



uOttawa

L'Université canadienne
Canada's university

**FACULTÉ DES ÉTUDES SUPÉRIEURES
ET POSTDOCTORALES**



**FACULTY OF GRADUATE AND
POSTDOCTORAL STUDIES**

Cédric Brosseau

AUTEUR DE LA THÈSE / AUTHOR OF THESIS

M.A. (histoire)

GRADE / DEGREE

Département d'histoire

FACULTÉ, ÉCOLE, DÉPARTEMENT / FACULTY, SCHOOL, DEPARTMENT

Le Canada face à l'Empire : la crise navale de 1910

TITRE DE LA THÈSE / TITLE OF THESIS

Peter Bischoff

DIRECTEUR (DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS SUPERVISOR

CO-DIRECTEUR (CO-DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS CO-SUPERVISOR

Serge Durflinger

Damien-Claude Bélanger

Gary W. Slater

Le Doyen de la Faculté des études supérieures et postdoctorales / Dean of the Faculty of Graduate and Postdoctoral Studies

LE CANADA FACE À L'EMPIRE : la crise navale de 1910

par Cédric Brosseau

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures et postdoctorales
à titre d'exigence partielle en vue de l'obtention de la maîtrise en histoire

Université d'Ottawa

©Cédric Brosseau, Ottawa, Canada, 2010



Library and Archives
Canada

Published Heritage
Branch

395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Bibliothèque et
Archives Canada

Direction du
Patrimoine de l'édition

395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file Votre référence
ISBN: 978-0-494-69078-9
Our file Notre référence
ISBN: 978-0-494-69078-9

NOTICE:

The author has granted a non-exclusive license allowing Library and Archives Canada to reproduce, publish, archive, preserve, conserve, communicate to the public by telecommunication or on the Internet, loan, distribute and sell theses worldwide, for commercial or non-commercial purposes, in microform, paper, electronic and/or any other formats.

The author retains copyright ownership and moral rights in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

AVIS:

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque et Archives Canada de reproduire, publier, archiver, sauvegarder, conserver, transmettre au public par télécommunication ou par l'Internet, prêter, distribuer et vendre des thèses partout dans le monde, à des fins commerciales ou autres, sur support microforme, papier, électronique et/ou autres formats.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms may have been removed from this thesis.

While these forms may be included in the document page count, their removal does not represent any loss of content from the thesis.

Conformément à la loi canadienne sur la protection de la vie privée, quelques formulaires secondaires ont été enlevés de cette thèse.

Bien que ces formulaires aient inclus dans la pagination, il n'y aura aucun contenu manquant.

■ ■ ■
Canada

RÉSUMÉ

LE CANADA FACE À L'EMPIRE : la crise navale de 1910

Par Cédric Brosseau
Université d'Ottawa

Superviseur :
Peter Bischoff

La société canadienne s'enflamme en 1910 à la suite de l'introduction, par le premier ministre Sir Wilfrid Laurier, d'un projet de loi voulant l'organisation d'un service naval canadien. Que ce soit à la Chambre des communes, en assemblées populaires, en famille ou dans les médias, la défense maritime du Canada retient dorénavant l'attention des Canadiens.

Présente au Canada sporadiquement depuis la Confédération, cette question, devenue fondamentale suite à l'émergence de nouvelles puissances militaires remettant en cause la domination de l'Empire britannique, force le Dominion à agir. Après des années de tentatives évitées ou avortées, la question se pause directement : autonomie nationale ou participation impériale?

Le débat qui en découle, la crise navale de 1910, divise profondément la société canadienne. Limitée trop souvent à un antagonisme entre Canadiens français et Canadiens anglais par l'historiographie, cette crise traverse aisément les frontières ethniques traditionnelles du pays. En effet, elle résulte principalement d'un affrontement entre autonomistes et impérialistes, chacun avançant un programme spécifique quant à l'avenir souhaité du Dominion.

Grandement intéressée par la question, la population s'active et intervient au sien du débat via diverses organisations populaires, en écrivant à ses représentants politiques

et en participant à des assemblées publiques. Les médias sont eux aussi captivés, les journaux du pays abordant abondamment le sujet pendant la crise. Ainsi, cette dernière s'avère une véritable crise nationale, les tendances autonomistes et impérialistes s'étalant sur l'ensemble du territoire tout en divisant presque également le peuple canadien.

REMERCIEMENTS

De nombreuses personnes ont joué un rôle fondamental dans la réalisation de ce projet, qui n'aurait pu être concrétisé sans leur coopération et leur appui.

Tout d'abord, il est essentiel de remercier Peter Bischoff qui a encouragé l'auteur à entreprendre cette thèse et qui a gracieusement accepté de la diriger. Sa collaboration, ses idées, ses questions et ses suggestions ont su enrichir ce travail.

Il est important de souligner l'apport du personnel de la Bibliothèque et des Archives nationales du Canada et de la bibliothèque de droit Brian Dickson de l'Université d'Ottawa, leur expertise ont facilité la poursuite des recherches.

L'auteur est aussi reconnaissant envers la Faculté des études supérieures et le Département d'Histoire de l'Université d'Ottawa pour leurs appuis financiers.

Plusieurs personnes se sont montrées indispensables. Florian, ton aide pendant la recherche et la rédaction fut capitale, tes commentaires ont rehaussé la valeur de cette réflexion. Serge, Julie, Alex et Heidi, vos encouragements et votre soutien durant les deux dernières années furent des plus appréciés.

L'auteur dédie ce texte à ses parents, sa famille et ses amis qui ont fait preuve de patience, de compréhension et de support constant pendant la réalisation de ce projet. Il espère être en mesure de reprendre contact avec ses proches et de trouver de nouveaux sujets de conversations lors des prochains mois.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	ii
Remerciements.....	iv
Table des matières.....	v
Tableaux.....	vi
Graphiques.....	vii
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 – La défense navale au Canada : Une nouvelle question en 1910?..	18
1.1 La crise navale de 1908 en Grande-Bretagne.....	19
1.2 Les assises légales de la question navale au Canada.....	25
1.3 La question navale au Canada entre 1867 et 1909.....	28
1.3.1 1867– 1887 : Crises internationales et milices navales canadiennes.....	30
1.3.2 1887-1909 : Conférences impériales et demande de contributions.....	37
CHAPITRE 2 – Le Canada à l’aube de la crise navale.....	47
2.1 Une prospérité sans précédent.....	47
2.2 Wilfrid Laurier et l’autonomie graduelle.....	52
2.3 Robert L. Borden et l’impérialisme.....	61
2.4 Henri Bourassa et le nationalisme pancanadien.....	68
2.5 La population canadienne à la veille de la crise navale.....	76
CHAPITRE 3 – La crise navale de 1910.....	88
3.1 La structure parlementaire de la crise navale.....	89
3.2 L’autonomisme et le service naval canadien.....	92
3.3 L’impérialisme et la contribution d’urgence	105
3.4 Le nationalisme pancanadien et le <i>statu quo</i>	113
3.5 La population canadienne et la crise navale de 1910.....	122
CHAPITRE 4 – La question navale et la presse canadienne.....	132
4.1 Le choix des médias.....	133
4.2 La couverture médiatique nationale de la crise navale.....	134
CONCLUSION.....	158
BIBLIOGRAPHIE.....	164

TABLEAUX

2.5.1	Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1908-1909, par province.....	79
2.5.2	Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1908-1909, par occupation/sociétés.....	80
3.1.2	Députés de la Chambre des communes participant au débat, entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par province.....	90
3.1.3	Discours parlementaires sur la question navale entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par partis et mouvements politiques.....	91
3.1.4	Discours parlementaires sur la question navale entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par provinces.....	92
3.5.1	Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1910, par province.....	122
3.5.2	Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1910, par occupation et sociétés.....	126
4.1.1	Journaux retenus pour étudier la couverture médiatique de la crise navale.....	133
4.1.2	Couverture médiatique, par éditions, entre le 12 janvier et le 27 avril 1910...	135
4.2.1	Production journalistique reliée à la crise navale, publiée entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.....	136
4.2.10	Positions prises sur la question navale par les journaux étudiés entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.....	147

GRAPHIQUES

2.1.1	Finances publiques du gouvernement fédéral, 1885-1910.....	50
2.1.2	Dépenses du gouvernement fédéral, 1885-1910.....	50
2.1.3	Dépense du gouvernement fédéral pour la défense nationale, 1886-1909.....	52
3.1.1	Discours sur la question navale à la Chambre des communes, par dates et partis.....	89
4.2.2	Moyenne d'éditions quotidiennes abordant la question navale, par région.....	137
4.2.3	Moyenne d'articles par éditions, par région.....	138
4.2.4	Moyenne d'articles par éditions, par villes.....	139
4.2.5	Moyenne d'articles publiés entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, par journal et par région.....	140
4.2.6	Moyenne d'articles publiés par journal entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, par ville.....	142
4.2.7	Pagination moyenne des articles, par région.....	143
4.2.8	Moyenne d'éditions publiées entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, par langue.....	144
4.2.9	Moyenne d'articles publiés entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, selon la langue du journal.....	145
4.2.11	Moyenne d'articles publiés entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, par région et par type.....	148
4.2.12	Positions prises par les journaux entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.....	149
4.2.13	Positions prises par les journaux du Canada central entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.....	150
4.2.14	Les journaux selon la position prise entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, selon leur allégeance politique.....	154
4.2.15	Évolution de la couverture médiatique des quotidiens, par langue et lectures parlementaires.....	155

INTRODUCTION

Le 4 mai 1910, après plusieurs mois de luttes et de controverses politiques, la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada* est sanctionnée à Ottawa. Le Canada met sur pied une flotte militaire, le Service naval du Canada. Introduite à la Chambre des communes par le gouvernement libéral de Sir Wilfrid Laurier le 12 janvier 1910, la loi navale provoqua un énorme débat, que plusieurs historiens qualifient de « *crise nationale* », qui souleva les passions et divisa les foules. Ce débat, la crise navale de 1910, émergea à partir d'un contexte national précis qu'il est nécessaire de bien comprendre afin d'en saisir, en profondeur, l'importance. Il est donc essentiel d'examiner ce contexte qui structura et influencera la crise navale telle que perçue et vécue au Canada entre janvier 1910 et le 4 mai 1910, date de la sanction royale de la loi. Pour ce faire, il faut analyser l'historiographie de la marine canadienne pour voir comment la crise navale y a été présentée, pour situer précisément la recherche et déterminer ce qu'il reste à explorer. Les questions et les hypothèses vont être soulevées avant d'aborder la méthodologie et les sources utilisées pour démystifier cette « *crise nationale* ».

Il émerge au Canada, vers la fin du dix-neuvième siècle, deux courants politiques importants reliés à l'identité et à l'avenir du Dominion. La population canadienne se divise alors entre les tendances autonomiste et impérialiste, chacune proposant une vision précise quant à la destinée du pays.

Le courant autonomiste émerge peu à peu après la Confédération de 1867. Ayant acquis le contrôle de ses affaires domestiques, le Canada demeure une colonie britannique, sa politique étrangère dépendant toujours de Londres, qui garde aussi un

droit de regard sur les lois du Dominion¹. Ainsi, l'autonomisme, un courant de pensée nationaliste d'inspiration libérale, envisage de faire du Canada un pays indépendant voué à la libre poursuite de ses propres intérêts nationaux². Spécialiste d'histoire diplomatique et politique canadienne, Douglas Cole affirme:

« *This drive to Canadian statehood was exclusively political and legal, directed toward the creation of a complete Canadian state, pursuing its own self-interest, and comprising the symbols of sovereignty.* »³

Ce courant perçoit l'histoire canadienne comme une série de phases menant, *de facto*, à l'indépendance nationale. La Confédération n'est donc qu'une étape d'un long processus d'acquisition graduelle d'autonomie qui passe par l'appropriation du gouvernement responsable et par l'extension de ce principe aux relations commerciales, avant d'aboutir avec l'obtention, par le Canada, du contrôle de sa politique étrangère⁴.

L'indépendance est importante, car elle est le seul moyen d'assurer aux Canadiens le contrôle de leur destinée, ce qu'ils ne peuvent obtenir tant et aussi longtemps qu'ils seront colonisés. John Skirving Ewart, ardent autonomiste canadien, affirme en 1908 dans *The Kingdom of Canada* que: «*A self-governing community is a community that governs itself. A colony, on the other hand, is one that does not.*»⁵

L'autonomie doit être l'héritage des Pères de la Confédération, le Canada devant prendre sa place au sein de la communauté internationale en tant que membre égale et libre :

¹ Desmond Morton, *Ministers and Generals, Politics and the Canadian Militia, 1868-1904*, Toronto, University of Toronto Press, 1970. p. 3.

² H. Blair Neatby, *Imperial Relations in the Age of Laurier*, Toronto, University of Toronto Press, 1969. p. viii.

³ Douglas Cole, «The Problem of « Nationalism» and «Imperialism» in British Settlement Colonies», *The Journal of British Studies*, vol. 10, no. 2. (mai 1971), p. 166.

⁴ H. Blair Neatby, *op. cit.*, p. viii. Finalement, il faudra attendre 1931, avec le Statut de Westminster, pour que le Canada obtienne le contrôle de ses affaires étrangères.

⁵ John Skirving Ewart, *The Kingdom of Canada, Imperial Federation, The Colonial Conference, The Alaska Boundary, and Other Essays*, Toronto, Morang and Co. Limited, 1908. p. 39.

« The fathers of federated Canada delighted to proclaim that their offspring was to be a nation, and they did not hesitate to assign to it, prophetically and proudly, its place and order among the nations of the earth.⁶ »

De plus, le courant autonomiste affirme que l'indépendance est nécessaire à l'organisation du Canada en tant qu'entité souveraine. Selon Ewart, l'identité nationale canadienne, le sentiment d'*être* canadien, ne peut se développer qu'en coupant tout lien d'assujettissement avec le gouvernement britannique. Il mentionne :

« My desire is that Canada shall be a nation, in the true sense of that term - «self-existent, autonomous, sovereign,» and «capable of maintaining relations with all other governments» - a nation with the British King as its only and all-sufficient head. We shall then, and not till then, have a developed national sentiment in Canada.⁷ »

Les Canadiens français s'intéressent en grand nombre à l'autonomisme, car ils y voient le moyen de préserver leur langue, leur religion, leur culture et leur système de loi. En effet, cette partie de la société canadienne conçoit le lien impérial comme une menace qui réduit l'influence canadienne-française au Canada, limitant sa chance de conserver ses acquis⁸. Cependant, cette tendance n'est pas exclusive au Canada français, l'autonomisme se retrouvant tout aussi parmi la population émigrante n'ayant aucune attache directe avec la Grande-Bretagne. Même quelques Canadiens d'origine britannique, présents au pays depuis plusieurs générations, favorisent cette thèse. W.H. Mckenzie de Teeswater, Ontario, affirme, dans une lettre à Wilfrid Laurier datée du 29 novembre 1909, que :

«...we are convinced by our past history that the momentum of the Canadian people is now and always has been set irresistibly in the direction of ever greater freedom and self-government.⁹ »

⁶ John Skirving Ewart, *op. cit.*, p. 2.

⁷ *Ibid.*, p. 82.

⁸ H. Blair Neatby, *op. cit.*, p. 2.

⁹ Lettre de W.H. Mckenzie à Wilfrid Laurier, 29 novembre 1909, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), microfilm C883, p. 162863.

Au début du vingtième siècle, avec la montée de l'impérialisme britannique¹⁰ et la guerre des Boers, l'autonomisme voit l'émergence du mouvement nationaliste au Canada français. Centré autour d'Henri Bourassa, d'Olivar Asselin et d'Armand Lavergne, de même que les journaux *Le Nationaliste* et *Le Devoir*, ce groupe se veut une réponse à la montée de l'impérialisme britannique au pays. Il propose un nationalisme canadien centré sur le respect de la dualité anglophone et francophone du Dominion et de l'autonomie nationale et provinciale. Catégoriquement opposés à l'impérialisme, les nationalistes visent l'indépendance du pays afin d'assurer la libre poursuite des ambitions nationales des Canadiens¹¹. Refusant de se convertir en parti politique, ce mouvement trouve un certain succès au Québec où il mobilise suffisamment d'effectifs pour faire élire Bourassa et Lavergne, deux ex-députés fédéraux, à l'Assemblée législative du Québec en 1908¹². Il parvient aussi à s'introduire, officieusement, à la Chambre des communes du Canada en gagnant la sympathie de plusieurs députés conservateurs canadiens-français en 1910.

L'autonomiste est donc un courant de pensée qui met l'accent sur l'acquisition graduelle d'indépendance dans le but de permettre à la nation canadienne de

¹⁰ Selon Carl Berger, la résurgence de l'impérialisme britannique se déclenche par une atmosphère mélancolique et pessimiste. Elle s'explique par un sentiment d'inquiétude qui émerge en Grande-Bretagne dans les années 1880. En effet, une crainte apparaît dans certains cercles à la suite d'une modification de la balance du pouvoir en Europe et de l'industrialisation rapide des États-Unis et de l'Allemagne, la sécurité et la domination économique de la Grande-Bretagne étant remises en question. Ce courant se manifeste au Canada, stimulé par une crise économique et l'émergence de puissants antagonismes entre Canadiens français et anglais. Ainsi, l'impérialisme se veut un mouvement qui favorise des rapports plus intimes entre le Dominion et la mère patrie au travers une série d'initiatives économiques, politiques et militaires voulant réaffirmer la puissance et la vitalité de l'Empire britannique, la coopération du Dominion lui permettant de participer à l'élaboration des politiques impériales. Carl Berger, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism, 1867-1914*, Toronto, University of Toronto Press, 1970, p. 3 à 5.

¹¹ Olivar Asselin, *A Quebec view of Canadian nationalism: an essay by a dyed-in-the-wool French-Canadian on the best means of ensuring the greatness of the Canadian fatherland*, Montréal, Guertin Printing Company, 1909, p. 4.

¹² Jacques Lacoursière, *Histoire populaire du Québec, IV, 1896 à 1960*, Québec, les Éditions Septentrion, 1995, p. 65-66.

s'émanciper de l'Empire britannique et de réaliser son plein potentiel. L'objectif est d'assurer aux Canadiens le statut de citoyen à part entière et le contrôle de leurs propres intérêts, tant nationaux qu'internationaux, ainsi que leur destinée particulière.

L'impérialisme se retrouve profondément enraciné dans l'histoire canadienne. Relié directement à la présence britannique sur le territoire canadien, il s'agit d'un concept généralement fondé sur la croyance que l'Empire britannique représente le bastion de la liberté et de la justice¹³. La pensée impérialiste établit clairement des liens entre la liberté, le progrès, la race anglo-saxonne et la Constitution britannique. En effet, cette dernière, par ses principes politiques, est perçue comme un idéal de modernité, la clé qui permet à une société de se développer et s'épanouir¹⁴.

La notion de « race » occupe une place importante dans l'idéologie impérialiste. Comme ils associent le progrès à la Constitution britannique, la destinée de la race anglo-saxonne est d'accéder et d'étendre ses principes aux nations et aux peuples étrangers¹⁵. Il est fondamental de faire quelques précisions sur le caractère racial de l'impérialisme. D'abord, l'utilisation de ce genre d'explication est très présente vers la fin du dix-neuvième siècle, et ce, tant dans les milieux scientifiques, politiques que culturels. Il ne s'agit pas d'un phénomène propre aux impérialistes, mais d'une tendance très répandue en Occident où l'idée de race fait alors partie du discours quotidien. De plus, il est difficile de comprendre si la « race » est considérée comme quelque chose de permanente ou si elle peut s'apprendre et s'acquérir, les cercles impérialistes demeurant

¹³ H. Blair Neatby, *op. cit.*, p. 2.

¹⁴ Carl Berger, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism*, p. 116.

¹⁵ *Ibid*, p.117.

vagues sur cette question¹⁶. Ce qui est important de concevoir ici est le lien entre l'héritage britannique et les notions de liberté et de progrès.

Au Canada, l'impérialisme prend l'allure d'un désir de consolider l'Empire en mettant sur pied des mesures politiques, économiques et militaires qui y feraient d'Ottawa un acteur déterminant¹⁷. Ce courant favorise une participation active de la part du Dominion à la défense de l'intérêt impérial global, perçu comme allant de pair avec l'intérêt national. En effet, les impérialistes cherchent à utiliser l'Empire britannique pour contrer la domination politique, économique et culturelle des États-Unis sur le continent nord-américain, permettant ainsi au pays de résister à l'américanisation et à l'annexion¹⁸. Universitaire et écrivain, Stephen Leacock réclame pour le Canada en 1907 :

*«...something other than mere colonial stagnation, something sounder than independence, nobler than annexation, greater in purpose than a Little Canada. Build us a plan that shall make us, in hope at least, an Empire Permanent and Indivisible. »*¹⁹

Ce désir de consolidation atteint son apogée avec l'arrivée de Joseph Chamberlain au poste de secrétaire d'État aux colonies (*Colonial Secretary*) du gouvernement britannique en 1895²⁰. Il met de l'avant un projet politique visant à créer une confédération impériale regroupant l'ensemble des colonies autonomes et les îles Britanniques. Quoique moins présent en 1910, ce projet trouve résonance chez les impérialistes canadiens. Manifestement, ces derniers perçoivent dans la Confédération canadienne de 1867 un modèle à suivre pour unir les territoires britanniques au sein d'un

¹⁶ Carl Berger, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism*, p. 117.

¹⁷ H. Blair Neatby, *op. cit.*, p. vii.

¹⁸ Carl Berger, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism*, p. 61, 70 et 85.

¹⁹ Cité dans Douglas Cole, *loc. cit.*, p. 173.

²⁰ Carl Berger, ed., *Imperialism and Nationalism, 1884-1914: A Conflict in Canadian Thought*, Toronto, The Copp Clark Publishing Company, 1969, p. 3.

même parlement²¹. Par ailleurs, ils s'intéressent à l'idée d'une fédération impériale, car ils y voient un moyen pour le Canada d'acquérir plus de pouvoir et d'influence. En effet, le Dominion étant représenté dans un parlement impérial, il aurait son mot à dire dans les politiques du gouvernement britannique. L'immensité des ressources naturelles et l'explosion démographique que connaît le pays à l'époque permettent à l'impérialisme de prendre une certaine tournure nationaliste au Canada. À vrai dire, l'augmentation constante de la population et la richesse de son territoire appelleraient à la croissance de l'autorité du Canada au sein d'une législature impériale, et ce, au point de la dominer.

Carl Berger affirme que :

« The imperialists wanted to advance the absolute political equality of Canadians by extending their influence within the imperial system, but they were certainly not unmindful of the fact that in the 1880s or 1890s Canada required time in which to develop and establish internal consolidation. They had an enormous faith in Canada's future. Contemplating her vast territory and the swiftness of her progress in the past, they hoped that a country which was more than thirty times the size of Great Britain, endowed with abundant natural resources, and destined to contain a population exceeding that of the old country, would truly become the center of the Empire. (...) A Canadian population of a hundred million was within the possibilities of the twentieth century while the limits of the British population had already been established. With such growth would come power and equality, perhaps even dominance. »²²

Ainsi, pour les impérialistes, la consolidation de l'Empire britannique devait affermir la position du Canada en lui permettant de devenir un partenaire impérial dominant.

Ainsi, la politique canadienne est intimement influencée par la prospérité sans précédent du Dominion et l'émergence de deux courants de pensée : l'autonomisme et l'impérialisme. L'opposition de ces deux tendances divise profondément la société canadienne, un schisme mis à l'évidence par le débat entourant la participation du Canada à la guerre des Boers : les autonomistes s'y opposant tandis que les impérialistes

²¹ Carl Berger, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism*, p. 124.

²² *Ibid.*, p. 126.

y acquiescent. Sir Wilfrid Laurier doit gouverner un pays partagé, le contexte national lui donnant moins en moins de marge de manœuvre. Le Service naval canadien, qu'il met sur pied au printemps 1910, provoquera d'ailleurs un nouvel affrontement entre les deux courants.

L'histoire de ce service est assez bien documentée, particulièrement en ce qui concerne ses opérations lors de la Seconde Guerre mondiale. Cependant, l'organisation de la flotte reste beaucoup moins étudiée, n'étant qu'abordée rapidement par les ouvrages d'histoire générale portant sur le service naval. De plus, la crise navale demeure pour le moins ignorée par l'historiographie, seulement quelques historiens l'explorant, soulignant habituellement l'opposition entre Canadiens français et Canadiens anglais occasionnée par le sujet.

L'historiographie pionnière du Service naval canadien comprend quatre ouvrages clés. D'abord, Theodore H. Boggs étudie l'organisation de la marine canadienne dans "The Canadian Navy and Imperial Unity", un article publié dans *The American Political Science Review* en août 1911²³. L'auteur y attribue la création du service naval canadien au sentiment nationaliste colonial tout en présentant la marine comme une preuve de l'authenticité de l'autonomie politique que la Grande-Bretagne offre à ses colonies. William Norwood Higham examine la question dans une thèse de maîtrise défendue en 1951 à l'Université de Toronto: *The Laurier-Borden Naval Controversy 1909-1913*²⁴. Il y analyse la formation de la marine à travers le problème du contrôle des affaires étrangères du Dominion, alors que politiciens canadiens et britanniques cherchent à

²³ Theodore H. Boggs, "The Canadian Navy and Imperial Unity", *The American Political Science Review*, vol.5, no 3, (août 1911), p. 339-352.

²⁴ William Norwood Higham, *The Laurier-Borden naval controversy, 1909-1913*, Thèse de maîtrise (histoire), University of Toronto, Toronto, 1951, 115 p.

imposer leur autorité. En 1952, Gilbert Norman Tucker présente *The Naval Service of Canada: its Official History*, ouvrage central de l'historiographie navale canadienne²⁵. En effet, Tucker y expose en profondeur l'histoire générale du service naval tout en donnant le contexte entourant sa fondation en 1910. Finalement, Donald C. Gordon traite du développement des forces navales des différents gouvernements autonomes de l'Empire britannique dans "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", article publié en décembre 1961 dans *The Journal of Modern History*²⁶. L'auteur y situe l'organisation des flottes coloniales au sein de la grande stratégie de la *Royal Navy*, établissant ainsi un lien entre la politique impériale de Londres et la politique nationale des colonies.

L'historiographie militaire récente s'intéresse grandement à l'histoire maritime du pays. C.P. Stacey aborde en 1977, assez brièvement, la naissance de la marine et les conséquences politiques qui en découlent dans le premier volume de *Canada and the Age of Conflict*²⁷. Richard Howard Gimblett aborde le sujet en 1981 dans "*Tin-pots*" or *Dreadnoughts*, une thèse de maîtrise produite à l'Université Trent²⁸. Il y rattache l'organisation de la flotte canadienne aux politiques stratégiques et constitutionnelles de Wilfrid Laurier. Gimblett cherche à démontrer que la course aux *dreadnoughts*²⁹ anglo-allemande a joué un rôle secondaire, Laurier ayant décidé d'organiser un service naval canadien bien avant le lancement du légendaire cuirassé britannique *HMS Dreadnought*

²⁵ Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada: its Official History vol. 1*, Ottawa, King's Printer, 1952. 436 p.

²⁶ Donald C. Gordon, "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", *The Journal of Modern History*, vol.33, no.4, (décembre 1961), p. 407-422.

²⁷ C. P Stacey, *Canada and the age of conflict : a history of Canadian external policies, vol. 1*, Toronto, Macmillan of Canada, 1977, 410 p.

²⁸ Richard Howard Gimblett, «*Tin-pots*» or *dreadnoughts*, Thèse de maîtrise (histoire), Trent University, Toronto, 1981. 263 p.

²⁹ La définition du «*dreadnought*» est présentée à la page 22.

en 1906. Pour sa part, Thomas Richard Melville examine l'histoire des projets de défense navale du Canada dans une thèse de doctorat écrit à l'Université Duke en 1981: *Canada and Sea Power: Canadian Naval Thought and Policy, 1860-1910*³⁰. On peut y retracer la question de la sécurité maritime de l'époque de la confédération jusqu'à passage de la loi navale. Dans les textes de conférence réunis en 1982 par James A. Boutilier, dans *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, il est possible de voir comment la diplomatie impériale et la réorganisation de la marine britannique au début du vingtième siècle ont contribué au développement de la Marine royale canadienne³¹. De son côté, en 1985, c'est au tour de W. A. B. Douglas de contribuer avec *The RCN in Transition, 1910-1985*. Le livre présente les résultats d'une conférence intitulée "The Canadian Navy in the Modern World" célébrant le 75ième anniversaire du service naval canadien. Une présentation, "The End of the Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy", par Barry Morton Gough, porte spécifiquement sur le contexte international entourant l'organisation de la flotte canadienne³². Finalement, plusieurs monographies complètent le contexte encadrant l'organisation de la marine tout en documentant l'histoire de ses opérations. C'est le cas de Tony German, un officier retraité, qui publie en 1990 *The Sea is at our Gates: the History of the Canadian Navy* en 1990³³. Michael L. Hadley and Roger Sarty examinent, en 1991, l'influence de la menace allemande, réelle ou imaginée, sur la politique navale du Canada dans *Tin-Pots*

³⁰ Thomas Richard Melville, *Canada and Sea Power: Canadian Naval Thought and Policy, 1860-1910*, Thèse de doctorat (histoire), Duke University, Ann Arbor, 1981. 391 p.

³¹ James A. Boutilier, *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982. 373 p.

³² Barry Morton Gough, "The End of the Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy" dans W. A. B. Douglas, *The RCN in Transition, 1910-1985*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988. 411 p.

³³ Tony German, *The Sea is at our Gates: the History of the Canadian Navy*, Toronto, McClelland & Stewart, 1990. 360 p.

*and Pirate Ships: Canadian Naval Forces and German Sea Raiders 1880-1918*³⁴. Ils abordent aussi l'impact de la Grande-Bretagne et des États-Unis sur l'évolution de la question navale au Dominion. De plus, Richard Howard Gimblett développe les idées lancées par sa thèse dans un article présenté dans *The Northern Mariner* en 1994: "Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy"³⁵. En 1996, Fred W. Crickard, Michael L Hadley et Rob Huebert contribuent avec *A Nation's Navy: in Quest of Canadian Naval Identity*³⁶, tout comme Roger Sarty avec *The Maritime defence of Canada*³⁷. Marc Milner examine en 1999 l'histoire de la marine canadienne dans *Canada's Navy: the First Century*. Enfin, un livre, *The Naval Service of Canada, 1910-2010: the Centennial Story*, édité par Richard Howard Gimblett, fut produit en 1909 dans le cadre des célébrations du centenaire du service naval. Un chapitre, rédigé par Roger Sarty, "Towards a Canadian Naval Service, 1867-1914", aborde l'organisation de la flotte³⁸.

L'historiographie politique et sociale canadienne examine elle aussi l'histoire navale. En effet, cette historiographie peint un portrait des conséquences du débat naval sur le pays. Il est possible de voir un lien entre l'organisation du service naval et la défaite du gouvernement de Wilfrid Laurier aux mains d'une coalition entre le parti conservateur de Robert L. Borden et le mouvement nationaliste de Henri Bourassa, lors de l'élection de 1911. Néanmoins, il s'agit généralement d'un regard extrêmement bref,

³⁴ Michael L. Hadley and Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces and German Sea Raiders 1880-1918*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1991. 391 p.

³⁵ Richard H. Gimblett, «Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy», *The Northern Mariner*, no 4 (janvier 1994). p. 35- 53.

³⁶ Fred W. Crickard, Michael L Hadley et Rob Huebert, *A Nation's Navy: in Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1996. 460 p.

³⁷ Roger Sarty, *The Maritime Defence of Canada*, Toronto, The Canadian Institute of Strategic Studies, 1996. 223 p.

³⁸ Roger Sarty, "Towards a Canadian Naval Service, 1867-1914" dans Richard Howard Gimblett, *The Naval Service of Canada, 1910-2010: the Centennial Story*, Toronto, Dundurn Press, 2009. 230 p.

les auteurs se limitant à quelques lignes, quelques paragraphes ou, au plus, quelques pages. Robert Rumilly examine d'abord le sujet dans sa biographie *Henri Bourassa, la vie publique d'un grand Canadien*, publiée en 1953³⁹. Il fait de la question navale une opposition entre Canadiens français et impérialistes anglophones de l'Ontario. Les politiques de Laurier et Borden sont peu abordées, l'auteur concentrant son analyse sur les idées de Bourassa et des nationalistes. Pour Rumilly, les Canadiens français qui supportent l'organisation d'une flotte le font malgré eux, un député votant pour la loi «contre ses convictions, par amitié pour Laurier, par discipline de parti, par besoin de "patronage", par convoitise d'un poste de juge ou de sénateur.⁴⁰» Susan Mann Trofimenkoff se prononce rapidement, en deux pages, sur la question en 1982 dans *The Dream of Nation, a Social and Intellectual History of Quebec*⁴¹. Elle décrit la crise navale comme une opposition entre nationalistes et conservateurs, autonomistes et impérialistes. Toutefois, en se concentrant sur Henri Bourassa, son travail semble suggérer que la crise dresse les francophones du pays contre les anglophones. En effet, son analyse examine peu les idées de Sir Wilfrid Laurier et Robert Borden, qui ont pourtant un impact majeur sur la crise navale. Pour sa part, Réal Bélanger aborde la crise navale en 1986 dans *Wilfrid Laurier: quand la politique devient passion*⁴². Il présente, sur un ton dramatique, la crise comme un affrontement entre Canadiens français, qui rejettent la loi jugée trop impérialiste, et Canadiens anglais, qui dénoncent le projet de loi indépendantiste du gouvernement. Jacques Lacoursière, de son côté, mentionne

³⁹ Robert Rumilly, *Henri Bourassa, la vie publique d'un grand canadien*, Montréal, les Éditions Chantecler ltée, 1953. 791 p.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 352.

⁴¹ Susan Mann Trofimenkoff, *The Dream of Nation: a Social and Intellectual History of Quebec*, Toronto, Macmillan of Canada, 1982. 344 p.

⁴² Réal Bélanger, *Wilfrid Laurier: quand la politique devient passion*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1986. 484 p.

brièvement la crise navale en 1995 dans son œuvre *Histoire populaire du Québec, IV, 1896 à 1960*⁴³. L'auteur n'entre pas en profondeur, son récit se contentant de relever l'opposition entre nationalistes et impérialistes. Toutefois, l'ouvrage est intéressant puisqu'il relève le support, pour la loi, du gouvernement provincial du Québec et le désir de Bourassa de représenter tous les Canadiens dans son opposition. Ainsi, la crise navale ne serait pas nécessairement limitée à un affrontement ethnique.

Par conséquent, il est possible de voir que le service naval occupe une place respectable dans l'historiographie militaire canadienne. Cependant, l'organisation et le débat national l'entourant ne demeurent que peu explorés, aucun auteur abordant spécifiquement le sujet dans sa totalité. Le débat parlementaire demeure à ce jour non étudié et l'aspect « national » de la crise peu clair. De plus, l'historiographie politique et sociale canadienne documente les conséquences de la crise navale de 1910, mais il ne s'agit que d'une description brève, aucun détail et aucun examen n'étant fait de l'espace pris par la population pendant le débat.

L'historiographie démontre que la crise navale de 1910 soulève quatre questions principales. D'abord, quels sont les fondements de la crise navale au Canada? Tire-t-elle ses racines dans la défense maritime du Dominion ou dans une source externe reliée aux divergences entre autonomistes et impérialistes? Ensuite, la population canadienne est-elle affectée par la crise? Est-elle intéressée, se sent-elle concernée et participe-t-elle au débat? Troisièmement, le débat naval divise-t-il le pays selon les frontières ethniques traditionnelles, soit une opposition entre Canadiens français et Canadiens anglais, ou transcende-t-il les divisions habituelles? Finalement, la crise navale est-elle vraiment une

⁴³ Jacques Lacoursière, *Histoire populaire du Québec, IV, 1896 à 1960*, Québec, les Éditions Septentrion, 1995, 411 p.

crise nationale ou se concentre-t-elle dans certaines régions du pays? Il s'agit de questions importantes n'ayant pas encore été complètement explorées par l'histoire canadienne. Comme la crise navale de 1910 introduit quatre questions, il est nécessaire de développer autant d'hypothèses pour bien diriger l'étude. Dans un premier lieu, il semble que la crise navale de 1910 ne tire pas sa source dans la question de la défense navale du pays, ou de l'Empire, mais bien dans la place que doit prendre le Canada au sein de l'Empire britannique. Il s'agit ici de l'opposition de deux projets politiques, l'un étant autonomiste, qui avance l'idée que le Canada doit se développer en tant que nation autonome en favorisant ses propres intérêts, et l'autre impérialiste, défendant l'idée que le Canada doit se développer au sein de l'Empire en participant activement à la défense de ses intérêts globaux, ces derniers englobant ceux du Dominion. En second lieu, il semble que la population canadienne est touchée par la crise navale. Elle y participe même activement en revendiquant des positions autonomistes ou impérialistes. En troisième lieu, le débat semble transcender les frontières ethniques traditionnelles alors que certains Canadiens français semblent supporter l'idée d'un service naval autonome tandis que certains Canadiens anglais s'y opposent. En effet, la crise navale divise plutôt le pays selon la tendance autonomiste et impérialiste des Canadiens, et non leur origine ethnique, linguistique ou culturelle. Finalement, la crise navale semble être une crise nationale, intéressant et mobilisant les députés, les journalistes et la population du pays.

Une étude portant sur la crise navale doit explorer plusieurs angles. D'abord, il est nécessaire de retracer la question de la défense navale dans l'histoire canadienne afin de déterminer si le sujet a toujours été source de controverse. Ensuite, le débat naval doit être abordé de manière à comprendre les revendications des différents partis y prenant

part. De plus, il est nécessaire d'analyser la participation de la population afin de déchiffrer les principales demandes du public canadien tout en déterminant la provenance des revendications. Finalement, la couverture médiatique de la crise navale demeure un outil intéressant pour déterminer si la question est vraiment nationale ou si elle se concentre dans certaines régions.

Plusieurs sources sont disponibles afin de mener à terme une étude sur la crise navale de 1910. Ces sources sont essentielles à l'énumération et à la compréhension des grands enjeux reliés à la crise. Elles permettent aussi de mesurer l'ampleur et l'impact de la crise au pays.

D'abord, les discours politiques des personnages clés participant au débat, notamment Wilfrid Laurier, Robert L. Borden et Henri Bourassa sont indispensables à l'étude, car leur analyse permet d'illustrer les différentes tendances concernant l'organisation d'un service naval canadien. Ensuite les débats parlementaires entourant la *Loi du Service de la Marine* sont importants, car ils rendent possible l'éclaircissement des différents enjeux enveloppant la crise navale tout en permettant d'évaluer la réaction des parlementaires canadiens face à la loi, jetant ainsi un peu de lumière sur l'ampleur même de la crise.

Il existe plusieurs fonds pertinents qui aident à approfondir la compréhension du débat navale. En effet, ces fonds contiennent des documents importants émis ou reçus par des personnages ayant joué un rôle substantiel soit dans le débat naval ou dans l'organisation du service naval canadien. Une étude sur la crise navale s'intéresse particulièrement aux fonds Sir Wilfrid Laurier, Louis-Philippe Brodeur et Sir Robert Borden, disponibles à Bibliothèque et Archives Canada. Enfin, les journaux d'époque sont une source intéressante, car ils permettent de recenser et de comprendre la réaction

et le niveau de participation de la population canadienne face à la crise navale. Les grands quotidiens et les publications spécialisées, notamment les journaux agricoles, seront mis à contribution afin de déterminer la position des différents groupes par rapport à la question navale.

L'utilisation de ces sources permet une compréhension globale des différents enjeux entourant l'organisation du service navale tout en mesurant l'ampleur de la crise et son impact sur la société canadienne de l'époque.

Une étude sur la crise navale de 1910 n'est en aucun temps un récit portant sur l'ensemble de l'histoire de la flotte canadienne. De plus, ce genre de travail ne se veut pas un examen global de l'autonomisme et de l'impérialisme au Canada, étant limité à démontrer l'impact de ces courants sur l'organisation du service naval canadien. Le travail vise plutôt à examiner et à clarifier un événement que l'historiographie canadienne définit comme une « *crise nationale* », soit la crise navale de 1910. L'étude se concentre principalement sur la période entre le 12 janvier 1910, date de l'introduction de la loi, et le 4 mai 1910, date de sa sanction royale. Il s'agit spécifiquement de démontrer les grandes lignes du débat tout en illustrant comment la population et ses élus se sont divisés par rapport à la question. Faute de place, le rôle joué par le gouvernement britannique dans la crise sera laissé de côté afin d'être en mesure d'approfondir l'aspect et l'impact canadien du débat.

Cette étude est formée de quatre chapitres. Le contexte national ayant déjà été développé, le chapitre 1 aborde la présence de la question navale dans l'histoire canadienne et le contexte international qui l'entoure. Il s'agit de démontrer que la question est bien présente au pays avant 1910. Exposée dès la Confédération, elle apparaît à plusieurs occasions, généralement pendant des périodes de crise alors que la

sécurité du Dominion est en jeu. Ce chapitre permet de voir que la crise navale ne tire pas uniquement sa source dans l'organisation d'un service naval canadien, car elle émerge périodiquement sans toutefois soulever les passions populaires.

Le chapitre 2 introduit les courants de pensée reliés à la question navale présente au Canada avant 1910. Il permet de voir que les trois forces principales: l'autonomisme, l'impérialisme et le nationalisme sont à l'œuvre au pays longtemps avant le début de la crise navale en janvier. De plus, la réaction populaire face au sujet est examinée pour déterminer si la population canadienne s'intéresse à la question avant l'introduction de la loi navale à la Chambre des communes.

Le chapitre 3 analyse en profondeur le débat naval tel que vécu à la Chambre des communes, afin de soulever les différentes politiques qui émergent lors du débat. Cette section permet de documenter les diverses tendances présentes au Canada à l'époque, et ce, tant en ce qui concerne le service naval que l'avenir du pays. La réaction populaire au débat parlementaire est abordée dans le but de cerner les revendications des Canadiens suite à la présentation de la loi navale par le gouvernement Laurier.

Le chapitre 4 analyse la question navale telle que perçue dans la presse canadienne afin de déterminer si le débat a une résonance nationale. Il s'agit essentiellement d'une étude statistique de la couverture médiatique de manière à cerner ses caractéristiques et ses tendances principales.

CHAPITRE 1

LA DÉFENSE NAVALE AU CANADA : UNE NOUVELLE QUESTION EN 1910?

Bien qu'une bonne partie de l'historiographie donne l'impression que la défense navale du Canada apparaît comme une nouvelle question en 1910, il est possible de retrouver ses traces avant même la Confédération. Laurier l'affirme lui-même devant la Chambre des Communes en 1909 :

« Cette question n'est pas neuve; elle nous est familière, elle n'est ni d'aujourd'hui ni d'hier. Je n'irai pas jusqu'à dire quelle date de la création, mais elle date du jour de la Confédération, et périodiquement elle revient sur le tapis.¹ »

En effet, dès le début des années 1860, les hommes politiques et militaires canadiens ont abordé, officiellement comme officieusement, le problème à plusieurs reprises. S'il est essentiel de considérer le rôle de la crise navale anglo-allemande de 1908 pour expliquer la naissance du service naval canadien, il est crucial de comprendre que ce service tire aussi ses racines dans les politiques qui ont émergé suites aux initiatives prises, depuis les années 1860, par le gouvernement canadien, les départements de la milice et des pêcheries et même par de simples citoyens².

Le présent chapitre cherche à retracer la question navale dans l'histoire canadienne. Pour ce faire, il se divise en trois sections. La première explique le fondement de la crise navale britannique de 1908. La seconde présente les assises légales de la question navale au Canada. La troisième opte pour une approche chronologique afin de démontrer les différentes formes qu'a pris le problème de la

¹ L. O. David, *Sir Wilfrid Laurier, Discours à l'étranger et au Canada*, Montréal, Beauchemin, 1909. p. 445.

² Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 10.

défense navale du Canada au fil des ans. Ainsi, il sera possible de voir que des raisons financières et stratégiques ont poussé le gouvernement fédéral à négliger la question.

1.1 La crise navale de 1908 en Grande-Bretagne

Cette partie cherche à présenter les fondements de la crise navale anglo-allemande de 1908. Il s'agit de démontrer comment l'émergence de nouvelles puissances maritimes a remis en cause l'hégémonie de la *Royal Navy*. Pour la première fois depuis les guerres napoléoniennes, le territoire britannique est potentiellement menacé d'invasion. Les rivalités européennes s'accroissent, les nuages de guerre planent. La Grande-Bretagne, pour assurer sa sécurité, doit dorénavant avoir recours à des alliances internationales tout en demandant l'assistance de ses colonies.

Le dix-neuvième siècle est une période de gloire pour la Grande-Bretagne, cette dernière étant alors la première puissance du globe. La domination de l'Empire britannique est telle qu'il poursuit, depuis les guerres napoléoniennes, une politique unilatérale, refusant toute alliance ou tout engagement envers les pays étrangers³. Cependant, la seconde moitié du dix-neuvième siècle voit l'émergence d'une série de nouvelles puissances et technologies qui modifient considérablement la situation géostratégique. En effet, l'industrialisation et la modernisation rapide du Japon, l'unification de l'Allemagne et la consolidation des États-Unis présentent un défi important à l'influence britannique, particulièrement en ce qui concerne les projets expansionnistes envisagés par ces pays⁴.

³ Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 85.

⁴ Richard A. Preston, *Canada and Imperial Defense; a Study of the Origins of the British Commonwealth's Defense Organization, 1867-1919*, Toronto, University of Toronto Press, 1967, p. 308.

C'est surtout le cas de l'Allemagne qui, en quête de prestige et de puissance, met sur pied une imposante politique impérialiste. Voulant contrebalancer la domination maritime de la Grande-Bretagne, l'Allemagne vote, à partir de 1898, une série de lois cautionnant la construction d'une impressionnante flotte navale⁵. L'historien américain Arthur J. Marder, spécialiste de l'histoire navale britannique, soutient que :

« ...a powerful battle fleet was a necessary adjunct to German foreign policy. It enhanced Germany's alliance value and it strengthened the hands of Germany's diplomats. German sea power, added to her great land power, would give her a commanding influence in the world⁶ »

La Grande-Bretagne se sent menacée par les programmes d'armements de l'Allemagne, les objectifs des lois navales allemandes étant très explicites. Le préambule de la seconde loi navale allemande dévoile bien l'intention du pays :

« To ensure the protection of Germany's trade and colonies under the existing conditions there is only one means: Germany must possess a battle fleet of such strength that a war even for the most powerful opponent at sea is such a dangerous undertaking that its own power position will be at stake. For this purpose it is not absolutely necessary for the German battle fleet to be equally strong as that of the greatest sea power, for a great sea power will generally not be able to concentrate all its forces against us, the defeat of a strong German fleet would weaken the enemy to such an extent that despite the victory it might have won its own power position would for the moment not be secured by a sufficiently strong navy.⁷ »

L'Allemagne cherche à mettre sur pied une force navale si puissante que la Grande-Bretagne, espère-t-elle, refusera de lui opposer sa marine, rendant ainsi l'Empire britannique impuissant, incapable de résister aux désirs impériaux de l'Allemagne.

La situation est si alarmante que la Grande-Bretagne, à la suite de sa victoire sur les Boers en 1902, doit abandonner sa politique isolationniste. En effet, l'émergence de

⁵ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904 – 1919, Volume I, The Road to War, 1904-1914*, London, Oxford University Press, p. 5, 106 et 121.

⁶ *Ibid.* p. 121.

⁷ Rolf Hobson, *Imperialism at Sea : Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, Boston, Brill Academic Publishers, 2002. p. 243-244.

nouvelles puissances navales remet directement en cause le *Two-Power Standard* de la Grande-Bretagne. Établi en 1889 par l'Amirauté britannique, ce concept militaire stipule que, pour dominer les mers du globe, la *Royal Navy* doit être constituée d'autant de cuirassés que ses deux plus proches rivaux⁸. Historiquement lié à la France et la Russie, le *Two-Power Standard* devient rapidement désuet et, surtout, impossible à soutenir financièrement. Lord Richard Burdon Haldane, ministre britannique de la guerre, écrit :

« *The days when splendid isolation was possible were gone. Our seapower, even as an instrument of self-defence, was in danger of becoming inadequate in the absence of friendships which would ensure that other navies would remain neutral, if they did not actively co-operate with ours.*⁹ »

De toute évidence, la floraison de nouvelles flottes remet sérieusement en question l'hégémonie britannique. La *Pax Britannica* est désormais contestée sur toutes les mers du globe.

Pour assurer sa prépondérance, la Grande-Bretagne doit dorénavant avoir recours à un système d'alliances. La diplomatie britannique se met en marche et obtient rapidement des résultats. Dès 1902, la Grande-Bretagne parvient à sauvegarder ses intérêts dans l'océan Pacifique en s'alliant avec le Japon¹⁰. En 1904, la Grande-Bretagne se réconcilie avec son ennemi traditionnel, la France, avant de régler ses différends avec une autre rivale accoutumée, la Russie, en 1907¹¹. Finalement, en 1908, la diplomatie britannique parvient à mettre sur pieds un rapprochement avec les États-Unis, permettant à la Grande-Bretagne de stabiliser ses intérêts dans les Amériques¹². Ainsi, elle peut

⁸ Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 61.

⁹ W. A. B. Douglas, ed., *op. cit.*, p. 98.

¹⁰ Michael Howard, *The Continental Commitment: the Dilemma of British Defence Policy in the Era of the Two World Wars*, London, Maurice Temple Smith Ltd, 1972. p. 30.

¹¹ Richard A. Preston, *op. cit.*, p. 308.

¹² Michael Howard, *op. cit.*, p. 30.

dorénavant porter toute son attention au défi que lui lance l'Allemagne par son ambitieux projet de construction navale.

Voulant préserver sa position avantageuse, la Grande-Bretagne décide de profiter des nouvelles technologies et des nouvelles théories navales et forge, en 1906, un nouveau type de navire de guerre, le cuirassé *Dreadnought*. Il s'agit d'un navire novateur, fortement blindé, introduisant la turbine comme méthode de propulsion tout en étant le premier cuirassé doté exclusivement d'artillerie lourde à très longue portée¹³. Le concept est un succès, la Grande-Bretagne confirmant sa supériorité maritime en lançant le navire militaire le plus rapide et le plus puissant de la planète, rendant à court terme tous les cuirassés étrangers obsolètes. Cependant, le *Dreadnought* se trouve à rendre du même coup tous les cuirassés britanniques désuets, ce qui peut mettre fin à la supériorité numérique entretenue par la *Royal Navy*, sur la marine de guerre allemande, la *Kaiserliche Marine*¹⁴. En effet, la Grande-Bretagne aligne à cette époque 60 cuirassés pré-dreadnought alors que l'Allemagne en possède 32¹⁵. Ainsi, la *Royal Navy* voit son avantage de 28 navires être réduit à un seul, le *Dreadnought*. Puisque le contrôle des mers, selon la stratégie dominante de l'époque, repose sur un combat d'« *Armageddon* » entre deux flottes ennemies, les conséquences de la perte de l'avantage du nombre sont énormes¹⁶. Désormais, l'Allemagne peut espérer égaler la puissance britannique comme le souligne le kaiser Guillaume II d'Allemagne :

¹³ Arthur J. Marder, *op. cit.*, p. 43.

¹⁴ *Ibid.* p. 56.

¹⁵ *Fleets (Great Britain and Foreign Countries). Return Showing the Fleets of Great Britain, France, Russia, Germany, Italy, United States of America, and Japan, on the 31st day of March 1907*, London, Eyre and Spottiswood, 1907. p. 4.

¹⁶ Lisle A Rose, *Power at Sea, volume 1: the Age of Navalism, 1890-1918*, Columbia, University of Missouri Press, 2007. p. 2.

« *At the first conference regarding the introduction of the 'dreadnought' type of big fighting ship by England [...] Admiral von Tirpitz remarked [...] that England had robbed her enormous pre-dreadnought force, upon which her great superiority rested, of its fighting value.*¹⁷ »

L'Allemagne saisit sa chance et met rapidement sur pieds un tout nouveau programme de construction navale dès 1906, avant d'en ajouter un second en 1908¹⁸. Rapidement, une course à l'armement se développe entre ce pays et la Grande-Bretagne. Cette course atteint son apogée au cours de l'automne 1908 alors que le public anglais est saisi de peur par une rumeur voulant que l'industrie allemande, grâce à une production d'acier plus élevée, construirait plus rapidement ses navires, ce qui permettra à l'Allemagne d'aligner davantage de *dreadnoughts* que la Grande-Bretagne¹⁹. Sir Edward Grey, secrétaire aux affaires étrangères du gouvernement britannique, mentionne au compte Matternich, ambassadeur allemand à Londres, en janvier 1909 :

« *...according to our information, if German shipbuilding proceeded at its normal rate, Germany would have 13 'Dreadnoughts' [sic] completed by February 1912; [...] and if the full German shipbuilding capacity was used without financial restriction, Germany might have 21 'Dreadnoughts' [sic] ready by April 1912 [...] Therefore, if we did not take due precautions, there might come a time, in spite of all the efforts we might subsequently make, there would be a period of some six months during which Germany's force of 'Dreadnoughts' [sic] would be superior to ours.*²⁰ »

La menace est sérieuse, car, pour une rare occasion, les côtes britanniques se trouvent vulnérables²¹. Non seulement la *Royal Navy* risque-t-elle de perdre le contrôle des mers,

¹⁷ Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 88.

¹⁸ *Ibid.*, p. 90.

¹⁹ Arthur J. Marder, *op. cit.*, p. 151.

²⁰ Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 92.

²¹ La crise navale anglo-allemande de 1908 s'est plus tard révélée exagérée. En effet, l'Allemagne n'avait pas accélérée sa production de cuirassés et n'alignera jamais plus de *dreadnoughts* que la Grande-Bretagne. En fait, entre 1906 et 1912, la marine britannique construit 29 *dreadnoughts* alors que l'Allemagne n'en produit que 17. John H. Maurer, «The Anglo-German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912-1914», *The Journal of Conflict Resolution*, vol. 36, no. 2 (Juin 1992) p. 284. De plus, la Triple-Entente et le manque de navires de débarquement au sein de la *Kaiserliche Marine* auraient rendu une attaque allemande contre les îles Britanniques extrêmement difficile.

mais les îles Britanniques peuvent être désormais directement menacées d'invasion, comme l'affirme Sir Edward Grey dans un mémorandum envoyé au roi Edward VII:

«...If the German fleet ever becomes superior to ours, the German Army can conquer this country.²²»

Cette menace a des conséquences sur les colonies britanniques. D'abord, les autorités britanniques cherchent à obtenir du financement des colonies afin de démontrer l'unité impériale et pour construire davantage de *dreadnoughts*. Le gouvernement canadien refuse de renflouer les coffres impériaux, une contribution financière allant à l'encontre du principe de l'autogouvernance coloniale. Theodore H. Boggs, professeur en droit de l'Université British Columbia, soutient que :

« The principle of colonial contributions runs counter to the creed of the nationalist who guards zealously his much-prized rights of self-government.²³»

D'autre part, la menace allemande, concentrée dans la mer du Nord, force la Grande-Bretagne à modifier sa stratégie navale. Afin de contrer la présence allemande, la *Royal Navy* doit dorénavant regrouper ses forces près des îles britanniques, afin de rendre possible un affrontement décisif contre la *Kaiserliche Marine*²⁴. Donald C. Gordon illustre bien ce point :

« The growth of German naval power was such that the Royal Navy was left with almost no freedom of manoeuvre. Its power had to be overwhelmingly concentrated in the narrow waters near the British Isles for fear of a sudden German assault.²⁵»

Conséquemment, la Grande-Bretagne retire ses forces navales des cantonnements éloignés de l'Empire, créant ainsi un vide militaire auprès des colonies, dont le

²² Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 91.

²³ Theodore H. Boggs, *loc. cit.*, p. 342.

²⁴ Donald C. Gordon, "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", p. 409.

²⁵ *Ibid.* p. 415.

Canada²⁶. Dès 1905 et 1906, l'amiral John A. Fisher, commandant en chef de la marine britannique, ordonne le rappel du *Pacific Station*, traditionnellement basé à Esquimalt, en Colombie-Britannique, et du *North American Station*, habituellement stationné à Halifax. Désormais, la présence directe de la marine britannique en eau canadienne n'est assurée que par l'auxiliaire *HMS Shearwater* à Esquimalt, un geste symbolique, au plus. En refusant de contribuer financièrement à la *Royal Navy*, le gouvernement canadien devra explorer de nouvelles avenues afin de doter ses eaux territoriales d'une capacité de défense maritime quelconque.

1.2 Les assises légales de la question navale au Canada

Pour bien comprendre la crise navale de 1910 telle que vécue au Canada, il est important de saisir les fondements légaux de la question. En effet, le Canada acquiert une souveraineté politique limitée avec la Confédération de 1867. Assurément, l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* donne au gouvernement canadien le contrôle des affaires internes du Dominion²⁷. Ainsi, Ottawa retrouve une certaine liberté d'action lui permettant, et lui imposant, d'assurer certains besoins, notamment en ce qui concerne sa défense. Cette partie présente les assises légales de la défense navale au Canada comme elles sont introduites à l'époque de la Confédération.

L'aspect légal de la défense navale du Canada est présent depuis 1865. En effet, le Parlement britannique sanctionne le *Colonial Naval Defence Act* le 7 avril 1865²⁸.

²⁶ Donald C. Gordon, "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", p. 415.

²⁷ Comme il a été indiqué en introduction, le Canada demeure toujours une colonie britannique, ses affaires étrangères étant sous l'autorité du gouvernement anglais, qui maintient aussi un droit de regard sur les lois du parlement canadien. Voir pages 1 et 2.

²⁸ *An Act to make better Provision for the Naval Defence of the Colonies* publié dans *A Collection of the Public General Statutes Passed in the Twenty-eight and Twenty-ninth Years of the Reign of Her Majesty Queen Victoria*, London, George Edward and William Spottiswoode, 1865. p. 97.

Cette loi donne l'autorité aux colonies de la Grande-Bretagne de mettre sur pieds et d'entretenir leurs propres forces navales destinées à assurer la défense locale des colonies²⁹. Elle affirme :

« ...it [is] expedient to enable the several Colonial Possessions of Her Majesty the Queen to make better provision for Naval Defence, and to that end to provide and man Vessels of War, and also to raise a Volunteer Force to form part of the Royal Naval Reserve... »³⁰

Pour la première fois, la question de la défense navale des colonies autonomes est posée au sein de l'Empire, Londres cherchant à encourager leur participation afin de limiter ses dépenses militaires. Malgré un contrôle stratégique britannique, les colonies peuvent désormais organiser la défense de leurs eaux territoriales.

La question refait surface lors des discussions sur le projet de Confédération canadienne. Comme la position géographique du Canada force le pays à se lier intimement aux océans, les dirigeants canadiens et impériaux acceptent alors l'idée que la marine britannique soit chargée de la défense des eaux territoriales canadiennes. J. Mackay Hitsman soutient que :

« ... the Canadian Government later maintained that, as a result of interviews the delegation had with the War Office, the Secretary of State for Colonies, and the Prime Minister, the British Government had «agreed to undertake the naval defence of Canada, the Canadian authorities undertaking the land defence of the Colony.»³¹ »

Toutefois, la constitution de la nouvelle confédération, l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, aborde peu la question navale. En fait, un seul article mentionne la défense navale. Il s'agit ici de l'article quinze qui légifère que la Reine continue d'être à la tête des forces militaires et navales de sa colonie :

²⁹ Donald C. Gordon, "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", p. 408.

³⁰ *An Act to make better Provision for the Naval Defence of the Colonies*, p. 97.

³¹ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 4

« À la Reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.³² »

Finalement, le principe de la défense navale du Canada est présenté définitivement dans l'*Acte concernant la Milice et la Défense de la Puissance du Canada*, sanctionné le 22 mai 1868. Cette loi attribue d'abord au ministre de la Milice et de la Défense la responsabilité de gérer la défense navale :

« Il y aura un Ministre de la Milice et de la Défense auquel seront attribuées [sic] la responsabilité et l'Administration des affaires du ressort de la milice [...], des fortifications, des chaloupes canonnières, de l'artillerie, des munitions, armes, arsenaux, magasins, articles et équipages de guerre appartenant au Canada.³³ »

La référence aux chaloupes canonnières et aux équipages de guerre appartenant au Canada renvoie directement à la question de la défense navale de la colonie. De plus, le sixième article de la loi est beaucoup plus clair alors qu'il affirme que la milice active comprendra une milice navale : « La Milice Active comprendra la Milice Volontaire, la Milice Régulière et la Milice Navale.³⁴ » La loi présente une définition précise de la milice navale :

« La milice navale se composera des marins, matelots et personnes ordinairement employées sur les embarcations à voile ou à vapeur naviguant dans les eaux de la Puissance.³⁵ »

Ainsi, l'*Acte concernant la Milice et la Défense de la Puissance du Canada*, tout en organisant la milice terrestre, pose les bases d'une milice navale en 1868. Toutefois, le gouvernement ignorera cette disposition, cette force ne voyant jamais le jour.

³² *Acte concernant l'union et le gouvernement du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, ainsi que les objets qui s'y rattachent. Article 15* (30^e Victoria, chap. 3), Québec, A. Coté, 1868. p. 14.

³³ *Acte concernant la Milice et la Défense de la Puissance du Canada, article 2*, publié dans *Statuts du Canada passés dans la trente-et-unième année du premier parlement du Canada, deuxième partie, du 12 mars 1868*, Ottawa, Malcolm Cameron, 1868. p. 64.

³⁴ *Ibid.* p. 65.

³⁵ *Ibid.*

Il est donc possible de voir que la fondation légale de la question navale au Canada est établie dans les années 1860 par le *Colonial Naval Defence Act* de 1865, l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* de 1867 et par l'*Acte concernant la Milice et la Défense de la Puissance du Canada* de 1868. Les Canadiens ont donc traité de la question de la défense navale de leur territoire dès l'origine du Canada moderne. Il s'agit maintenant d'examiner l'histoire de la question navale au pays afin de bien comprendre les origines de son service naval.

1.3 La question navale au Canada entre 1867 et 1909

Cette partie cherche à dévoiler la place occupée par la question navale dans l'histoire canadienne entre 1867 et 1909. Il s'agit ici de démontrer que le Service naval du Canada tire, en partie, ses racines des politiques qui émergent avant même la crise anglo-allemande de 1908 comme le démontre bien O. G. Spain, directeur du *Fisheries Protection Service*, qui soutien dans un mémorandum de 1907 que :

«*The question of a Canadian Naval Militia has been under the consideration of the department for a great number of years...*»³⁶

D'autre part, cette section présentera également le rôle qu'ont joué le gouvernement canadien, le gouvernement britannique et la *Royal Navy* dans la mise sur pied éventuelle du service naval canadien.

Finalement, cette section illustre l'impact de la réalité financière du Dominion sur la question navale. Comme Michael L. Hadley et Roger Sarty l'affirment, deux principes fondamentaux gouvernent la majorité des initiatives de défense canadienne :

³⁶ O.G. Spain, *Memorandum for the Deputy Reference Canadian Naval Militia*, BAC, Fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 28 janvier 1907, p. 1.

l'absence de controverse et la minimisation des coûts³⁷. Comme le gouvernement canadien s'est engagé, à quelques reprises, à renforcer la défense navale de la colonie sans provoquer la fougue de la population, la question de la défense navale n'a donc pas toujours été source de discorde. D'autant plus que c'est surtout en réponse à l'apparition de menaces précises que les politiciens canadiens se sont mobilisés, ce qui leur a certainement valu une part de soutien de leur public.

Cependant, la question économique pèse constamment sur les décisions durant cette période. Aux prises avec des ressources financières limitées, les dirigeants du Dominion vont systématiquement prioriser les efforts d'édification nationale. Ainsi, en faisant écho aux désirs de sa population, les efforts de colonisation et de construction d'infrastructures vont recevoir la grande majorité de l'attention gouvernementale, et ce, au détriment des besoins de défense nationale. Le *Hamilton Herald* rapporte les propos tenus par les membres du *Canadian Club* de Hamilton lors d'une réunion tenue le 10 décembre 1907 :

« *The consensus of opinion was that Canada did not need a navy and that it should spend its money on the development of its own resources.*³⁸ »

Cette citation illustre bien la tendance dominante de l'opinion publique et du gouvernement canadien de l'époque. En effet, toutes les initiatives pour renforcer la défense navale du Dominion vont être neutralisées par les réticences économiques d'Ottawa, qui n'a tout simplement pas suffisamment d'argent pour s'attarder trop longtemps à la défense de son territoire.

³⁷Michael L. Hadley et Roger Sarty, *op. cit.*, p. 5.

³⁸*Extract from the Hamilton Herald of Dec. 10th, 1907. (Re subject of Canadian Navy discussed at Canadian Club, Hamilton.)*, BAC, Fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 16, 10 décembre 1907. p. 1.

1.3.1 1867– 1887 : Crises internationales et milices navales canadiennes

La question de la défense navale du Canada se pose d’abord à l’intérieur du continent, la défense des Grands Lacs étant l’enjeu principal. Dès la guerre de Sécession, les tensions entre les États-Unis et la Grande-Bretagne menacent de se transformer en guerre³⁹.

Devant cette situation critique, l’opinion publique canadienne ne tarde pas à se mobiliser. Assurément, en janvier 1862, des individus et des groupes de citoyens font connaître leur désir d’organiser des compagnies de milices navales. Les autorités canadiennes s’activent et, dès février, sept compagnies navales sont établies à Kingston, Oakville, Toronto, Hamilton, Dunnville, Port Stanley et Garden Island⁴⁰. Ensuite, la question de la défense navale du Canada atteint les Maritimes où Benjamin Wier, un marchand de Halifax entretenant une certaine hostilité envers les États-Unis, fonde le *Nova Scotia Naval Brigade* en avril 1866. Appuyée par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et l’escadrille de la *Royal Navy* basée à Halifax, cette brigade recrute plus de 500 hommes dès sa première année d’existence⁴¹. Les compagnies navales des Grands Lacs et de la Nouvelle-Écosse sont rejointes, en 1868 et 1869, par trois nouvelles compagnies provenant du comté de Bonaventure, en Gaspésie, dans la province de Québec. Plus précisément, c’est dans les villages de Bonaventure, de New Carlisle et de Carleton que s’organisent ces unités navales⁴². Le projet remporte un certain succès; plus de 215 hommes participent aux exercices tenus en juin 1869⁴³.

³⁹ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 34-35.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 68 à 70.

⁴¹ *Ibid.*, p. 107 à 111.

⁴² Serge Bernier, *Le patrimoine militaire canadien: d'hier à aujourd'hui*, vol 3, Montréal, Art Global, 1993. p. 82.

⁴³ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 116-117.

Quoique ces milices n'aient jamais combattu une invasion américaine, quelques-unes ont pu servir le Canada. En effet, pendant les raids fénians entre 1866 et 1870, plusieurs unités patrouillent dans les eaux intérieures canadiennes⁴⁴. La compagnie navale de Dunnville se distingue, étant la seule à participer à quelques escarmouches⁴⁵.

La question de la défense navale du Canada se corse en 1866 lorsque le gouvernement américain abroge le traité de réciprocité signé en 1854⁴⁶. Ce traité légiférant les pêcheries nord-américaines⁴⁷, un vide juridique s'installe rapidement sur les eaux territoriales des colonies britanniques d'Amérique du Nord. Forcé d'agir en raison de l'arrivée illégale de pêcheurs américains en eaux canadiennes, Ottawa demande à la *Royal Navy* de défendre l'intégrité du Dominion. L'Amirauté britannique refuse de s'impliquer, les coûts liés à la surveillance des eaux territoriales canadiennes étant tout simplement trop élevés :

*« Within the Admiralty further dissatisfaction arose from the cost of the fisheries patrols and from the commitment of ships that could be of greater value elsewhere. The Admiralty considered the fisheries work a matter of local policing that could as easily and efficiently be done by colonial vessels supported by a few navy vessels in case of difficulty. »*⁴⁸

De plus, les autorités impériales refusent d'impliquer la *Royal Navy* de peur qu'une action concrète contrarie les États-Unis. Laissées à elles-mêmes, les autorités canadiennes, désireuses de protéger les intérêts économiques du Dominion, décident de mettre sur pied une police maritime (*Marine Police*) chargée de défendre la souveraineté canadienne⁴⁹. C'est ainsi que, dès 1870, le département de la marine et des pêcheries

⁴⁴ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 5.

⁴⁵ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 83.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 16.

⁴⁷ BAC, Canadian Confederation, *The Reciprocity Treaty of 1854, Article I*, [en ligne], consulté le 22 juin 2009.

⁴⁸ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 126.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 16.

équipe la *Marine Police* de six goélettes. Le programme réussit admirablement bien, ces navires parvenant, après quelques patrouilles seulement, à chasser les vaisseaux américains des eaux canadiennes⁵⁰.

Cependant, la signature du traité de Washington, le 8 mai 1871, entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, met fin aux premiers pas navals du Canada. En effet, ce traité désamorçant les tensions entre ces deux pays, le risque d'invasion diminue fortement pour le Canada. Sans menace américaine, le gouvernement canadien perd rapidement intérêt dans la défense de ses eaux⁵¹. Par conséquent, il décide d'interrompre immédiatement les activités de la *Marine Police*, la jugeant inutile⁵². D'autre part, l'existence des milices navales devient, quant à elle, embarrassante pour Ottawa qui y voit une source de dépenses considérables et l'excuse potentielle permettant à la Grande-Bretagne de se soustraire à sa promesse de défendre les eaux du Dominion⁵³. C'est alors que le gouvernement canadien décide de négliger ses milices navales. Livrées à elles-mêmes, sans ressources, les milices ne peuvent que souffrir d'une mort lente, les milices navales du Québec, les derrières à survivre, disparaissant en 1878⁵⁴.

La question de la défense navale refait surface en 1877 alors que des tensions éclatent entre la Grande-Bretagne et la Russie. En effet, la Grande-Bretagne, désireuse d'écarter la Russie du bassin méditerranéen, menace d'entrer en guerre pour aider son allié, l'Empire ottoman. La vulnérabilité du Canada se fait sentir en février 1878 lors du passage d'une corvette russe à Victoria, en Colombie-Britannique, le Dominion n'ayant

⁵⁰ Michael L. Hadley et Roger Sarty, *op. cit.*, p. 6.

⁵¹ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 105 et 106.

⁵² Michael L. Hadley et Roger Sarty, *op. cit.*, p. 6.

⁵³ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 89.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 115 à 118.

aucun moyen de contrer ce navire⁵⁵. La situation se corse davantage en mai 1878, de fausses rumeurs annonçant l'arrivée du cargo *Cimbria* à Ellsworth, dans l'État du Maine. On retrouverait, à son bord, des pièces d'artillerie et 600 marins chargés d'acquérir et de convertir des navires marchands pour attaquer le Canada⁵⁶. Sous pression d'un public se sentant menacé, le gouvernement demande l'aide de la Grande-Bretagne le 4 mai 1878⁵⁷. Devant l'inaction de cette dernière, le Canada décide de renforcer sa défense navale.

C'est ainsi que le gouvernement canadien jette les bases pour un plan de défense navale. Le général Edward Selby-Smyth, le commandant en chef de la milice canadienne, recommande, en janvier 1879, de mettre sur pied une flotte de navires marchands capables d'être armés en temps de guerre. Il envisage de déployer ces navires pour défendre la côte atlantique du Canada contre des attaques de corsaires⁵⁸. En effet, la guerre de Sécession ayant démontré la valeur des corsaires (*commerce raiders*), les autorités canadiennes angoissent à l'idée de voir le commerce de la colonie interrompu par des navires d'une puissance européenne en guerre avec la Grande-Bretagne. Pour manier ces navires en temps de guerre, Selby-Smyth propose d'organiser une réserve navale mobilisant les pêcheurs et les marins canadiens⁵⁹. Cependant, il entend utiliser cette force seulement pour défendre le Canada et ses intérêts économiques, elle ne doit,

⁵⁵ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 168.

⁵⁶ «The Green and the Red », *The Washington Post*, (6 mai 1878) p. 1.

⁵⁷ A.G, Jones, *Militia and Defence, Canada*, BAC, fonds Sir Wilfrid Laurier, volume 772, 4 mai 1878. p.1.

⁵⁸ Edward Selby-Smyth, *Annual Report of the State of the Militia for 1878*, Ottawa, 1st January, dans Sessional papers of the Dominion of Canada, Volume 5, First session of the fourth Parliament, Session 1879, p. 5 – xxii et xxiii.

⁵⁹ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 11-12 .

en aucun temps, indique le général, servir à renforcer la marine britannique au-delà des dispositions prévues par le *Colonial Naval Defence Act* de 1865⁶⁰.

Le gouvernement canadien s'intéresse au projet Selby-Smyth. En effet, il demande et obtient de la Grande-Bretagne le prêt d'un navire de guerre, le HMS *Charybdis* afin de procéder à l'organisation d'une milice navale⁶¹. Cependant, arrivé à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, en 1881, ce navire ne marque pas particulièrement l'histoire canadienne. L'historien Tony German décrit le HMS *Charybdis* comme « *a broken-down pig in a poke and costs to make her useful proved sky-high.*⁶² » Réparé aux frais du gouvernement canadien, qui y investit plus de 20 000 \$, ce navire ne sera jamais utilisé⁶³. Abandonné dans le port de Saint-Jean, il sera tout simplement remorqué à Halifax et remis aux autorités britanniques en 1882⁶⁴.

La guerre entre la Grande-Bretagne et la Russie évitée, les tensions entre les deux pays finissent par s'apaiser. Le public et le gouvernement canadien, sentant la menace s'amoinrir, perdent encore une fois rapidement intérêt envers la question navale. Désirant minimiser ses dépenses militaires et sans pression du public, le Dominion refuse de s'impliquer dans ce qu'il considère être une responsabilité britannique. J. Mackay Hitsman affirme que :

« *One widely accepted view in the Colonies was that it was "England's business to run the Empire as a whole, to conduct its foreign relations, to defend it from attack, to govern the dependencies; colonial legislatures were responsible for the government of their own territories, but had no responsibility for defending them*

⁶⁰ Mémo du Général Edward Selby Smyth portant sur la défense navale du Canada, 1^{er} février 1879, BAC, Privy Council Dormants, RG2, volume 5121, Order in Council 1623, *On Subject of Creating a reserve Naval Force (Training Ships)*, 16-19 mai 1879.

⁶¹ Gilbert Norman Tucker, *op. cit.*, p. 64.

⁶² Tony German, *op. cit.*, p. 20.

⁶³ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 14.

⁶⁴ Marc Milner, *op. cit.*, p. 5.

from invasion from accross the seas, or for assisting in the defence of the Empire as a whole.'⁶⁵»

Le problème de la défense navale du Canada réapparaît en 1883 lorsque les États-Unis annoncent leur intention d'abroger unilatéralement les provisions reliées aux pêcheries du traité de Washington. La *Royal Navy*, voulant éviter les problèmes diplomatiques avec les États-Unis, refuse d'intervenir. Ottawa, déterminé à faire respecter sa souveraineté et fort de son expérience avec la *Marine Police*, décide alors de mettre sur pied le *Fisheries Protection Service* en 1884⁶⁶. La présence des neuf bâtiments de cet organisme civil se fait si convaincante que les États-Unis acceptent de négocier une nouvelle entente avec le Canada. Cependant, le Sénat américain refusant de ratifier ce nouveau traité, le *Fisheries Protection Service* devient, *de facto*, un service permanent, le gouvernement canadien ayant besoin de sauvegarder et d'imposer ses lois et ses intérêts⁶⁷.

L'implantation du *Fisheries Protection Service* sert bientôt de tremplin à de nouveaux programmes navals au Canada. En effet, plusieurs personnes voient dans cet organisme un noyau potentiel favorisant l'établissement d'une force capable d'entreprendre un rôle militaire. C'est d'abord le cas de Colin Campbell, payeur adjoint retraité de la *Royal Navy* employé par le département de la Milice⁶⁸, qui désire en 1884 organiser une milice navale mobilisant les marins canadiens et des navires marchands armés par la marine britannique⁶⁹. Il entend profiter d'une technologie émergente, la torpille, pour sécuriser les eaux du Canada contre les attaques étrangères :

⁶⁵ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁶ Richard H. Gimblett, «*Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy*», p. 35-36.

⁶⁷ Marc Milner, *op. cit.*, p. 8.

⁶⁸ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p.196.

⁶⁹ *Coast defences of the Dominion*, - memorandum of C. Campbell, 23 octobre 1884, BAC, RG9 II-A-1,

« The much required Torpedo defence of our harbors and estuaries should be provided in connection with this Force [la milice navale]. The very name of a Torpedo-using Force of men and boats on Coast defence service would make Foreign cruisers slow to attack...⁷⁰ »

En 1887, c'est au tour du lieutenant Andrew Robertson Gordon, fraîchement nommé à la tête du *Fisheries Protection Service*, de présenter un plan de défense. Sensible à la sécurité maritime, il voit dans ce service le noyau d'une force capable de défendre le Canada⁷¹. Un homme expérimenté, Gordon constate la grande vulnérabilité du Canada, qui représente une proie facile :

« ...with the exception of Halifax, an ordinary armed mailstreamer (such as would be utilized by the score in the event of any European war) could lay under tribute every town of importance on the coast.⁷² »

Toutefois, Gordon soutient qu'une flotte ennemie doit nécessairement affronter et vaincre la *Royal Navy*, une tâche pratiquement impossible à l'époque, avant de porter son attention au Canada :

« I am not considering an attack on any part of our coasts by a regular foreign for I write this with the idea that the enemy's fleet of warships are if not blockaded at any rate kept under surveillance by first class cruisers of the British Fleet that they would be followed and fought before they could do extensive damage.⁷³ »

Ainsi, Gordon désire mettre sur pied un système de défense combinant des postes d'artillerie côtière et une force de navires-torpilleurs.⁷⁴ Il cherche à convaincre le gouvernement de procéder à l'acquisition de plusieurs torpilleurs britanniques de classe *Rattlesnake* qu'il juge assez imposants pour dissuader et même vaincre toute

volume 487, *Defences of Canada*, vol. VI, docket A-1187, p. 923.

⁷⁰ *Coast defences of the Dominion*, - memorandum of C. Campbell, 23 octobre 1884, p. 923.

⁷¹ Lettre d'Andrew R. Gordon à C.H. Tupper, ministre de la Marine et des Pêcheries, 10 juillet 1891, BAC, RG 25, série A-1, volume 107.

⁷² Lettre confidentielle d'Andrew R. Gordon à C.H. Tupper, ministre de la Marine et des Pêcheries, 6 novembre 1888, BAC, RG 25, série A-1, volume 105.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

intervention de corsaire en eau canadienne. Ces navires représenteraient une police d'assurance pour le Dominion, complétant la protection offerte par la *Royal Navy*.

D'ailleurs, il écrit à cet effet :

« The possession of even one such vessel would be of incalculable advantage to this country and a couple of these would not only render attacks of armed mail steamers very hazardous undertakings for the enemy but if it was generally known that they were there the attacks would much less likely to be made⁷⁵. »

Cependant, les plans Campbell et Gordon restent sans lendemain. Le gouvernement canadien demeure toujours désintéressé à l'idée d'investir une partie de ses maigres ressources financières dans la défense navale du Canada. Ottawa, sous la gouverne de Sir John A. Macdonald, refuse de reconnaître l'existence de circonstances nécessitant un effort substantiel de sa part. En effet, ce dernier soutient que le Canada est indéfendable advenant une invasion états-unienne ce qui fait en sorte que toutes sommes majeures investies dans la défense de la colonie s'avèrent un simple gaspillage des fonds publics déjà rares⁷⁶. De plus, le gouvernement canadien se montre très hésitant, de peur de voir les Britanniques utiliser une milice ou une force navale canadienne comme excuse pour se retirer complètement de la défense du Dominion, laissant le Canada se débrouille lui-même contre son géant voisin américain ou tout autre ennemi.

1.3.2 1887-1909 : Conférences impériales et demande de contributions

L'année 1887 marque le début d'une nouvelle phase dans la question navale telle que débattue au Canada. En effet, c'est alors que le premier ministre britannique, Lord

⁷⁵ Lettre confidentielle d'Andrew R. Gordon à C.H. Tupper, ministre de la Marine et des Pêcheries, 6 novembre 1888.

⁷⁶ Michael L. Hadley et Roger Sarty, *op. cit.*, p. 4.

Salisbury, invite ses homologues coloniaux à une conférence « coloniale » portant principalement sur la défense et les communications⁷⁷.

La Conférence impériale de 1887 est importante en ce qui concerne la défense navale du Canada, car elle introduit, pour la première fois, la dynamique impériale. En effet, la conférence examine la défense navale de l'Empire afin d'y définir le rôle de la *Royal Navy* et des forces coloniales locales. Henry T. Holland, Secrétaire d'État aux colonies, soutient que « *the status and precedence of naval forces of the Colonies with respect to each other and to the Imperial navy should be defined and laid down...* »⁷⁸

Désormais, il devient difficile de séparer la défense navale du Canada de celle de l'Empire, les deux étant de plus en plus juxtaposés et complémentaires.

Une commission d'enquête sur la défense des possessions et du commerce britanniques d'outre-mer, tenue pendant la conférence, va définir le rôle de la marine impériale :

« *The Royal Navy is not maintained for the purpose of affording direct protection to sea-ports or harbours, but for the object of blockading the ports of an enemy, of destroying his trade, attacking his possessions, dealing with his ships at sea...* »⁷⁹

La *Royal Navy* se voyant attribuer un rôle stratégique et offensif, il émerge une nouvelle problématique pour les colonies britanniques; doivent-elles contribuer à la marine impériale ou tenter de renforcer la défense locale, laissée pour compte? Il s'agit ici d'un

⁷⁷ J.L. Kendle, *The Colonial and Imperial Conferences, 1887-1911: a Study in Imperial Organization*, London, Royal Commonwealth Society by Longmans, 1967. p. 7-8.

⁷⁸ H.T. Holland, *Precedence of Colonial Naval and Military Forces*, publié dans *Colonial Conference, 1887, Proceedings of the Colonial Conference*; 1887. *Papers Laid before the Conference*, Colonial Office, July 1887. p. 330.

⁷⁹ *Second Report of the Royal Commissioners appointed to inquire into the Defence of British Possessions and Commerce Abroad*, publié dans *Colonial Conference, 1887, Proceedings of the Colonial Conference*; 1887. *Papers Laid before the Conference*, Colonial Office, July 1887. p. 426 .

problème clé qui influencera dorénavant grandement la question de la défense navale du Canada.

Comme la conférence coloniale de 1887 est un évènement d'envergure, elle accroît l'intérêt porté à la question navale au sein du Dominion et de l'Empire. Au cours des années suivantes, plusieurs ouvrages portant sur le sujet sont publiés. Charles W. Dilke publie *Problems of Greater Britain* dès 1890 avant de produire, en compagnie de Spencer Wilkinson, *Imperial Defence* en 1892. Se concentrant sur les problèmes de défense de l'Empire britannique, ces œuvres trouvent un auditoire important, Thomas Richard Melville les qualifiant de «*Imperial bestsellers*». L'apparition de plusieurs périodiques britanniques tels que *Imperial Federation*, *The Journal of the Imperial Federation League* et *The Naval Annual* popularise davantage la question en offrant aux Canadiens l'accès aux derniers aboutissements⁸⁰. Cependant, l'ouvrage clé de la période demeure le travail de l'Américain Alfred Mahan, *The Influence of Sea Power upon History*, publié en 1890. L'auteur y avance un principe clé : seul le pouvoir maritime peut garantir le statut d'une nation⁸¹. Mahan influence profondément le domaine naval par ses idées. En insistant sur la concentration des flottes et sur le recours aux combats d'envergures, il parvient à théoriser les pratiques et les idées mises de l'avant par les experts navals, les érudits et les leaders politiques de l'époque. Dorénavant, les amiraux se préparent à livrer un affrontement titanesque pour déterminer le sort des mers du monde, et ce, au détriment des préoccupations locales⁸².

L'importance et la popularité de la question navale au Canada atteignent un autre niveau en 1895 avec la fondation de la branche torontoise du *Navy League*, un

⁸⁰ Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 260 à 264.

⁸¹ Michael L. Hadley et Roger Sarty, *op. cit.*, p. 22.

⁸² Thomas Richard Melville, *op. cit.*, p. 264-265.

organisme britannique consacré à la question navale. Bien entendu, la constitution du *Navy league* mentionne qu'un de ses objectifs est :

« *To spread information, showing the vital importance to the British Empire of the Naval supremacy upon which depend its trade, empire, and national existence.* »⁸³

La branche torontoise entend demeurer active afin d'éduquer le public canadien sur l'importance de la défense navale. H.J. Wickham, secrétaire du *Navy League of Canada, Toronto Branch*, soutient que les objectifs de l'organisme sont, d'abord, « *to bring home to Canadians a sense of their dependence on and interest in the naval strength of the Empire* » et, ensuite, « *to press upon public attention the need for a Canadian Naval Defence force* »⁸⁴. Rapidement, des réunions et des conférences sont organisées tandis que des pamphlets et des mémoires sont publiés et distribués pour compléter les activités de lobbying de l'organisme. Dès le 12 décembre 1896, Wickham fait parvenir un mémoire à Sir Wilfrid Laurier :

« *Your memorialists submit that the time has arrived for the adoption by Great Britain and her principal colonies (as a matter of Imperial Policy) of a comprehensive scheme for the protection of the inter-British trade routes by lines of mercantile cruisers liberally subsidized to be exclusively manned and officered by a Royal Naval Reserve with the system reformed and extended so as to admit of the enrolment abroad of Colonial seamen.* »⁸⁵

La question de la défense navale du Canada se complique davantage lors de la conférence coloniale de 1897. C'est alors que Joseph Chamberlain, nouveau secrétaire d'État aux colonies, souligne les coûts énormes que la défense impériale impose au trésor britannique :

⁸³ *Constitution of the Navy League* publié dans *The Navy League, British Columbia Branch*, No. 56, Victoria, British Columbia, p. 9.

⁸⁴ *Objects of the Navy League in Canada*, publié dans H.J. Wickham, *Naval Defence of Canada, a paper*, Toronto, Murray Printing Company, 1896. p. 13.

⁸⁵ Lettre de H.J. Wickham à Sir Wilfrid Laurier, 12 décembre 1896, BAC, microfilm C275, p.9726.

« This gigantic navy, and the military forces of the United Kingdom, are maintained, as you know, at heavy cost [...] for the benefit of the United Kingdom and protection of Imperial trade and of Imperial interests all over the world... »⁸⁶

Comme, selon ce que soutient Chamberlain, la *Royal Navy* défend les intérêts de l'ensemble de l'Empire sur mer, il demande aux premiers ministres des colonies autonomes de contribuer financièrement au maintien de la flotte britannique :

« I shall be very glad to hear the views of the Premiers in regard to this question of any contribution which they think the Colonies would be willing to make in order to establish this principal in regard to the naval defence of the Empire... »⁸⁷

Le Canada, aux prises avec de grands programmes de développement national, refuse de contribuer au trésor de la marine britannique. Loin de se décourager, Chamberlain revient à la charge lors de la conférence coloniale de 1902. Sir Wilfrid Laurier, référant aux projets d'infrastructures nationales du Dominion, refuse toujours de contribuer, le pays manquant tout simplement de ressources :

« We have to create everything in Canada; we have to develop everything in Canada; and we have to take out of the Dominion treasury sums of money for a class of services which is borne in the United Kingdom by private individuals and private capitalists. »⁸⁸

Laurier nuance cependant ses propos et annonce qu'il serait prêt à considérer l'organisation d'une réserve navale canadienne moyennant que ce service respecte l'autonomie parlementaire du Dominion. Laurier lance donc l'idée d'un service naval canadien autonome en 1902 dans un mémorandum écrit par la délégation canadienne pendant la conférence :

« The Canadian Government are prepared to consider the naval side of defence as well. On the sea-coasts of Canada there is a large number of men admirably qualified to form a Naval Reserve and is hoped that at an early day a system may

⁸⁶ *Proceedings of a Conference between the Secretary of State for the colonies and the Premiers of the Self-governing colonies at the Colonial Office, London, June and July 1897, p. 7.*

⁸⁷ *Ibid.*, p. 8.

⁸⁸ *Colonial Conference, 1902, Conference between the Secretary of state for the Colonies and the Premiers of the self-governing colonies, minutes of proceedings and papers laid before the conference, colonial office, October 1902, p. 27.*

*be devised which will lead to the training of these men and to the making of their services available in time of need [...] so far as this is consistent with the principle of local self-government...»*⁸⁹

Laurier ne perd pas de temps et dès 1904, il demande à un Canadien français de Montréal, Raymond Préfontaine, ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, de rédiger une loi organisant une milice navale qui agirait en tant que pendant maritime des forces terrestres du Dominion. Ce dernier se rend à Londres en 1905 afin de consulter l'Amirauté britannique⁹⁰. Il complète, avec l'aide d'O.G. Spain, du *Fisheries Protection Service*, une première version de la loi. Spain affirme que :

*« It was never proposed to have a Canadian Navy, out and out, but it was simply to improve, as far as possible, the existing organizations, rather than make direct contribution to the Royal Navy unaccompanied by constitutional representation [...] It was proposed to create a Colonial Force, which would be, in all respects, equal, in point of efficiency to the Royal Naval Reserve, and would be put under the direct control of the Admiralty in time of war. »*⁹¹

Se basant sur la loi de la milice, la loi Préfontaine cherche à mettre sur pied une force permanente d'un maximum de huit cents hommes en plus d'une réserve, le tout sous l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries⁹². Il s'agit ici d'un détail important, le gouvernement canadien voulant augmenter ainsi son autonomie politique face à la Grande-Bretagne et, si possible, son prestige international. Afin de doter la nouvelle milice d'un noyau solide, Ottawa fait construire, en 1904, deux petits navires militaires modernes, équipés d'artillerie et d'éperons, pour le *Fisheries Protection Service* : le

⁸⁹ *Memorandum by the Canadian Ministers concerning Defence*, publié en annexe dans Colonial Conference, 1902, Conference between the Secretary of state for the Colonies and the Premiers of the self-governing colonies, minutes of proceedings and papers laid before the conference, colonial office, October 1902, p. 262.

⁹⁰ Lettre de Raymond Préfontaine à Sir Wilfrid Laurier, 20 décembre 1905, BAC, microfilm C829, p.104519.

⁹¹ O.G. Spain, *Memorandum for the Deputy Reference Canadian Naval Militia*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 28 janvier 1907, 1 et 2.

⁹² *An Act Constituting the Naval Militia of Canada*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 1904. p.1 et 4.

Canada et le *Vigilant*⁹³. Se référant au *Canada*, O. G. Spain, commandant du *Fisheries Protection Service*, indique dans un rapport que : « *it is intended that this vessel should be the nucleus of the proposed Canadian Naval Militia...* »⁹⁴ Malheureusement, Raymond Préfontaine est atteint d'une angine de poitrine et décède à Paris, le 25 décembre 1905⁹⁵. Sans promoteur, la nouvelle loi sur la milice tombe à l'eau. En effet, un anglophone du Manitoba, Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur du cabinet Laurier, refuse de supporter le projet, préférant que le gouvernement assure avant tout la colonisation de l'Ouest et le développement du Dominion⁹⁶. La loi Préfontaine est abandonnée, n'étant jamais présentée au parlement. Cependant, le *Fisheries Protection Service* persiste et utilise le *Canada* pour former des cadets, comme le démontre bien O.G. Spain :

«... in 1905 she [le *Canada*] was sent on a training cruise to the West Indies, carrying a large number of recruits; this, according to the late Minister's [Préfontaine] ideas, was proposed be the beginning of the Naval Militia. »⁹⁷

Les efforts canadiens sont encouragés par la conférence coloniale de 1907. En effet, suite au refus des colonies autonomes de contribuer financièrement au maintien de la *Royal Navy*, le gouvernement britannique accepte, malgré lui, de reconnaître le principe des flottes coloniales. Lord Tweedmouth, premier lord de l'Amirauté, suggère même aux colonies de mettre sur pied des forces navales qui seraient en mesure d'assurer la défense locale, complétant ainsi les efforts de la marine impériale :

⁹³ Marc Milner, *op. cit.*, p. 11.

⁹⁴ J. Mackay Hitsman, *op. cit.*, p. 35.

⁹⁵ Michelle Brassard et Jean Hamelin, *Dictionnaire biographique du Canada, Raymond Préfontaine*, [en ligne], consulté le 6 juillet 2009.

⁹⁶ Richard Howard Gimblett, « *Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy* », p. 84.

⁹⁷ O.G. Spain, *Memorandum for the Deputy Reference Canadian Naval Militia*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 28 janvier 1907, p. 1.

« His Majesty's Government recognise the natural desire of the self-governing Colonies to have a more particular share in providing the naval defence force of the Empire, and, so long as the condition of unity of command and direction of the fleet is maintained, they are ready to consider a modification of the existing arrangements to meet the views of various Colonies. In the opinion of the Government [...] it would be of great assistance if the Colonial Governments would undertake to provide for local service in the Imperial squadrons the smaller vessels that are useful for defence against raids or for co-operation with a squadron, and also to equip and maintain docks and fitting establishments which can be used by His Majesty's ships. »⁹⁸

Louis-Philippe Brodeur, un Canadien français de Montréal et nouveau ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, profite de l'occasion pour affirmer que le *Fisheries Protection Service* doit être considéré comme une contribution à la défense navale locale et impériale puisque ce service découle d'obligations britanniques :

«... the expenditure that we make for the Fisheries Protection Service in our country should also be given as money for, and should be considered as, Naval expenditure. (...) this obligation (...) is to a certain extent not simply a local obligation but an imperial obligation because that obligation was incurred in virtue of treaties, those treaties having been passed between Great-Britain and the United-States without, of course, the consent of Canada.»⁹⁹

De plus, il affirme avoir déjà jeté les bases d'un service naval. Il soutient que le *Canada*, est utilisé pour entraîner les Canadiens dans les arts de la guerre navale :

«We have established a couple of years ago a cruiser for Canada which is manned entirely by Canadian seamen. (...) We have a certain number of young men on that boat drilling every day and taking exercises, and acquiring knowledge in connection with Naval matters.»¹⁰⁰

Ainsi, la conférence coloniale de 1907 confirme non seulement les droits du Canada de mettre sur pied une force navale, elle permet aussi au Dominion d'attester de ses efforts visant à combler ses besoins de défense maritime par le biais du *Fisheries Protection Service*.

⁹⁸ *Colonial Conference, 1907, Minutes of Proceedings of the Colonial Conference, 1907, London, Eyre and Spottiswoode, 1907 p. 130.*

⁹⁹ *Ibid.*, p. 139.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 140.

L'année suivante, le gouvernement canadien dote le *Fisheries Protection Service* d'un dirigeant dynamique, le contre-amiral Charles E. Kingsmill¹⁰¹. Un ancien de la *Royal Navy*, l'arrivée de Kingsmill est pour plusieurs un moment clé dans l'évolution de la question navale du Canada¹⁰². Le contre-amiral entend, en effet, mettre sur pied, graduellement, une force navale capable de répondre aux besoins du Dominion. Il écrit le 1^{er} février 1909 que :

« *The men trained first year would be available to man a destroyer or a scout next year, and so on until we have sufficient officers and men well trained to man our proposed defence which should, in my opinion, be confined to Destroyers and Scouts for many a long day.*¹⁰³ »

Les efforts de Kingsmill sont bientôt appuyés par le parlement canadien. En effet, ce dernier vote unanimement la résolution Foster le 29 mars 1909 après un bref échange parlementaire entre le premier ministre Wilfrid Laurier et le chef de l'opposition, Robert L. Borden. Proposée par le député conservateur George E. Foster¹⁰⁴, cette résolution stipule que :

« *La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale...*¹⁰⁵ »

C'est donc en mars 1909 que le parlement canadien s'engage officiellement à organiser un service naval autonome. Le lien impérial est toutefois maintenu, la Chambre

¹⁰¹ Peter Haydon, Richard H. Gimblett et Michael Whitby, *The Admirals, Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, Toronto, Dundurn Press, 2006. p. 41.

¹⁰² *Ibid.*, p. 33 et 41.

¹⁰³ Mémoire du contre-amiral Charles E. Kingsmill, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 17, 1^{er} février 1909, p. 1.

¹⁰⁴ Même si la Grande-Bretagne est alors en pleine crise navale anglo-allemande, Foster soutient que sa résolution n'en est pas influencée puisqu'elle a été soumise au greffier avant l'ouverture de la présente session parlementaire, le 20 janvier 1909. Foster chercherait tout simplement à embarrasser le gouvernement qui n'a toujours pas organisé la défense maritime du pays malgré ses déclarations faites à la conférence coloniale de 1902. Voir page 61 et 62.

¹⁰⁵ La résolution Foster, publiée dans *Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, première session, onzième parlement, 9 Édouard VII, 1909 vol. XC*, Ottawa, C.H. Parmelère, 1909. p. 3769.

souhaitant coopérer avec la marine impériale. De plus, la résolution Foster ouvre la porte au recours à une contribution financière, car elle mentionne que : « *chaque fois que le besoin s'en fera sentir (...) le peuple canadien se montrera prêt (...) à faire tous les sacrifices...* »¹⁰⁶ Malgré l'unanimité, le parlement canadien demeure ambigu par rapport à la question navale. Il s'engage à organiser un service naval sans toutefois spécifier la forme précise que doit prendre cette nouvelle organisation ni le niveau que doit revêtir sa relation avec la *Royal Navy*.

Il est donc possible de voir que la question de la défense navale du Canada n'est pas nouvelle en 1910. En effet, le service naval canadien tire ses sources dans une série de lois émergeant à l'époque de la Confédération et dans les politiques mises de l'avant par le gouvernement fédéral depuis 1867. D'abord limitée aux considérations canadiennes, la question de la défense navale du Canada devient intimement liée au fait impérial à partir de la conférence coloniale de 1887, à la suite de l'émergence de nouvelles puissances militaires, économiques et politiques. Les Britanniques ayant retiré la *Royal Navy* des eaux du Dominion en 1906, la peur d'Ottawa de voir toute force navale canadienne servir de motivation à cet exil disparaît. Mis sous pression par les autorités impériales, le Canada se doit d'agir afin d'assurer, dans la mesure du possible, ses intérêts maritimes. Comme une grande partie des échanges maritimes du Dominion se font avec la mère patrie, le gouvernement canadien se doit de protéger ses communications dans l'Atlantique Nord, un élément clé de la prospérité nationale. C'est donc pour répondre à des besoins d'abord nationaux qu'Ottawa décide, officiellement, de mettre sur pied un service naval canadien en 1909.

¹⁰⁶ La résolution Foster, p. 3769.

CHAPITRE 2

LE CANADA À L'AUBE DE LA CRISE NAVALE

Ce chapitre présente un portrait économique et politique du Canada avant la crise navale de 1910. Il s'agit d'abord d'examiner la situation économique du Dominion afin de bien comprendre les responsabilités, les engagements et la marge de manœuvre du gouvernement fédéral. Ensuite, les idées de Wilfrid Laurier, Robert Borden et Henri Bourassa seront développées, représentant les principaux courants de pensée présents au pays en 1909. L'examen des principes développés par ces dirigeants permettra de cerner la fondation et l'évolution de leur politique navale. Ainsi, il sera possible de comprendre les principales forces à l'œuvre au pays avant le déclenchement de la crise navale en janvier 1910. Finalement, dans la mesure du possible, la réaction populaire par rapport à la question navale sera examinée afin de mesurer le niveau d'intérêt des Canadiens avant 1910.

2.1 Une prospérité sans précédent

Le Canada, pays encore naissant en ce début du vingtième siècle, se trouve en plein processus d'édification nationale. Sous le règne de Sir Wilfrid Laurier (1896-1911), le Dominion connaît une période de prospérité sans précédent. Des vagues successives d'immigration font rapidement augmenter la population du pays. Passant de 16 835 personnes en 1896 à 286 839 en 1910, l'immigration annuelle contribue à faire bondir la population qui évolue de 5 074 000 habitants à 6 988 000 en moins de 15 ans¹.

¹ F.H. Leacy, Ed. *Statistiques historiques du Canada, deuxième édition*, Ottawa, ministre des Approvisionnements et Service Canada, 1983 p. A339 – 350 et A1 – 14.

La colonisation de l'Ouest canadien permet d'ouvrir de nouvelles régions à l'exploitation. L'agriculture servant de moteur à cette expansion, la population s'étend de manière à couvrir de nouveaux territoires. Cette vague de prospérité ne se limite pas aux plaines et aux vallées fertiles, les villes canadiennes en bénéficiant également. Par exemple, l'industrie manufacturière accélère son développement. Le nombre d'ouvriers affiliés à la production en usine augmente de 351 139 à 509 977 entre 1890 et 1910². Rapidement, le commerce s'étend, les ports du Dominion devenant de plus en plus actifs. De 21 870 000 tonnes en 1896, plus de 44 568 000 tonnes de produits transitent dans les rades canadiennes en 1910³. La valeur des exportations canadiennes explose, atteignant 242 604 000 \$ en 1909, une augmentation de plus de 200 pour cent depuis 1899⁴. À cet égard, le Canada vit une période de prospérité sans précédent dans sa jeune histoire.

La construction de l'infrastructure nationale demeure une priorité pour le gouvernement Laurier. C'est pour favoriser l'accès au territoire, et par conséquent sa colonisation, qu'Ottawa met sur pied et encourage d'importants projets de construction de voies ferrées, de canaux et de routes. Le gouvernement fédéral se montre surtout actif dans le domaine des chemins de fer, le train étant le moyen de transport idéal pour ouvrir l'intérieur des terres. Le gouvernement fédéral intervient auprès des compagnies ferroviaires avec des prêts, des subventions, des crédits, des bonis et même en finançant directement certains projets⁵. Les résultats de cette politique se font valoir, le système ferroviaire canadien qui avait 16 270 miles de voies ferrées en 1896, en contient 31 429

² K.A.H. Buckley et M.C. Urquhart, *Historical Statistics of Canada*, p. 463.

³ *Ibid.*, p. 542.

⁴ J.L. Finlay et D.N. Sprague, *The structure of Canadian history*, Prentice Hall Allyn and Bacon Canada, Scarborough, 2000, p. 585.

⁵ K.A.H. Buckley et M.C. Urquhart, *op. cit.*, p. 517.

miles en 1910, transportant plus de 74 484 000 tonnes de matériaux et marchandises en 1910 seulement⁶. D'autre part, les canaux retiennent aussi l'attention du gouvernement qui y investit des sommes importantes pour favoriser l'entretien et l'agrandissement des systèmes. Combiné aux effets de la colonisation, les canaux canadiens permettent le transfert de 43 millions de tonnes de marchandises et matériaux en 1910, une augmentation de 35 millions de tonnes comparativement à 1896⁷.

Les efforts d'édification nationale d'Ottawa imposent un énorme poids financier sur les ressources économiques du Canada. Même si les revenus totaux du Dominion augmentent considérablement durant la période Laurier, passant de 38 millions de dollars en 1896 à 118 millions en 1910⁸, les dépenses occasionnées par les programmes de développement dépassent les capacités financières du gouvernement. En effet, ce dernier s'endette considérablement pour réaliser ses objectifs nationaux. Ainsi, il dépense plus de 40 millions de dollars en 1896 avant d'investir plus de 121 millions en 1910, une grande partie du trésor étant attribué au transport, aux communications et au développement économique (Tableau 2.1.1)⁹. Conséquemment, la dette du Dominion s'accroît, passant de 283 millions en 1896 à 389 millions en 1910, une augmentation de 37 pour cent (Tableau 2.1.2)¹⁰.

Le Canada vit donc une période de grande expansion à l'aube du vingtième siècle. Pour le premier ministre, Wilfrid Laurier, l'heure est à l'optimisme. Il annonce, le 14 octobre 1904, lors du banquet inaugural du *Canadian Club* d'Ottawa :

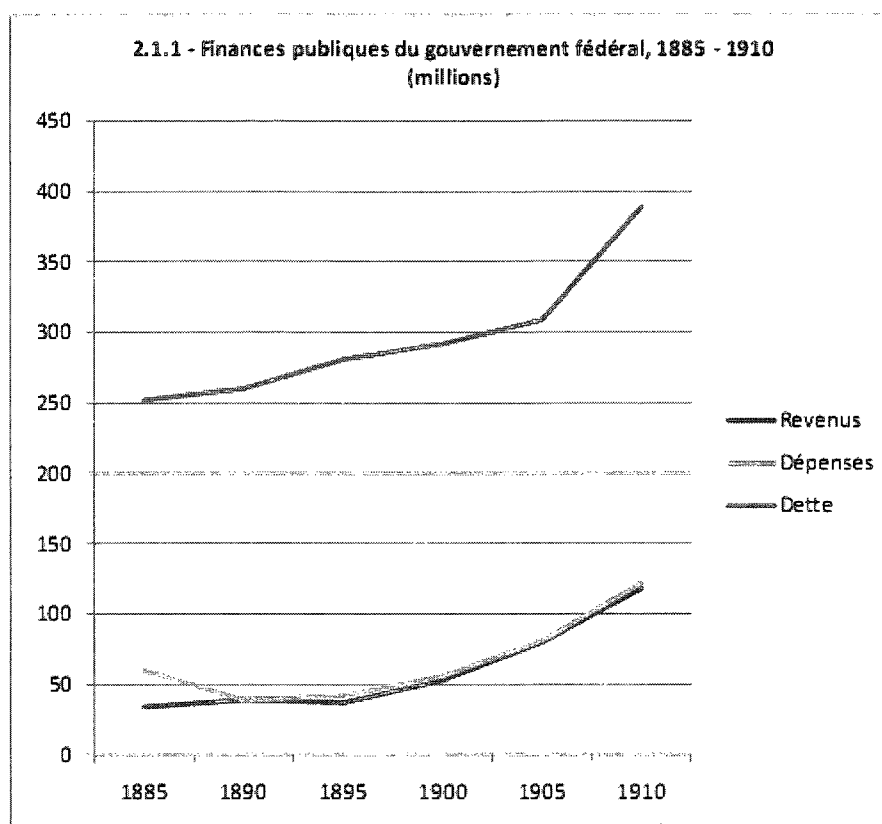
⁶ K.A.H. Buckley et M.C. Urquhart, *op. cit.*, p. 529 et 536.

⁷ *Ibid.*, p. 543.

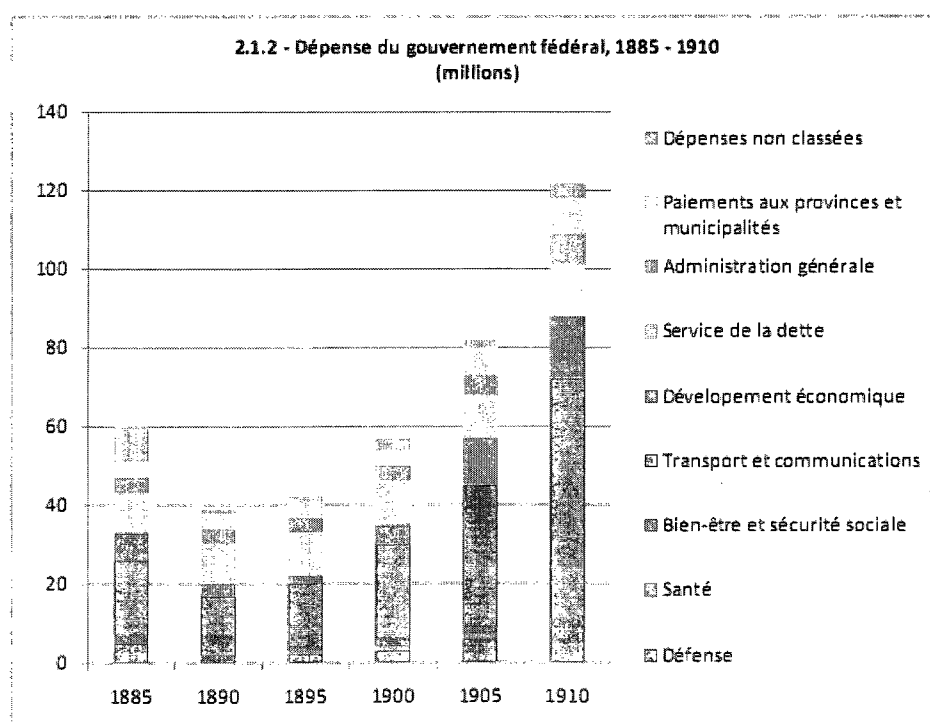
⁸ F.H. Leacy, Ed. *op. cit.*, p. H10 – 18.

⁹ *Ibid.*, p. H19 – 34.

¹⁰ *Ibid.*, p. H35 – 51.



Sources: F.H. Leacy, Ed. *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, Ottawa, Ministre des Approvisionnement et Service Canada, 1983 p. H10 - 18, H19 - 34, H35 - 51



Sources: F.H. Leacy, Ed. *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, Ottawa, Ministre des Approvisionnement et Service Canada, 1983 p. H19 - 34

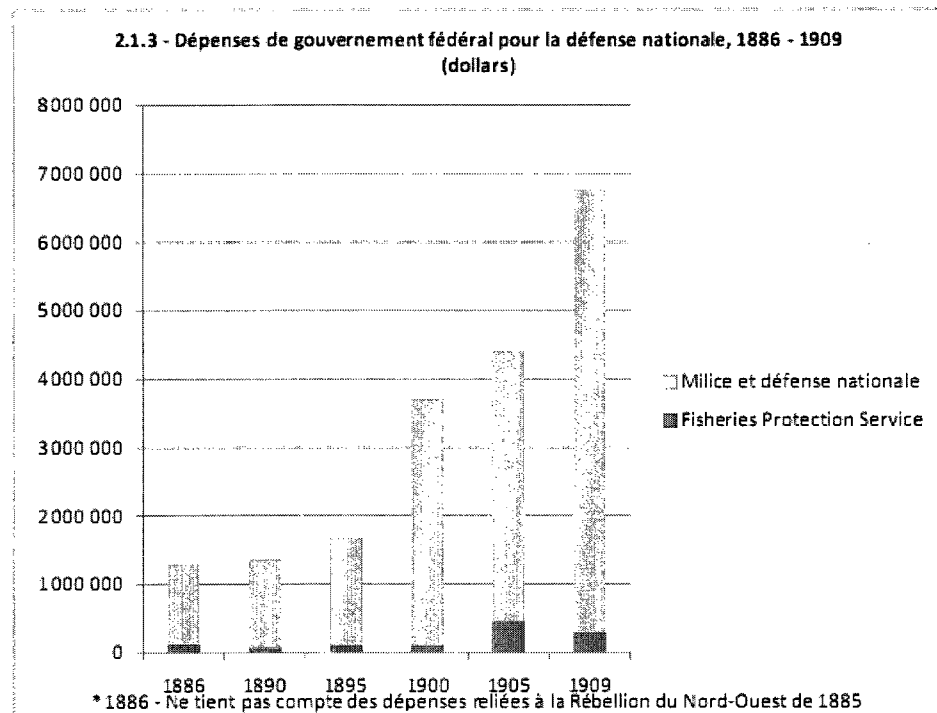
« *The nineteenth century was the century of the United States, I think that we can claim that it is Canada that shall fill the twentieth century.* ¹¹ »

Cependant, malgré la prospérité qui augmente généreusement ses revenus, le gouvernement fédéral doit maximiser ses ressources, et davantage, pour soutenir ses programmes de développement. Comme il priorise l'édification nationale, Sir Wilfrid Laurier doit continuellement limiter les efforts déployés dans d'autres secteurs, notamment le militaire. La défense navale demeure particulièrement ignorée, représentant une fraction microscopique des ressources attribuées à la défense nationale. Lorsque l'on compare les sommes allouées par le gouvernement fédéral à la milice et au *Fisheries Protection Service*, la base du service naval envisagé à l'époque, il est possible de voir que l'investissement du gouvernement pour sa « défense navale » alterne habituellement entre seulement 2 et 6 pour cent. Les sommes octroyées pour l'année 1886 et 1905 sont plus élevées, représentant 10 pour cent, ce qui s'explique, respectivement, par l'organisation même du *Fisheries Protection Service* et par la construction des navires CGS *Canada* et *Vigilant* (Tableau 2.1.3). La faiblesse des fonds démontre l'absence de programme de défense maritime substantiel et le manque réel de volonté du gouvernement avant 1909. En effet, le cabinet Laurier néglige volontairement sa défense navale au profit des programmes d'édifications nationales. Le premier ministre reconnaît cette négligence devant la Chambre des communes le 29 mars 1909 :

« *En ce qui concerne la défense du pays sur mer, j'admets que nous sommes en arrière de notre temps. Engagés comme nous le sommes dans de grandes entreprises pacifiques, nous avons retardé et ajourné le développement de notre flotte.* ¹² »

¹¹ Discours de Sir Wilfrid Laurier au banquet inaugural du *Canadian Club* d'Ottawa, publié dans Gerald H. Brown, ed, *Addresses Delivered Before the Canadian Club of Ottawa, 1903 – 1909*, Ottawa, The Mortimer Press, 1910. p. 15 .

¹² Wilfrid Laurier, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3712. Il représente la circonscription de Québec-Est, Québec, de 1877 à 1919, date de son décès.



Sources : *Annual Report of the Department of Marine and Fisheries, 1886, 1895, 1900, 1905, 1909, Fisheries*, dans Sessional papers, Parliament of the Dominion of Canada et *Department of Militia and Defence of the Dominion of Canada, Annual report, 1886, 1895, 1900, 1905, 1909* dans Sessional papers, Parliament of the Dominion of Canada.

Cette situation ne peut persister indéfiniment. D'ailleurs, les événements internationaux contraindront bientôt Laurier à modifier ses priorités. En effet, le prétexte financier utilisé traditionnellement par le gouvernement canadien pour éviter d'investir dans sa défense maritime ne trouve plus preneur auprès des autorités impériales et d'une partie de la population du Dominion. Mis sous pression, le premier ministre doit agir; il opte donc pour l'aventure navale.

2.2 Wilfrid Laurier et l'autonomie graduelle

Cette section examine les idées de Sir Wilfrid Laurier avant le déclenchement de la crise navale au Canada. Il est possible de voir le premier ministre met de l'avant un programme autonomiste. Il cherche à obtenir l'indépendance du Dominion à l'intérieur

de l'Empire britannique en fonction d'une politique d'acquisition graduelle de l'autonomie. Il s'agit ici de la fondation de la politique navale de Laurier.

Tôt dans sa carrière politique, Laurier jette la base des idées nationales qu'il défendra tout au long de sa vie. Étoile grandissante du parti libéral, il défend un nationalisme canadien dès 1886. Il désire alors créer un centre d'allégeance envers lequel pourrait s'identifier l'ensemble de la population canadienne. Il mentionne dans un discours à Toronto le 10 décembre :

« Ce seul fait d'être tous Canadiens, de poursuivre un but commun, d'être membres de l'Empire Britannique [sic], fiers du titre de sujets britanniques, et surtout Canadiens, prouve surabondamment que nous pouvons conserver nos fiertés nationales respectives sans que cela nuise en rien à l'unité nationale. Comme Canadien, il existe entre nous une communauté de sentiments qui ne saurait être partagée par nos concitoyens de l'autre côté de la mer. Comme Canadiens, nous avons des considérations locales et nationales qui nous unissent et nous permettent de songer au pays de nos ancêtres, sans nous sentir pour le moins bon Canadiens.¹³ »

Pour Laurier, devenu chef du parti libéral et de l'opposition officielle à la Chambre des communes en 1887, il n'a aucun doute que le Canada forme une nation, mais une nation unique, fondée sur la diversité¹⁴. C'est pour favoriser l'amitié et la bonne entente entre les Canadiens français et anglais que Laurier met de l'avant une vision nationale se concentrant sur les valeurs et le territoire canadiens¹⁵. Déjà en 1889, il cherche à élever le Dominion dans l'imaginaire collectif du peuple pour en faire le point central de l'identité canadienne, l'égalité entre les différents groupes étant primordiale. Il affirme lors d'un discours célébrant la Saint Jean-Baptiste à Québec :

¹³ Wilfrid Laurier, discours à Toronto, 10 décembre 1886, dans Ulric Barthe, Ulric Barthe, ed., *1871 – 1890, Wilfrid Laurier à la tribune, recueil des principaux discours prononcés au parlement ou devant le peuple par l'honorable W. Laurier, P.C., C.R., M.P., député de Québec-Est aux Communes, depuis son entrée dans la politique active en 1871*, Québec, Turcotte & Menard, 1890. p. 332.

¹⁴ Wilfrid Laurier, Chambres des communes, 17 février 1890, p. 757.

¹⁵ Donald C. Gordon, *The Dominion Partnership in Imperial Defense, 1870-1914*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1965, p. 249.

«... entre tous mes compatriotes, la première place dans mon cœur est pour ceux dans les veines de qui coule le sang de mes propres veines. Je n'hésite pas à dire cependant que les droits de mes compatriotes d'autres races me sont aussi chers, aussi sacré que les droits de ma propre race, et si le malheur voulait qu'ils fussent jamais attaqués, je les défendrais avec autant d'énergie et de vigueur que les droits de ma propre race. [...] Ce que je réclame pour nous, c'est une part égale de soleil, de justice et de liberté : cette part nous l'avons, nous l'avons ample, et ce que nous réclamons pour nous, nous sommes anxieux de l'accorder aux autres. Quant à moi, je ne veux pas que les Canadiens-Français dominent sur personne et je ne veux pas que personne domine sur eux. Justice égale, droits égaux.¹⁶».

Pour Laurier, il est nécessaire de s'identifier au Canada avant les considérations de race ou d'empire. En effet, il se reconnaît lui-même, avant tout, comme Canadien¹⁷.

Pour le chef de l'opposition, l'indépendance est la destinée du Dominion. Il soutient que la Confédération n'est qu'une étape menant à l'autonomie complète, les libertés et les principes britanniques rendant inévitable la rupture du lien colonial avec la Grande-Bretagne¹⁸. Assurément, pour Laurier, la destinée de toute colonie est d'obtenir, éventuellement, son indépendance. Il affirme, lors d'un discours à Boston en 1891 : « *Le Canada est encore une colonie, et c'est la destinée des colonies de devenir des nations indépendantes.*¹⁹ » Ainsi, comme l'indépendance est inévitable, il est nécessaire de favoriser le développement national des colonies autonomes de l'Empire britannique afin d'assurer qu'elles seront, le jour venu, prêtes à assumer leur souveraineté.

De plus, les intérêts incitent à la séparation de la mère patrie et de sa colonie. En effet, avec le temps, le Canada s'est développé des intérêts différents de ceux de la Grande-Bretagne²⁰. Comme cette dernière poursuit ses propres enjeux nationaux, il est du devoir du Dominion de faire de même. Laurier croit qu'il est naturel qu'Ottawa

¹⁶ Wilfrid Laurier, discours à Québec, 24 juin 1889 dans Ulric Barthe, *op. cit.*, p. 534.

¹⁷ Wilfrid Laurier, discours à Québec, 24 juin 1889, p. 534.

¹⁸ Wilfrid Laurier, discours à Toronto, 30 septembre 1889, dans Ulric Barthe, *op. cit.*, p. 545

¹⁹ *M. Laurier aux États-Unis*, dans Sir Wilfrid Laurier, *discours à l'étranger et au Canada*, Montréal, librairie Beauchemin limitée, 1909. p 70.

²⁰ *Ibid*, p. 70.

défende d'abord l'intérêt canadien, l'avenir et le bien-être du pays étant en jeu. Il

souligne à Boston en 1891 :

« L'Angleterre à ses intérêts, le Canada a les siens; et lorsque le jour viendra où, comme Canadien, j'aurai à choisir entre les intérêts de l'Angleterre et ceux du Canada, ai-je besoin de vous dire que je serai de tout cœur pour ceux de ma patrie? Je laisse les intérêts du peuple anglais au parlement d'Angleterre, sachant bien qu'il est parfaitement en état de les protéger; mais comme membre du parlement canadien, il est de mon devoir de ne connaître que les intérêts de mon pays natal. »²¹

Pour garantir son indépendance, Laurier soutient que le Canada doit être en mesure d'assurer librement ses intérêts. Pour ce faire, il cherche continuellement à augmenter le degré d'autonomie du pays face à la Grande-Bretagne afin d'obtenir, éventuellement, la souveraineté politique entière. En 1904, par exemple, son gouvernement réforme la loi de la milice de manière à accroître le contrôle civil du gouvernement canadien sur le département de la milice : l'officier à la tête de la milice, un général britannique²², est dorénavant, remplacé par un officier canadien²³. En 1907, lors de la conférence coloniale, Laurier soutient que les dominions constituent des partenaires entiers, et non subordonnés, à la mère patrie :

« This Conference is not, as I understand it (I give my own views) a Conference simply of the Prime Ministers of the different self-governing Colonies and the Secretary of State, but it is, if I may give my own mind, a conference between government and governments; it is a Conference between the Imperial Government and the Governments of the self-governing dependencies of England. »²⁴

De plus, en 1909, Ottawa crée le ministère des Affaires étrangères²⁵ et obtient le droit de négocier ses propres traités commerciaux, sans devoir recourir au service diplomatique de Londres, un avantage considérable permettant de mieux développer les intérêts du

²¹ M. Laurier aux États-Unis, dans Sir Wilfrid Laurier, discours à l'étranger et au Canada, p. 75.

²² Richard A. Preston, *op. cit.*, p. 317.

²³ Desmond Morton, *op. cit.*, p. 182.

²⁴ Maurice Ollivier, *Colonial and Imperial Conferences, volume I, Colonial Conferences*, p. 227.

²⁵ John Hilliker, *Canada's Department of External Affairs, Volume 1: The Early Years, 1909-1946*, Montreal. McGill - Queen's University Press, 1990. p. 41..

Dominion²⁶. Malheureusement, en consolidant l'autonomie canadienne, Laurier oblige le pays à se renforcer militairement, un État devant inévitablement défendre sa souveraineté politique et territoriale. Il affirme, dans une lettre à James McMullen en août 1909 :

«We claim that at this stage we have reached the status of a nation, at least I do. All nations must have a navy as well as an army...»²⁷

C'est alors bien malgré lui que Laurier doit investir dans la défense du Canada. Préférant de loin favoriser des programmes d'édification nationale, le premier ministre se voit malgré tout contraint de dépenser les précieuses ressources du Dominion pour protéger le pays :

« Unfortunately we are not so advanced in our civilization that we can dispense with armies or navies altogether. I hope the time may come when civilization will have reached such a high stage that we can afford to reduce all armaments simply to the lowest possible footing, but town and cities have to provide some police protection and equip and arm some men for that duty, and nations must yet do the same. As Canada is now a nation, it is a duty which our growth imposes on us. »²⁸

De plus, puisqu'une grosse partie de la sécurité économique du Canada dépend de ses liens avec la Grande-Bretagne, il devient nécessaire de supporter les efforts de la mère patrie pour assurer la prospérité long-terme du pays. C'est ainsi que le premier ministre, même s'il cherche à obtenir l'indépendance, désire toutefois maintenir des liens étroits avec la Grande-Bretagne et son empire, les avantages perçus par le Canada étant trop importants. D'abord, la Grande-Bretagne détient 77 pour cent du capital étranger investi au Canada en 1909, ce qui équivaut à 1 740 000 000 \$²⁹. De plus, 52

²⁶ *La Conquête de l'autonomie plénière du Canada: l'œuvre des ministres canadiens*, Sir Wilfrid Laurier, l'Honorable L.P. Brodeur, l'Honorable R. Lemieux. Ottawa, 1908, p. 15.

²⁷ Lettre de Sir Wilfrid Laurier à James McMullen, 25 août 1909, BAC, microfilm C879, p. 159105.

²⁸ Lettre de Sir Wilfrid Laurier à Frank Emery, 4 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 161550.

²⁹ L'investissement étranger au Canada vaut, au total, 2 216 000 000\$ en 1909. F.H. Leacy, Ed. *op. cit.*, p. G188-202.

pour cent des exportations canadiennes sont destinées à la Grande-Bretagne à l'époque, ce qui correspond à une valeur de 126 384 742 \$³⁰. Finalement, le gouvernement fédéral tire 59 pour cent de son revenu annuel des frais de douanes, lesquels dépendent largement du commerce maritime³¹. Laurier encourage donc le maintien du lien impérial, car celui-ci favorise le développement économique et politique du Canada. Il écrit à W.D. Gregory en novembre 1909 :

«...but if the British connection has some disadvantages in my judgment it has advantages which far more outbalance the objections. (...) We are happy, free, content and prosperous as we are and so long as the nation has those blessings, no one will ever think of changing the political conditions.»³²

C'est l'intérêt politique, économique et culturel du Dominion qui demande d'entretenir une certaine association, le Canada tirant avantage de sa relation avec la Grande-Bretagne. Laurier illustre ce point de vue le 29 mars 1909 lorsqu'il affirme, à la Chambre des communes :

« Aujourd'hui l'Empire britannique se compose d'une pléiade de jeunes nations, fières de leur allégeance à la couronne anglaise, et fières aussi de leur indépendance. Et, bien qu'elles puissent tendre vers le même but, chacune s'est réservée le droit et le devoir de développer ses propres ressources et d'atteindre son but suivant ses propres visées et par l'emploi de ses propres moyens, qui sont mieux adaptés peut-être aux circonstances particulières de chacune. »³³

Ce lien impérial oblige Wilfrid Laurier à modifier sa politique navale en 1909.

Bien qu'ayant décidé de mettre sur pied un système de défense navale basé sur le *Fisheries Protection Service* en 1902, les événements internationaux forcent le premier ministre à abandonner ce projet. En effet, l'émergence de nouvelles puissances militaires et, plus particulièrement, la crise navale anglo-allemande de 1908 contraignent le

³⁰ C. P. Stacey, *op. cit.*, p. 357.

³¹ En 1909, les frais de douanes représentent 60 000 000\$ sur un revenu national de 102 000 000\$. F.H. Leacy, *Ed. op. cit.*, p. H1-9 et H10-18.

³² Lettre de Sir Wilfrid Laurier à W.D Gregory, 19 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 162089.

³³ Sir Wilfrid Laurier, Chambres des communes, 29 mars 1909, p. 3709.

gouvernement canadien à accepter un nouveau programme naval lors de la conférence impériale tenue à Londres en août 1909.

Après avoir approuvé l'idée des flottes coloniales à la conférence impériale de 1907, le gouvernement et l'Amirauté britanniques imposent quelques conditions aux colonies autonomes lors de la conférence impériale de 1909, la question navale étant abordée les 3, 5 et 6 août. D'abord, les colonies doivent mettre sur pied un service naval suffisamment large pour offrir des possibilités de carrières intéressantes à leurs marins. Ensuite, l'entraînement et la discipline du personnel doivent suivre les normes établies par la *Royal Navy* et, finalement, les navires et leurs armements doivent se conformer aux modèles utilisés par la marine britannique³⁴. L'Amirauté présente un plan précis aux colonies, leur recommandant de mettre sur pied des *Fleet Units* destinées à servir dans l'Océan Pacifique, la flotte centrale de la *Royal Navy* couvrant aisément l'Atlantique. Centré sur un nouveau type de navire-dreadnought, le croiseur de bataille *Indomitable*, un *Fleet Unit* est constitué de trois croiseurs de classe *Bristol*, six contre-torpilleurs et trois sous-marins. Cette force navale représente, selon les Britanniques, la meilleure combinaison, facilement gérable par un gouvernement colonial en temps de paix tout en étant efficace en temps de guerre³⁵. De plus, cette flotte est en mesure de défendre les intérêts des colonies :

« *Such a fleet unit would be capable of action not only in the defense of coasts, but also of the trade routes, and would be sufficiently powerful to deal with small hostile squadrons should such ever attempt to act in those waters.*³⁶ »

³⁴ Maurice Ollivier, *Colonial and Imperial Conferences, volume I, Colonial Conferences*, p. 9.

³⁵ *Ibid*, p. 11 à 13.

³⁶ *Confidential Papers Laid Before the Imperial Defence Conference, 1909*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 20, septembre 1909, p. 30.

Le Canada, par l'entremise de son représentant, Louis-Philippe Brodeur, refuse le concept du *Fleet Unit*³⁷. En effet, ayant deux côtes à défendre, il est impossible pour Ottawa d'accepter de mettre sur pied une force capable de couvrir seulement le littoral du Pacifique. Brodeur demeure ferme : le service naval canadien devra assurer une présence militaire tant dans l'Atlantique que dans le Pacifique³⁸. Comme la majorité de la population et de l'activité commerciale du Dominion sont liées à l'Atlantique, il est essentiel pour le Canada d'y assurer la sauvegarde de ses intérêts³⁹. Londres, conscient de la situation, accepte de changer ses plans. À la demande d'Ottawa, l'Amirauté britannique formule deux plans, l'un en fonction d'un budget annuel de 400 000 £, l'autre de 600 000 £, les deux assurant une présence militaire sur les deux côtes⁴⁰. Les autorités canadiennes optent pour le plan de 600 000 £, centré sur les croiseurs de classe 'Bristol' et des contre-torpilleurs⁴¹, croyant que celui-ci est plus en mesure de défendre les intérêts du Dominion. C'est pour contrer les corsaires d'un ennemi potentiel que le gouvernement adopte des croiseurs, ces derniers étant bien adaptés pour protéger le commerce maritime. Un document daté de novembre 1909, dans le fonds Louis-Philippe Brodeur, soutient que :

« *The defense of Trade Routes is almost impossible when on the open sea, but the turning points and the approaches to water highways are what it is necessary to protect.*⁴² »

³⁷ Maurice Ollivier, *Colonial and Imperial Conferences, volume I, Colonial Conferences*, p. 9.

³⁸ Donald C. Gordon, «The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914», p. 413.

³⁹ Richard Howard Gimblett, «*Tin-pots*» or *dreadnoughts*, p. 169.

⁴⁰ Maurice Ollivier, *The Colonial and Imperial Conferences from 1887 to 1937, Volume II, Imperial Conferences, Part I*, p. 14.

⁴¹ *Ibid*, p. 14.

⁴² *Protecting Trade Routes*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 3, dossier 25, novembre 1909, p.1.

Les contre-torpilleurs sont choisis pour défendre le littoral canadien, grâce à leurs torpilles, contre les incursions de navires étrangers conformément aux idées développées par Selby-Smith, Campbell et Gordon.

L'idée originale d'organiser progressivement une force navale en équipant le *Fisheries Protection Service* de navires torpilleurs est donc définitivement abandonnée. Le gouvernement canadien, ayant accepté les conseils de l'Amirauté britannique à la conférence impériale de 1909, décide de mettre sur pied un nouveau service, le service naval canadien.

Ainsi, la politique navale de Sir Wilfrid Laurier est grandement influencée par son nationalisme canadien. Ayant toujours travaillé de manière à renforcer l'autonomie canadienne et la bonne entente entre les Canadiens français et anglais, Laurier élabore sa politique navale en fonction d'un objectif précis : l'indépendance du Canada au sein de l'Empire britannique. Cependant, la conférence impériale de 1909 et la dynamique internationale le forcent à modifier ses plans, le gouvernement britannique demandant à ses colonies autonomes d'organiser des *Fleet Units* capables de participer à la défense de l'Empire. Laurier renonce, au *Fisheries Protection Service* pour créer un tout nouveau service. C'est ainsi que le Dominion aura un service naval, mais il s'agira d'une organisation conçue d'abord et avant tout en fonction de ses besoins, surtout en ce qui concerne la protection du commerce maritime. Laurier accepte finalement d'investir dans la défense navale du pays, mais il tiendra toujours compte de la mise en garde que lance l'amiral Kingsmill, du *Fisheries Protection Service*, le 1^{er} février 1909 :

« ...we should do something in our defense and that the time has come to do it, but as it were, to point out the rocks which a young and partly developed

*Country may, if not wreck itself, at any rate seriously injure its internal economy.*⁴³»

2.3 Robert L. Borden et l'impérialisme

Cette partie examine la politique navale de Robert L. Borden telle que présentée en 1909. Elle permet de voir que le chef de l'opposition conservatrice à la Chambre des communes soutient un programme impérialiste qui cherche à encourager le Canada à participer directement à la défense de l'Empire. D'abord favorable à l'idée d'un service naval canadien, Borden reformule par contre sa politique pour favoriser le don d'une contribution d'urgence dans le but de renforcer immédiatement la marine britannique.

Le chef de l'opposition accueille agréablement l'idée de créer une force navale canadienne lorsqu'il déclare, le 29 mars, devant la Chambre des communes :

*« Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. »*⁴⁴

D'ailleurs, c'est un influent député conservateur et impérialiste, George E. Foster, qui lance la question à la Chambre le 29 mars. Il suggère alors de faire voter la résolution suivante :

*« La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes. »*⁴⁵

⁴³ Lettre de C.E. Kingsmill, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 2, dossier 17, 1^{er} février 1909, p.1.

⁴⁴ Robert L. Borden, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3720. Il représente la circonscription de Halifax, Nouvelle-Écosse, de 1908 à 1917.

⁴⁵ George E Foster, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3685 Il représente la circonscription de Toronto-Nord, Ontario, de 1904 à 1917.

Foster insiste sur le caractère national de la résolution qui prendra par la suite son nom. Il soutient qu'il cherche à encourager le gouvernement à fortifier la défense et le développement national du Canada. Sa proposition n'a rien à voir, précise-t-il, avec la déclaration du Premier lord de l'Amirauté du 16 mars 1909. En effet, Lord McKenna avait provoqué l'hystérie en Grande-Bretagne lorsqu'il avait annoncé, devant le parlement britannique, que l'Allemagne avait accéléré son programme de construction de cuirassés, qui permettrait à la *Kaiserliche Marine* d'aligner plus de *dreadnoughts* que la *Royal Navy* dès 1912⁴⁶. Foster insiste que sa démarche n'a aucun lien avec ces événements, son projet de résolution ayant été remis au greffier bien avant l'ouverture de la présente session parlementaire, le 20 janvier 1909⁴⁷.

Pour Foster, l'effort de construction nationale d'Ottawa porte fruit, le pays s'étant construit une base solide, prospère et dynamique. En fait, le Dominion a tellement de succès dans ses projets qu'il risque dorénavant d'attirer la convoitise des puissances étrangères. Le gouvernement canadien doit donc prendre les mesures nécessaires pour assurer la défense de ses vastes ressources, son commerce et ses artères de communication. La valeur commerciale de la mer étant clairement établie, il est indispensable au Dominion de garantir ses eaux territoriales et ses ports. Un système de défense maritime est désormais nécessaire⁴⁸.

Le débat parlementaire sur la résolution Foster permet de constater que Robert L. Borden propose un nationalisme à la fois canadien et impérial. Premièrement, son nationalisme est canadien, car il soutient que le Canada doit assurer son développement

⁴⁶ Richard H. Gimblett, «Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy», p. 48.

⁴⁷ George E. Foster, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3685.

⁴⁸ *Ibid*, p. 3687 à 3689.

national en exploitant ses ressources naturelles tout en favorisant l'industrialisation de son propre territoire. Un service naval canadien permet la consolidation de la nation canadienne en favorisant le développement d'industries importantes et rentables comme la construction navale et les manufactures d'acier⁴⁹. De plus, puisque le Dominion possède un commerce maritime de premier plan, une flotte militaire est indispensable à sa protection. À la suite de son député, Borden affirme, le 29 mars 1909, que le Canada doit investir davantage dans une marine de guerre que dans sa milice puisque sa survie économique dépend de ses liens océaniques avec l'extérieur :

« Où se trouve de nos jours le principal marché des habitants du Canada? Nous savons qu'il est situé au-delà de l'Atlantique et nous n'ignorons pas qu'à l'avenir notre principal débouché se trouvera sur l'autre bord de l'océan Pacifique. [...] Aujourd'hui, le grand marché du Canada n'est pas, que je sache, un marché que nous pouvons conserver en dépensant une somme considérable pour l'armée, mais c'est un marché que nous pouvons nous assurer en grande partie en dépensant autant ou un peu plus sur la marine. [...] Par conséquent, je vous soumets, monsieur l'Orateur, et je soumets aux membres de la Chambre que, en ce qui a trait à notre commerce, que les dépenses faites pour la défense de nos ports de mer, de nos côtes et de nos eaux territoriales sont immensément plus avantageuses et plus importantes que les sommes que nous déboursions d'année en année pour l'entretien des forces militaires de ce pays.⁵⁰ »

Deuxièmement, le nationalisme de Borden se veut impérial, car, même s'il déclare que le Canada est devenu une nation à part entière, il demeure toujours, selon lui, une partie intégrale de l'Empire britannique⁵¹. Pour le chef de l'opposition, c'est par le lien impérial que le Dominion se développe. Ce dernier permet au Canada de bénéficier des droits et des institutions attribués à la constitution britannique ainsi que des capitaux et des technologies utilisés par les industriels anglais.

⁴⁹ George E. Foster, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3699.

⁵⁰ Robert L. Borden, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3719.

⁵¹ *Ibid.*, p. 3718.

De plus, comme les Canadiens sont sujets britanniques et qu'ils bénéficient des libertés anglaises, ils doivent d'après Borden contribuer à leur défense et à leur épanouissement tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'Empire. Il est impossible, tant pour le Canada que pour un État étranger, de remettre en cause l'intégrité et les principes de l'Empire. Borden s'oppose donc à l'idée de l'indépendance, comme le souligne son discours du 29 mars devant la Chambre des communes :

« Je ne suis pas de ceux qui s'attendent à voir à l'avenir l'intégrité de l'empire anglais mise en péril par l'indépendance du Canada. Comme Sir John Macdonald, je suis né et je demeure sujet anglais et je désire mourir sujet anglais. J'espère que le drapeau anglais ne cessera jamais de flotter sur le Canada, notre patrie.⁵² »

Ce sont les libertés et les droits britanniques qui permettent au Canada d'atteindre le statut de nation, ce qui lui impose des responsabilités précises reliées à la défense du territoire et du commerce. Le Dominion s'étant suffisamment développé, il possède maintenant les moyens pour participer à la défense de son territoire, son commerce et ses idéaux nationaux et impériaux. Partie intégrale de l'Empire, les Canadiens se doivent de le défendre⁵³.

Cependant, bien que le Canada doive participer à la défense de l'Empire, Borden rejette, en mars 1909, la notion d'une contribution annuelle pour l'entretien de la marine britannique. Le principe britannique de représentation politique s'oppose à un programme de contribution annuelle, le budget de la *Royal Navy* échappant au contrôle du parlement canadien. Contribuer au trésor de l'Amirauté permettrait à Londres d'utiliser les deniers du Dominion sans être responsable devant le peuple canadien. Cette

⁵² Robert L. Borden, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3721.

⁵³ *Ibid*, p. 3722.

position reçoit l'appui de Sir Charles Tupper qui affirme, dans une lettre à Borden, en novembre :

« ... I do not believe now in taxation without representation. The demand which will soon be made by some that Canada should contribute to the Imperial Navy in proportion to population I regard as preposterous, and dangerous.⁵⁴ »

Cependant, comme le Canada se doit de participer à la défense impériale, Borden garde la porte ouverte à l'envoi d'une contribution d'urgence à la Grande-Bretagne afin de contrer toute menace substantielle et précipitée à la sécurité de l'Empire. Puisque l'organisation d'un service naval est un processus lent et ardu, il cherche à assurer un moyen qui permettrait d'aider immédiatement la marine britannique le cas échéant. Il mentionne dans ses mémoires:

«...I invited him [Laurier] to consider that the day might come 'tomorrow, next week, or next month,' when the only aid we could afford would be a contribution.⁵⁵ »

Selon Borden, une contribution d'urgence ne viole pas le principe de responsabilité parlementaire, car il s'agit ici d'une mesure temporaire reliée à un problème spécifique; une menace définitive à la sécurité et au bien-être de l'Empire et, par association, du Canada.

Néanmoins, les révélations de McKenna concernant la crise navale anglo-allemande, le 16 mars 1909, provoquent une transformation dans la pensée des impérialistes, malgré les efforts initiaux de Foster pour en distancer sa résolution. En effet, ces révélations forcent Borden à modifier profondément sa politique navale entre mars 1909 et janvier 1910⁵⁶. C'est à la fin de l'été 1909 que la peur de l'Allemagne

⁵⁴ Cité dans Gilbert Norman Tucker, *op. cit.* p. 131.

⁵⁵ Henry Borden, ed. *Robert Laird Borden, His Memoirs, vol. 1, 1854-1915*, Toronto, Macmillan and Stewart Limited, 1969. p. 114.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 117.

s'aggrave dans les milieux impérialistes du Canada. D'abord, l'amiral britannique lord Charles Beresford met le feu aux poudres en prononçant un discours lors de l'ouverture de l'exposition de Toronto en août. Il affirme :

« Our supremacy at sea has been threatened in language that is unmistakable. In the near future that threat may become a reality. It is our business as an empire to see that our present position is not jeopardized in any way. We have arrived at a crisis in our history as an empire.⁵⁷ »

Quoique ce dernier supporte l'idée d'un service naval canadien, ce sont ses propos sur la menace allemande qui marquent l'imaginaire du Dominion⁵⁸. En septembre, Lord Northcliffe, baron de la presse britannique, maintient à Winnipeg que l'Allemagne se prépare à attaquer la Grande-Bretagne. Il dénonce, de même, les tendances nationalistes des Canadiens qui insistent sur leur programme d'édification nationale au détriment de la sécurité impériale :

« I would make the suggestion, with all respect to the Canadians, who are investing their money and labor in constructing railroads and building grain elevators, that they keep an eye on European affairs and begin to figure out why it is that all the ship building yards in Germany are busy constructing rapid cruisers and first-class battleships...⁵⁹ »

Bientôt, sous crainte d'une défaite britannique, les impérialistes canadiens commencent à revendiquer une nouvelle politique navale. Rodmond P. Roblin, premier ministre du Manitoba, lance le bal le 26 octobre 1909 alors qu'il réclame une contribution immédiate aux coffres de la flotte impériale, s'opposant ainsi à l'organisation d'un « *toy navy* » au Canada. Rapidement, d'autres impérialistes de premier plan, dont Richard McBride, premier ministre de la Colombie-Britannique, se

⁵⁷ « Bigger British Navy is Beresford's Plea », *The New York Times*, (1 septembre 1909), p. 4.

⁵⁸ Richard Howard Gimblett, « *Tin-pots* » or dreadnoughts », p. 190.

⁵⁹ « Germany to Fight, Northcliffe Says », *The New York Times*, (8 septembre 1909), p. 5.

joignent à Roblin pour demander une offrande⁶⁰. Les journaux canadiens se mettent eux aussi de la partie, annonçant le danger représenté par la supériorité navale de l'Allemagne. Rapidement, les impérialistes viennent à percevoir l'Allemagne comme une menace imminente, mettant à risque la suprématie britannique.

L'autorité de Borden est remise en cause, sa politique navale étant perçue comme inefficace⁶¹. Borden soutient qu'un député conservateur, W.B. Northrup, fait parvenir aux membres du parti, le 18 octobre, une lettre dans laquelle il s'attaque à la politique navale de son chef tout en se déclarant en faveur d'un changement de leadership⁶². Pire encore, les députés conservateurs canadiens-français, sous la direction de Frederick D. Monk, rejoignent Henri Bourassa pour s'opposer à tout plan de défense navale impériale⁶³.

Son autorité remise en cause, Borden est forcé de modifier sa politique maritime en décembre 1909. Il favorise alors le recours à une contribution au détriment de l'organisation d'une unité navale canadienne, sans toutefois abandonner cette option⁶⁴. Malgré ses efforts, Borden est incapable de rallier l'ensemble de ses partisans. Ayant déjà perdu le support des députés conservateurs canadiens-français, Borden voit la question navale diviser les impérialistes canadiens-anglais, les extrémistes demandant une offrande immédiate et sans condition tandis que les modérés optent pour un don d'urgence et la mise sur pied d'une unité navale canadienne⁶⁵.

⁶⁰ Henry Borden, *op. cit.* p. 115 et 116.

⁶¹ *Ibid*, p. 124.

⁶² *Ibid*, p. 138.

⁶³ Henry Borden, *op. cit.* p. 122.

⁶⁴ Borden ne spécifie pas la valeur du don qu'il désire offrir à la Grande-Bretagne.

⁶⁵ Il s'agit de financer la construction d'un *dreadnought* pour la *Royal Navy*, le montant exact de cette contribution n'ayant toujours pas été déterminé par les impérialistes. Cependant, les *dreadnoughts* que la Grande-Bretagne construit à l'époque nécessitent un investissement entre £1700 000 et £2 100 000. De plus, un navire de type *Indomitable*, utilisé dans un *Fleet Unit*, représente un investissement de

Dans l'ensemble, Robert Borden supporte l'idée d'organiser un service naval canadien en mars 1909. En somme, il atteste que ce service est vital, le Canada s'étant suffisamment développé pour prendre en charge sa part de la défense de l'Empire et des libertés britanniques. Cependant, la menace allemande se définissant de plus en plus, Borden est forcé de favoriser une contribution d'urgence à la *Royal Navy* afin d'aider immédiatement la cause impériale, l'organisation d'une flotte canadienne étant un processus beaucoup trop lent. Il change donc sa politique en décembre 1909, abandonnant la mise sur pied d'un service naval canadien au profit d'une contribution d'urgence aux coffres de la marine britannique.

2.4 Henri Bourassa et le nationalisme pancanadien

Cette partie cherche à démontrer qu'Henri Bourassa défend un projet autonomiste en 1909 dans le but d'assurer la place des Canadiens français au Canada. Contrairement à Laurier et Borden, Bourassa ne se prononce pas sur la question navale en 1909. Comme il siège à l'Assemblée législative du Québec, il juge inapproprié d'y aborder le sujet. Il écrit à Goldwin Smith, éditeur du *Weekly Sun* de Toronto, le 14 juin :

« After due reflection, I did not think proper to bring the «Dreadnought» issue before the legislative assembly of Quebec. You know to what misinterpretations my attitude on the imperialist question has been subject in several of the anglo-canadian journals. In the absence of any action by the other provincial legislatures, a debate raised by us in the sole assembly of Quebec, would have been, I am afraid, misjudged.⁶⁶ »

De plus, travaillant inlassablement au lancement d'un journal nationaliste, *Le Devoir*, il semble que Bourassa aurait préféré attendre la publication du quotidien pour s'exprimer.

§1 700 000. John C. Lambelet, «The Anglo-German Dreadnought Race, 1905-1914», *The Papers of the Peace Science Society (International)*, vol.22, (1974) , p. 10.

⁶⁶ Lettre de Goldwin Smith à Henri Bourassa, 14 juin 1909, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M-721, p. 248-248A.

Assurément, en tant qu'éditeur, il y aurait toute la liberté pour discuter de la question. Il écrit à Goldwin Smith le 18 novembre :

« We will have on foot, within a few weeks, a good daily paper on which I will have full authority. [...] However, the moment the paper is started, we will take up the question of militarism and treat it vigorously...⁶⁷ »

Cependant, Bourassa s'est amplement prononcé sur l'impérialisme, et même la question navale, à l'époque de la guerre des Boers, cernant ainsi les vues et les idées qui vont former la base de la pensée nationaliste durant la crise navale. Comme le courant nationaliste est bien établi en 1909, il est fondamental d'examiner sa politique, et surtout, comment cette dernière s'est positionnée face à la question navale avant l'introduction de la loi.

Ainsi, discutant d'un point de vue pancanadien, Bourassa prétend que le Dominion doit s'efforcer de cultiver son propre intérêt en mettant l'accent sur l'indépendance et la non-participation aux affaires de l'Empire. La question de la défense navale est ici perçue comme un piège qui risque de détourner le Canada de sa destinée, le transformant en simple vassal de Londres.

Comme Sir Wilfrid Laurier, Henri Bourassa défend un nationalisme canadien. En effet, dans ses discours, il parle en tant que Canadien, pour le Canada. Il ne se limite pas à la défense du Canada français, ses revendications s'intéressant à l'ensemble de la population et du territoire canadien, la survie de la nation canadienne-française passant nécessairement par le renforcement de l'indépendance canadienne. D'ailleurs, Bourassa base ses idées sur l'interprétation qu'il fait de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, qu'il présente comme un contrat conclu entre « *les Français et les Anglais de l'ancienne*

⁶⁷ Lettre d'Henri Bourassa à Goldwin Smith, 18 novembre 1909, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M-721, p. 253D-254E.

province du Canada »⁶⁸. Le nationalisme canadien d'Henri Bourassa est donc construit sur la doctrine d'un pacte entre deux nations, les Canadiens français et les Canadiens anglais partageant une patrie commune. Ainsi, peut-on lire dans un article que Bourassa publie dans *Le Nationaliste* le 3 avril 1904 :

« Notre nationalisme à nous est le nationalisme canadien fondé sur la dualité des races et sur les traditions particulières que cette dualité comporte. Nous travaillons au développement du patriotisme canadien qui est à nos yeux la meilleure garantie de l'existence des deux races et du respect mutuel qu'elles se doivent. Les nôtres (...) sont les Canadiens français mais les Anglo-Canadiens ne sont pas des étrangers, et nous regardons comme des alliés tous ceux d'entre nous qui nous respectent et qui veulent, comme nous, le maintien intégral de l'autonomie canadienne. La patrie pour nous, c'est le Canada tout entier, c'est-à-dire une fédération de races distinctes et de provinces autonomes. La nation que nous voulons voir se développer, c'est la nation canadienne, composée des Canadiens français et des Canadiens anglais, c'est-à-dire de deux éléments séparés par la langue et la religion et par des dispositions légales nécessaires à la conservation de leurs traditions respectives, mais unies dans un sentiment de confraternité dans un commun attachement à la patrie commune. »⁶⁹

Pour Bourassa, le Canada occupe une place centrale, fondamentale, dans la conception de la patrie des Canadiens. Il doit être la priorité et la somme de tous les efforts, la fondation de l'identité nationale de ses citoyens.

Bourassa voue néanmoins beaucoup d'admiration à la Grande-Bretagne. En fait, il fonde sa pensée nationale sur les libertés anglaises qui appellent au respect du droit fondamental d'autogouvernance du Canada et à la décentralisation de l'Empire⁷⁰. C'est par admiration à l'endroit des principes de la démocratie libérale anglaise et par reconnaissance envers les bénéfices et les progrès qu'elle transmet au Canada que le député de Labelle se déclare fidèle à la Couronne britannique. Bourassa mentionne,

⁶⁸ Henri Bourassa, « Le patriotisme canadien-français, ce qu'il est, ce qu'il doit être », *la Revue Canadienne*, # 41, (juin 1902), p. 428.

⁶⁹ Henri Bourassa, « Réponse amicale à La Vérité », *Le Nationalisme*, (3 avril 1904) p. 2.

⁷⁰ Henri Bourassa, Chambre des communes, 13 mars 1900, p. 1819. Il représente la circonscription de Labelle, Québec, de 1896 à 1907.

entre autres, que l'institution parlementaire et la responsabilité ministérielle sont des avantages substantiels qui doivent mériter une fidélité juste et réelle, sans toutefois tomber dans l'adoration dépassée. Il écrit en 1902 :

« Nous devons fidélité à la couronne britannique. Que cette fidélité soit sincère, je le veux et je vous y adjure; mais au nom de notre dignité, cessons de le répéter à tout venant et d'en faire l'assaisonnement fade et banal de toutes nos manifestations publiques et privées! »⁷¹

Tant que la Grande-Bretagne n'empêche pas au Canada de se développer selon son intérêt spécifique, elle mérite respect et admiration. Cependant, le Dominion n'est pas redevable à la Grande-Bretagne puisqu'il s'est construit grâce à ses propres efforts. Comme les Canadiens ont dû lutter avec acharnement pour faire valoir leurs droits et pour édifier leur pays, ils n'ont aucun devoir particulier envers la Grande-Bretagne⁷².

Bourassa adopte une attitude différente envers l'Empire britannique, qu'il distingue de la Grande-Bretagne. En effet, son canadianisme se développe au détriment de l'Empire, l'ampleur et la diversité de ce dernier neutralisant tout lien affectif propre. Il affirme en 1903 dans le pamphlet *Les Canadiens-français et l'Empire britannique* :

« A l'endroit de l'Empire, nous ne ressentons rien □ mais tout naturellement. Que nous sont la Nouvelle-Zélande ou l'Australie, l'Inde ou le Sud-Africain? Il n'existe entre nous et toutes ces contrées et tous ces peuples nulle relation intellectuelle ou politique; et la communauté d'intérêts matériels est moindre qu'entre le Canada et plusieurs pays étrangers : les États-Unis, la France, l'Allemagne ou la Belgique. »⁷³

Ainsi, l'allégeance des Canadiens doit se rapporter entièrement au Canada; les libertés britanniques ne demandant qu'une reconnaissance et l'Empire étant trop vaste et

⁷¹ Henri Bourassa, « Le patriotisme canadien-français, ce qu'il est, ce qu'il doit être », p. 427.

⁷² Henri Bourassa, *Les Canadiens-français et l'Empire britannique*, Québec, Imprimerie S.-A. Demers, 1903. p. 23.

⁷³ *Ibid.*, p. 30.

diversifié pour permettre l'élaboration d'une communauté d'intérêts suffisamment développée pour imposer des responsabilités et des devoirs au pays.

C'est pour parvenir à la réalisation de la nation canadienne qu'Henri Bourassa cherche à renforcer l'allégeance des Canadiens au Dominion. Comme les Canadiens français n'ont aucun lien fraternel avec la Grande-Bretagne, il leur est impossible de se reconnaître dans ce pays. De plus, l'ouverture de l'Ouest nécessitant de plus en plus recourt à une immigration non britannique, les Néo-canadiens ne peuvent apprécier, à leur tour, la Couronne anglaise. Il est donc nécessaire de promouvoir une identité qui met l'accent sur une source identitaire commune, le Canada. C'est ainsi que la patrie, le sol national, prend une importance essentielle, car elle permet aux Canadiens français, aux Canadiens anglais et aux Néo-canadiens de se trouver une place dans le pays, de s'y identifier. La sociologue Sylvie Lacombe explique bien ce point:

« Bourassa définit le nationalisme par l'amour de la race ou de la nation. Il voit en lui un sentiment qui plonge ses racines au cœur du patriotisme, et qui permet d'en augmenter considérablement la puissance. Le patriotisme est, à ses yeux, une expression plus naturelle et plus spontanée que le nationalisme; elle traduit l'attachement au sol, la patrie, que vit un ensemble de famille hiérarchiquement organisées entre elles, sous une autorité qui en est à la fois l'emblème et la garantie d'unité.⁷⁴ »

C'est pour garantir la survie et l'avenir du Canada que Bourassa prêche l'indépendance. Assurément, il soutient que la séparation de la métropole est inévitable, les principes britanniques et les intérêts réels du Dominion menant nécessairement au détachement des liens entre la colonie et la mère patrie. Cependant, comme Wilfrid Laurier, il ne désire pas une rupture immédiate avec la Grande-Bretagne. En effet, il

⁷⁴ Sylvie Lacombe, *La rencontre de deux peuples élus : comparaison des ambitions nationales et impériales au Canada entre 1896 et 1920*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2002. p. 38.

affirme en 1903 que l'indépendance est un processus graduel, la nation devant s'assurer d'avoir la maturité nécessaire à l'exercice de sa souveraineté :

« L'indépendance est à nos yeux le couronnement naturel de nos destinées. Mais aussi longtemps que l'Angleterre ne tentera pas de resserrer les liens qui nous unissent à sa puissance, nous ne ferons aucun effort pour les rompre. Nous comprenons que l'œuvre de temps nous favorise chaque jour davantage en nous apportant de la population et des capitaux : plus nous tarderons à prendre notre voie, plus elle sera sûre. »⁷⁵

L'indépendance est fondamentale puisque Bourassa y voit un moyen permettant aux deux peuples fondateurs d'établir de meilleures relations entre eux. L'autonomie acquise, il serait beaucoup plus facile pour les Canadiens français et les Canadiens anglais de régler leurs différends, car ils n'auraient plus à se préoccuper de l'ingérence britannique⁷⁶. D'ailleurs, l'indépendance est essentielle, car elle assure la libre poursuite des intérêts canadiens. Dispensé de l'intervention britannique, le Canada peut chercher à faire progresser ses aspirations particulières. Bourassa revendique le droit du Dominion de diriger ses propres politiques auprès de l'ensemble de la communauté internationale tout en refusant, en tout temps, de subordonner les ambitions canadiennes aux prétentions d'États étrangers. Il déclare en 1903 que :

« S'il faut qu'une évolution s'opère, nous ne voulons l'envisager ni au point de vue des intérêts britanniques ni sous l'empire exclusif de nos sentiments nationaux; mais nous sommes prêts à étudier le problème, pourvu qu'on nous propose une solution favorable aux seuls intérêts généraux de Canada. »⁷⁷

Pour le député de Labelle, l'indépendance du Canada sera accomplie le jour où le parlement canadien aura acquis l'autonomie complète quant à la poursuite de ses propres intérêts. Il soutient, et ce, dès 1900, que la Chambre des communes doit être l'instance

⁷⁵ Henri Bourassa, *Les Canadiens-français et l'Empire britannique*, p. 27.

⁷⁶ M. P. O'Connell, « The Ideas of Henri Bourassa », *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. 19, no. 3 (Août, 1953), p. 373.

⁷⁷ Henri Bourassa, *Les Canadiens-français et l'Empire britannique*, p. 26.

ultime de représentation et de décision du peuple canadien, sa liberté constituant le symbole de la souveraineté de la patrie :

« ...tout ce que je désire, c'est que la Chambre...fasse comprendre au gouvernement anglais que ce parlement est une institution libre, dont les représentants sont élus par un peuple libre⁷⁸. »

L'indépendance est la destinée du Dominion, elle représente l'objectif à atteindre et le défi ultime à réaliser.

Bourassa s'oppose à l'impérialisme parce qu'il y voit une menace à l'indépendance et au développement national du Canada. Il perçoit ce courant de pensée comme un obstacle majeur à la réalisation de la destinée du pays, car il impose les ambitions de la Grande-Bretagne et de l'Empire, secondarisant ainsi les intérêts canadiens. Bourassa présente, lors d'une conférence à Montréal le 20 octobre 1901, une définition précise de l'impérialisme qu'il lie explicitement aux besoins militaires de l'Empire britannique :

« En un mot, le véritable impérialisme anglais, c'est la contribution des colonies aux guerres de l'Angleterre – en hommes et en deniers, en hommes surtout. ⁷⁹ »

L'impérialisme cherche à imposer une part du fardeau de la défense impériale au Canada, le forçant à participer aux conflits dans lesquelles il n'a aucun intérêt. Bourassa veut absolument éviter une répétition de 1899 alors que le pays fut contraint à s'engager dans la guerre des Boers par les autorités britanniques et les impérialistes canadiens. De plus, Bourassa soutient que l'impérialisme viole le principe du gouvernement responsable, car il impose les politiques impériales au parlement canadien. Puisque ce dernier ne peut dire son mot dans l'élaboration de la grande stratégie britannique,

⁷⁸ Henri Bourassa, Chambre des communes, 13 mars 1900, p. 1828-1829.

⁷⁹ Henri Bourassa, *Grande-Bretagne et Canada, questions actuelles. Conférence au théâtre national français, Montréal, le 20 octobre 1901*, Montréal, Imprimerie du Pionnier, 1902. p. 2.

Bourassa argumente que le Canada ne peut être tenu responsable des conflits engendrés ou subits par l'Empire. Il écrit, au moment de sa rupture avec Wilfrid Laurier et le parti libéral, à l'automne 1899 :

« Le principe en jeu est l'axiome par excellence du libéralisme anglais, c'est la base même du régime parlementaire : NO TAXATION WITHOUT REPRESENTATION. Et l'impôt du sang constitue la forme la plus lourde des contributions publiques. »⁸⁰

Pour Bourassa, l'impérialiste ne mène qu'à l'abandon du gouvernement responsable et au retour au statut de simple colonie⁸¹.

C'est donc pour préserver l'autonomie canadienne qu'Henri Bourassa s'oppose à l'impérialisme et à tout projet de défense militaire de l'Empire. La question navale n'échappe pas à cette tendance, Bourassa objectant dès le 1^{er} mars 1900 à l'organisation d'une réserve navale impériale au Canada. En effet, il cite le premier lord de l'Amirauté, George Goschen, qui déclare devant le parlement britannique le 27 février 1900 que :

« L'Amirauté est à étudier les moyens d'organiser une réserve navale dans les colonies. Avec une bonne organisation le gouvernement pourrait tirer un contingent précieux du Canada et de l'Australie. Les négociations avec le Canada sont très avancées. »⁸²

Cette affirmation inquiète profondément Bourassa. La Chambre des communes n'ayant pas été informée des négociations entre l'Amirauté et le gouvernement canadien, le député de Labelle dénonce, le 1^{er} mars 1900, le manque de transparence du ministère Laurier :

« Je trouve étrange qu'une affaire aussi importante soit communiquée à la Chambre des communes d'Angleterre, et que les négociations avec le Canada soient « très avancée » sans que la Chambre des communes du Canada, qui est en session depuis un mois, n'en sache rien. »⁸³

⁸⁰ Henri Bourassa, «Lettre de démission de Henri Bourassa», p.1.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² Henri Bourassa, Chambre des communes, 1^{er} mars 1900, p. 1111.

⁸³ *Ibid.*

Il condamne dès lors ce projet de défense navale, de peur qu'il oblige le Canada, déjà impliqué en Afrique du Sud, à participer aux guerres de l'Empire.

Ainsi, Henri Bourassa défend un nationalisme canadien centré sur les principes et les libertés britanniques, principalement le «*No Taxation Without Representation.*» Il soutient que les Canadiens ne doivent rien à l'Empire, devant plutôt se concentrer sur l'édification de la nation pour lui permettre de parvenir à l'indépendance complète. Bourassa rejette l'impérialisme, car il voit en lui un «*impôt du sang*» qui fait régresser le Canada au niveau d'une simple colonie britannique, balayant du dos de la main le gouvernement responsable si durement acquis. La question navale est donc perçue comme une menace, un projet risquant de forcer le Canada à participer à toutes les guerres impériales et l'empêchant ainsi d'atteindre sa destinée, soit de former un pays souverain, maître de son avenir.

2.5 La population canadienne à la veille de la crise navale

Cette partie cherche à démontrer que la population canadienne s'intéresse à la question navale avant même l'introduction du projet de loi par Wilfrid Laurier en janvier 1910. Les Canadiens expriment leurs impressions par plusieurs moyens, surtout à la suite de la résolution Foster, attestant ainsi leurs intérêts évidents pour la défense maritime. C'est dans la diversité que les citoyens se prononcent, transcendant largement les clivages ethniques. Il s'agit ici d'explorer les principales doléances et inquiétudes des Canadiens transmises par les *Navy Leagues* et d'autres d'organisations ou par des lettres individuelles directement adressées au premier ministre.

Présentes au Canada depuis 1895, les différentes succursales du *Navy League* s'intéressent à la question de la défense navale du Canada et de l'Empire. Deux filiales, celles de Toronto et de la Colombie-Britannique, communiquent régulièrement avec le premier ministre.

C'est d'abord la filiale de Toronto qui, dès 1896, interpelle le premier ministre sur la défense maritime du Canada. En effet, le *Navy League, Toronto Branch*, propose le 14 octobre 1898 qu'Ottawa mette sur pied une milice navale de 5000 hommes, équipés de navires auxiliaires britanniques, qui seraient entraînés selon les critères de la *Royal Navy*⁸⁴. Pour H.J. Wickham, secrétaire du *Navy League* de Toronto, il est essentiel que l'argent investi par Ottawa demeure au pays afin de contribuer au renforcement de l'économie et de la société canadienne⁸⁵. Il insiste sur ce point le 10 décembre 1906 :

« *We hold that Canadian money should be spent in Canada, making naval preparation go hand in hand with the development of a true Canadian maritime policy, the encouragement of Canadian shipbuilding, the proper equipment of Canadian national ports, and the employment of our maritime population, than whom no finer seamen exist.*⁸⁶ »

De plus, comme le peuple canadien n'est pas représenté au sein des instances de décision britanniques, son organisation juge qu'une contribution au maintien de la *Royal Navy* est inacceptable, contrevenant au principe de « *no taxation without representation* »⁸⁷. Cependant, même si le *Navy League* de Toronto est partisan d'une

⁸⁴ *Proposals for Canadian Naval Reserve*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 14 octobre 1898, p.1.

⁸⁵ Lettre de H.J. Wickham à Louis-Philippe Brodeur, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 10 décembre 1906, p.1.

⁸⁶ H.J. Wickham, *The Navy League (Toronto Branch) Annual Report of the Executive Committee for the Year 1907*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 10 février 1908, p. 3.

⁸⁷ Lettre de H.J. Wickham à Sir Wilfrid Laurier, 26 juin 1901, BAC, microfilm C786, p. 57174.

milice navale canadienne dirigée par Ottawa, Wickham veut que cette force soit organisée de manière à pouvoir coopérer avec la marine britannique en cas de guerre⁸⁸.

Le *Navy league, British Columbia Branch*, est formée en 1901 pour revendiquer un projet nettement plus impérialiste que son homologue de Toronto. En effet, puisque le Dominion fait partie de l'Empire et qu'il profite de la protection de la flotte anglaise, le *British Columbia Branch* soutient que le Canada doit mettre en place un programme lui permettant de contribuer « sa juste part » à la *Royal Navy*. Jos Peirson, secrétaire du *British Columbia Branch*, fait parvenir la résolution suivante à Wilfrid Laurier le 11 mars 1902 :

« *BE IS THEREFORE RESOLVED that this Branch of the Navy League wishes to place itself upon record as being heartily in accord with any effort which may be made to perfect and carry out an arrangement between the Colonies and the Imperial Government whereby there will be ensured to the Imperial Government such contribution by the Colonies towards the expenses of the construction and maintenance of the Royal Navy as by the said Colonies and the Imperial Government, having regard to their respective, financial, commercial, and geographical positions and relations, shall be deemed fair and reasonable.*⁸⁹ »

Cependant, la crise navale anglo-allemande et les révélations de Reginald McKenna le 16 mars 1909 poussent le *Navy league, British Columbia Branch*, à préciser sa position. Elle vote, le 14 avril, une résolution exigeant que le Canada finance la construction d'un *dreadnought* pour la *Royal Navy* afin d'aider directement la cause impériale⁹⁰.

De son côté, la population canadienne n'hésite pas à écrire à Sir Wilfrid Laurier pour lui faire parvenir ses idées sur la défense maritime du Dominion. En effet, le

⁸⁸ Lettre de H.J. Wickham, 22 mai 1908, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, p. 4 et 5.

⁸⁹ Lettre de Jos Peirson à Sir Wilfrid Laurier, 11 mars 1902, BAC, microfilm C792, p. 63604.

⁹⁰ Lettre de Charles Eddie à Sir Wilfrid Laurier, 14 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 154780.

Toutefois, le *Navy league, British Columbia Branch*, ne fixe pas le montant de cette contribution.

premier ministre reçoit cent vingt lettres portant sur la question navale entre 1908 et 1909. Quoique les lettres proviennent de l'ensemble du pays, c'est surtout du centre que la voix populaire se fait sentir, la province de l'Ontario regroupant, à elle seule, 63 pour cent de la correspondance. Le Québec ne semble pas trop s'intéresser à la question, seulement 6 lettres parvenant à Laurier : 1 seul francophone sur 4 encourageant la loi tandis qu'un anglophone supporte le recours à une contribution, l'autre favorisant une marine et une contribution. (Tableau 2.5.1).

2.5.1 - Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1908-1909, par province.												
Province/territoire	Marine		Contribution		Marine et contribution		Aucune position		Plébiscite			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Aucune position	Total
Nouvelle-Écosse	1										1	1
Nouveau-Brunswick	1					1					2	2
Île-du-Prince-Édouard												0
Québec	1	1	1		1	2			3		3	6
Ontario	10	13	9	1		27	16		30		46	76
Manitoba			2				2				4	4
Saskatchewan			1		1	1	2				5	5
Alberta	2				2		1				5	5
Colombie-Britannique	1		9		3		3				16	16
Yukon												0
Territoires du Nord-Ouest												0
Inconnue	1		1		1	1	1		1		4	5
Total	17	14	23	1	8	32	25		34	0	86	120

Sources : Correspondance du premier ministre Sir Wilfrid Laurier.

Ces lettres expriment l'opinion de simples citoyens, de politiciens, de différentes sociétés et d'assemblées publiques. Cette correspondance permet de voir la perception, très diverse, des citoyens avant l'introduction de la loi navale au Parlement. En effet, 40 pour cent de la correspondance favorise une forme de défense navale, 39 pour cent s'y oppose tandis que 21 pour cent ne prend aucune position claire (Tableau 2.5.2).

L'idée de mettre sur pied un service naval semble plaire à plusieurs Canadiens qui y voient l'occasion d'encourager le développement économique du Dominion. D'abord, une flotte canadienne offre une possibilité de carrière alliant sécurité financière, prestige et aventure, une combinaison des plus attrayantes pour certaines

2.5.2 - Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1908-1909, par occupation/sociétés.												
Occupation:	Marine		Contribution		Marine et contribution				Plébiscite			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Aucune position	Total	Pour	Contre	Aucune position	Total
Agriculteurs	1	3				6	1	11	6		5	11
Journalistes						3		3	2		1	3
Politiciens			3			2	2	7	1		6	7
Avocats/Juges	5	1					1	7			7	7
Militaires	1							1			1	1
Enseignants			2			1		3	1		2	3
Ingénieur	1							1			1	1
Ecclesiastiques								0				0
Inconnues/autres	6	8	4	1	2	17	10	48	21		27	48
Assemblées publiques			2		1		1	4			4	4
Sociétés:												
Agricoles		2					2	4	3		1	4
Canadian Club			2		2		1	5			5	5
Chambres de commerce			6		2		4	12			12	12
Navy Leagues			2				2	4			4	4
Autres	3		2		1	3	1	10			10	10
Total sociétés:	3	2	12	0	5	3	10	35	3	0	32	35
Total	17	14	23	1	8	32	25	120	34	0	86	120

Sources : Correspondance du premier ministre Sir Wilfrid Laurier.

personnes⁹¹. Ensuite, la construction de navires de guerre permet de moderniser et de relancer l'industrie navale au Canada tout en favorisant le développement du secteur minier et manufacturier comme le souligne le député libéral J.H. Sinclair, de New Glasgow en Nouvelle-Écosse, le 27 décembre 1909 :

« We have the iron ore; we can now make some of the best steel in the world; we have the coal and the limestone, we have the men who, in a very short time can be trained to do the work. [...] There is no lack of machinists, boiler makers, fitters, rivetters, etc., in the country. All we should require would be a few experienced foremen. »⁹²

Toutefois, les avantages financiers ne sont pas suffisants pour certains Canadiens qui s'opposent à toute forme de défense navale. Ils y voient une source de distraction, détournant les précieuses ressources monétaires et matérielles du Dominion au profit de projets violents et destructeurs, mettant à risque le développement national du pays.

Le sénateur A.C.P.R. Landry, de Québec, écrit le 29 décembre 1909 :

« Il [le peuple] ne veut pas qu'on détourne de leurs destinations naturelles les ressources de notre pays pour les jeter, sans profit, en pâture à des ambitions »

⁹¹ Lettre de John A. Barron à Sir Wilfrid Laurier, 16 février 1908, BAC, microfilm C859, p. 136393.

⁹² Lettre de J.H. Sinclair à Sir Wilfrid Laurier, 27 décembre 1909, BAC, microfilm C884, p. 164163-164164.

invariables, à d'inextinguible haines, à la vaine fumée des combats. [...] Notre pays est jeune et il a besoin de toutes ses ressources pour les utiliser à son propre agrandissement...⁹³»

Pour ces gens, il est fondamental d'assurer l'avancement du Canada en investissant dans des programmes d'édification nationale tels l'infrastructure, les communications et les transports. A. J. H. Eckardt, de Toronto, écrit le 14 août 1909 :

« Would it not be better to stop talking this nonsense and put a quarter of this money into developing our country, building good roads and developing our country in general, so that we could see something for our expenditure.⁹⁴ »

D'autre part, plusieurs refusent l'organisation d'une marine canadienne, car le projet favorise seulement quelques groupes au détriment de l'ensemble de la population. En effet, ils soutiennent que ce sont les bourgeois, les industriels et les militaires qui s'enrichiraient, laissant les plus défavorisés payer la note⁹⁵. De plus, l'idée d'endetter le pays pour financer une flotte répugne à plusieurs Canadiens qui y voient seulement une source de gaspillage, le gouvernement hypothéquant l'avenir du pays sans pour autant garantir sa prospérité à court terme⁹⁶. Pour ces gens, les retombées économiques du projet demeurent trop insignifiantes pour justifier les dépenses encourues.

La menace allemande joue un rôle fondamental dans les perceptions des gens. En effet, l'absence d'une menace favorise soit le maintien du *statu quo*, certains Canadiens préférant qu'Ottawa investisse davantage dans l'économie que dans le militaire⁹⁷, soit l'organisation d'un service navale, le pays ayant le temps de se doter, lentement et sûrement, d'un noyau solide⁹⁸. Cependant, l'opinion publique paraît très cohérente

⁹³ Lettre d'A.C.P.R. Landry à Sir Wilfrid Laurier, 29 décembre 1909, BAC, microfilm C884, p. 164248.

⁹⁴ Lettre d'A.J.H. Eckardt à Sir Wilfrid Laurier, 14 août 1909, BAC, microfilm C879, p. 158916.

⁹⁵ *Ibid.* p. 158916-158917.

⁹⁶ Lettre de Frank Emery à Sir Wilfrid Laurier, 1^{er} novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 161548.

⁹⁷ Lettre de William M. Leonhard à Sir Wilfrid Laurier, 17 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 162248-162249.

⁹⁸ Lettre de E.H. Bronson à Sir Wilfrid Laurier, 10 mai 1909, BAC, microfilm C876, p. 155798.

lorsque la menace allemande est perçue comme réelle et imminente. Dans ce cas, une force canadienne est habituellement jugée insuffisante et rejetée, en faveur d'une contribution monétaire à la *Royal Navy*. Cette méthode est favorisée, car elle permet à la marine britannique de bénéficier immédiatement et directement du support du Dominion, le Canada jouant ainsi un rôle actif et prépondérant dans l'Empire⁹⁹.

Il est à noter que plusieurs Canadiens s'opposent catégoriquement à toute notion d'une contribution financière, menace allemande ou pas. En premier lieu, ces gens croient qu'une contribution est une forme d'ingérence du gouvernement britannique dans les affaires du Canada. William M. Leonhard, de Sombra, Ontario, soutient le 17 novembre 1909 :

« I cannot understand why it is our fellows get such sweeping ideas of our own needs, as framed by the English, then we have the lords and Governors continually telling us what we need, the Beresfords and the British foreign office, seem to think that all they need to do is to whistle and We must dance. »¹⁰⁰

Une contribution est perçue comme une violation du principe de représentation puisque le Parlement canadien ne décide en aucun temps des politiques impériales et de l'utilisation de la *Royal Navy*, il ne peut donc être tenu responsable de leurs conséquences. Un torontois, J.F. McCurdy, affirme le 11 novembre 1909 :

« We have no direct responsibility for the Empire as a whole, whose policy we cannot control, and whose fancied difficulties we have done nothing to bring about. »¹⁰¹

Certains avancent même des solutions radicales comme, par exemple, la rupture des liens avec la Grande-Bretagne. Le journaliste W.D. Gregory écrit le 14 novembre 1909 :

⁹⁹ Par exemple, lettre de J.T. Duncan à Sir Wilfrid Laurier, 24 mars 1909, BAC, microfilm C857, p. 153969.

¹⁰⁰ Lettre de William M. Leonhard à Sir Wilfrid Laurier, p. 162249.

¹⁰¹ Lettre de J.F. McCurdy à Sir Wilfrid Laurier, 11 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 161974.

« In my opinion the severance of the political tie which binds us to Britain would do more to assure our safety than the building of warships by the score. »¹⁰²

L'idée de tenir un plébiscite sur la question navale intéresse une bonne partie des gens qui correspondent avec Laurier. Le sujet n'ayant jamais été débattu lors d'une élection, certains citoyens soutiennent que le gouvernement n'a reçu aucun mandat sur la question de la marine. Pour eux, il est nécessaire d'avoir le support du peuple avant d'engager le pays¹⁰³.

Les agriculteurs canadiens portent beaucoup d'attention à la question navale. En effet, ils semblent unanimes dans leur opposition à tout projet de défense maritime et, plus généralement, au militarisme. W. C. Good, cultivateur de Brantford en Ontario, démontre la dissidence de la classe agraire dans une lettre du 25 octobre 1909 :

« Of all events I know that among our farmers (of whom I am one) there is an almost universal opposition to the present trend in military and naval affairs, an opposition reflected in every agricultural journal that I am acquainted with. »¹⁰⁴

Les agriculteurs soutiennent que leurs besoins sont constamment secondarisés par les intérêts manufacturiers. Herbert Bowles, de Randolph en Ontario, écrit le 25 novembre 1909 :

« ... we feel that of late years it has become more difficult for the farmer, and less difficult for the manufacturer and the man who desires great favors and unfair opportunities to get the attention of the Government. This proposal for a navy seems a further proof of the existence of this condition. »¹⁰⁵

Lassés de ce manque d'attention et par les conséquences que le militarisme pourrait imposer à la société canadienne, les agriculteurs tentent de s'organiser. Joseph White de Grafton, Ontario, écrit le 4 novembre 1909 :

¹⁰² Lettre de W.D. Gregory à Sir Wilfrid Laurier, 14 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 162086.

¹⁰³ Par exemple, lettre anonyme à Sir Wilfrid Laurier, 13 décembre 1909, BAC, microfilm C884, p. 163636.

¹⁰⁴ Lettre de W.C. Good à Sir Wilfrid Laurier, 25 octobre 1909, BAC, microfilm C881, p. 161288.

¹⁰⁵ Lettre de Herbert Bowles à Sir Wilfrid Laurier, 25 novembre 1909, BAC, microfilm C883, p. 162722.

« Our Farmer Societies are urging their members to write our representatives, and the Premier respectfully protesting against the proposed large expenditure in the creation of a Canadian navy. [...] I believe that as a class we stand opposed to this venture. All the money we can raise is needed for the development of our country. ¹⁰⁶ »

Les agriculteurs s'opposent à la question navale parce qu'ils priorisent les efforts d'édification nationale tels l'amélioration du système de transport¹⁰⁷. Leur opposition est aussi alimentée par la crainte que les coûts associés à la défense navale risquent de faire augmenter les taux de taxes du gouvernement alors qu'ils considèrent déjà contribuer plus que leur juste part aux revenus du Dominion¹⁰⁸.

Plusieurs fermiers demandent par conséquent à Wilfrid Laurier de tenir un plébiscite sur le sujet afin de permettre au petit peuple de faire entendre sa voix. Arthur E. Vance, secrétaire du *Forest-Grange & Farmer's Association* transmet une résolution votée par son organisation à Laurier le 18 novembre 1909 :

« We, the members of the Forest-Grange, assembled in meeting together, whereby, ask you to submit the question of the creation of a Canadian navy to the electors of Canada, before taking any action & that you be guided by the verdict. ¹⁰⁹ »

Notons aussi qu'une grande quantité d'organisations font parvenir des résolutions portant sur la question navale au premier ministre en 1909. D'abord, la *Canadian Manufacturers Association*, un organisme particulièrement important, se positionne par rapport à la question navale dans une lettre datée du 22 mai 1909. Elle s'oppose au développement de toute politique maritime, une course à l'armement ne pouvant que mener à la faillite des États impliqués. Selon eux, le gouvernement doit

¹⁰⁶ Lettre de Joseph White à Sir Wilfrid Laurier, 4 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 161747.

¹⁰⁷ Lettre de G. Terry à Sir Wilfrid Laurier, 17 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 162255.

¹⁰⁸ Lettre de James Mclean à Sir Wilfrid Laurier, 2 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 154319.

¹⁰⁹ Lettre d'Arthur E. Vance à Sir Wilfrid Laurier, 18 novembre 1909, BAC, microfilm C882, p. 162355.

chercher de nouvelles options pour garantir la sécurité du Canada. G.M. Myrray, secrétaire du *Canadian Manufacturers Association*, écrit :

«... the Canadian Manufacturers Association herein places itself on record as being firmly of the opinion that the eager haste of the great world powers to outdo one another in the matter of naval equipment must ultimately result in national bankruptcy, that with the progress of science and the perfection of engines of destruction, what is day by day becoming more impossible and that for this reason the best efforts of our statesmen should be directed towards furthering the laudable work of the Hague Conference and hastening the time when international differences of every kind will be settled, not by the right of might, but by the right of justice and equity, through arbitration.¹¹⁰»

Les Chambres de commerce du Canada affichent cependant un avis contraire. Une douzaine envoient des résolutions à Laurier voulant que leurs membres supportent le lien impérial, la majorité revendiquant une contribution aux coffres de la *Royal Navy*. Le *Neepawa Board of Trade*, de Neepawa, Manitoba, illustre bien cette tendance par son télégramme du 26 mars 1909 :

« Neepawa board of trade consider that Canada should tender a Dreadnought to British government. Apart from reasons based upon attachment to Mother country we consider this in Canada's interest. Successful development of our commerce even of our National life depends [sic] largely on supremacy of British Navy.¹¹¹»

Quelques Chambres de commerce insistent toutefois que le Canada, tout en contribuant financièrement à la *Royal Navy*, se dote d'un service naval canadien¹¹².

Cinq filiales du *Canadian Club* se prononcent sur la question navale. Ces clubs supportent eux aussi le lien impérial en encourageant le premier ministre à mettre sur pied une politique qui favoriserait le développement continu du Dominion tout en contribuant à la défense de l'Empire¹¹³. Deux succursales se montrent plus

¹¹⁰ Lettre de G.M. Myrray à Sir Wilfrid Laurier, 22 mai 1909, BAC, microfilm C877, p. 156164.

¹¹¹ Télégramme de John Wemyss à Sir Wilfrid Laurier, 29 mars 1909, BAC, microfilm C875, p. 154064.

¹¹² Lettre de Lance T. Smith à Sir Wilfrid Laurier, 14 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 154744.

¹¹³ Lettre de E.K. Marshall à Sir Laurier, 5 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 154407.

revendicatrices en encourageant le gouvernement à organiser une flotte canadienne tout en contribuant aux coffres de la flotte britannique¹¹⁴.

La question navale intéresse suffisamment la population canadienne pour l'inciter à organiser et à assister à des rencontres publiques où elle s'informe et se positionne sur le sujet. Ces réunions sont souvent orchestrées par des groupes qui s'efforcent à obtenir le support d'un public pour des revendications précises. En grande partie, les assemblées populaires cherchent soit à s'opposer à l'organisation d'un service naval canadien ou à supporter le recours à une contribution à la *Royal Navy*. Par exemple, Lewis Hall, maire de Victoria, Colombie-Britannique, fait parvenir le 21 avril 1909 une résolution favorable adoptée suite à une rencontre organisée dans un théâtre. Elle énonce :

*« That this meeting heartily endorses the policy of defence agreed upon by the two great parties in the Dominion of Canada but begs those parties to go further and illustrate the spirit of Canada by an immediate and unconditional gift to the imperial navy. »*¹¹⁵

De plus, Wilfrid Laurier reçoit plusieurs pétitions portant sur la question navale. Initiées par de simples citoyens ou des organismes sociaux, elles résistent généralement à l'idée d'organiser un service naval. Les signataires demandent au premier ministre de reconsidérer sa politique, le militarisme imposant des dépenses et des mœurs qui nuiraient au développement à long terme du Canada¹¹⁶. D'autre part, plusieurs pétitions exigent qu'un plébiscite soit tenu afin de donner l'occasion à l'ensemble de la population canadienne de se prononcer sur la question navale. Le respect de l'autonomie politique du Dominion est souvent la base de ces pétitions comme le démontre bien

¹¹⁴ Lettre de E.B. Edwards à Sir Wilfrid Laurier, 5 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 154405.

¹¹⁵ Lettre de Lewis Hall à Sir Wilfrid Laurier, 21 avril 1909, BAC, microfilm C875, p. 155052.

¹¹⁶ Lettre d'Arnoldi D. Foster à Sir Wilfrid Laurier, 7 février 1909, BAC, microfilm C886, p. 166336.

W.M. McKenzie de Teeswater, Ontario, le 29 novembre 1909 : « ... *no constitutional means have been provided whereby the people of Canada may influence the declaration of war on the conduct of it or the conclusion of peace...*¹¹⁷ »

Ainsi, les assemblées publiques et les pétitions sont un outil privilégié pour faire connaître son opposition à l'organisation d'un service naval canadien. Il s'agit d'un moyen utilisé pour faire pression sur Wilfrid Laurier en faveur du *statu quo*, d'un plébiscite ou d'un recours à une contribution financière à la marine britannique.

Il est donc possible de voir que la population canadienne se sent concernée par la question navale, même avant l'introduction du projet de loi de Wilfrid Laurier en janvier 1910. Elle démontre son intérêt en écrivant au premier ministre, en participant à des assemblées et en encourageant ses clubs et ses organismes sociaux à se prononcer sur le sujet. La réaction populaire se fait dans la diversité, certains Canadiens favorisant tour à tour une flotte autonome, une contribution, ou les deux tandis que d'autres rejettent la loi en faveur du *statu quo*.

Ce chapitre favorise la compréhension des visions autonomistes de Wilfrid Laurier et d'Henri Bourassa avant le déclenchement de la crise navale au Canada en janvier 1910. De plus, il est possible de voir comment la crise navale anglo-allemande a poussé Robert L. Borden à changer sa politique navale impérialiste entre mars 1909 et janvier 1910. Par encore, cette section permet de saisir que la population canadienne s'intéresse grandement à la question navale avant 1910. En effet, elle se prononce abondamment sur le sujet avant même l'introduction du projet Laurier à la Chambre des communes.

¹¹⁷ Lettre de W. M. McKenzie à Sir Wilfrid Laurier, 7 février 1909, BAC, microfilm C886, p. 162863.

CHAPITRE 3

LA CRISE NAVALE DE 1910

C'est en introduisant la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada* le 12 janvier 1910 que Wilfrid Laurier provoque, malgré lui, la crise navale. Ce chapitre propose d'examiner cette dispute telle que vécue au Parlement entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, date de la sanction royale de la loi. Comme l'essentiel du débat se déroule à la Chambre des communes, celui qui se tient au Sénat sera exclu, surtout que ce dernier, à majorité libérale, adopte rapidement la loi sans modification¹. Quoique l'historiographie illustre le rôle central joué par le Parlement, la discussion qui s'y produit est en grande partie ignorée. En effet, les auteurs abordent habituellement la question navale sous l'angle des relations impériales, limitant le traitement des politiciens aux interventions des personnages clés comme Laurier, Borden et Bourassa. Ainsi, l'ampleur du débat demeure difficile à cerner, une grande partie restant muette.

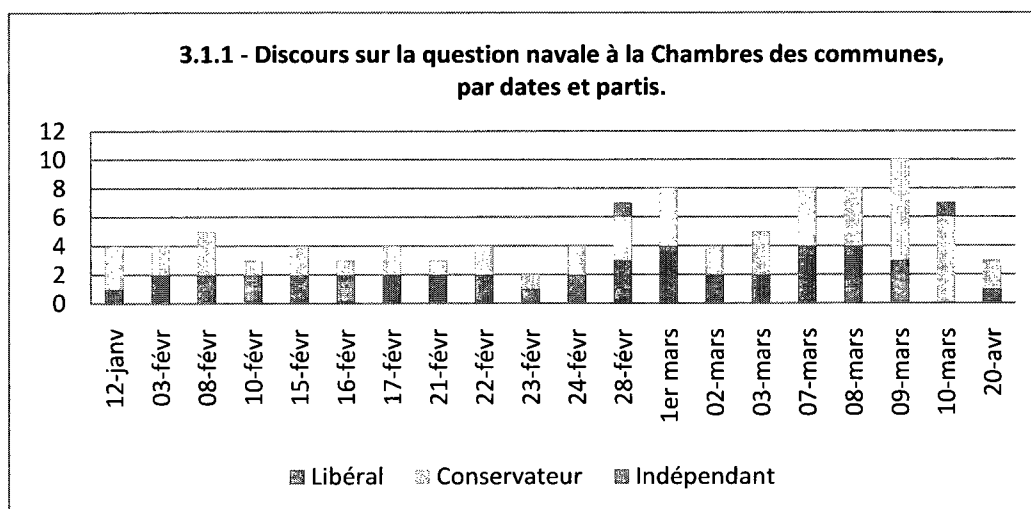
Cette section analyse les discours des ministres et des députés à la Chambre des communes afin de comprendre la source et les principales composantes de la crise navale. Ces derniers basent leurs idées sur les positions avancées par leurs chefs, soit Laurier, Borden et Bourassa, avant l'introduction de la loi. Il s'agit d'examiner les politiques présentées par ces différents blocs durant la crise. Ce chapitre se divise en cinq parties. La première analyse la structure du débat à la Chambre. La seconde couvre la politique autonomiste du gouvernement Laurier. La troisième illustre les idées de l'opposition impérialiste dirigée par Borden. Ensuite, les conceptions autonomistes des

¹ *Débat du Sénat du Canada, 1909-1910*, Ottawa, C.H. Parmelee, 1910. p. 900.

nationalistes de Bourassa sont présentées. Finalement, dans la mesure du possible, la réaction de la population canadienne face à la crise est abordée.

3.1 La structure parlementaire de la crise navale.

La question navale devient un sujet dominant en janvier 1910 avec le dépôt du projet de loi par Wilfrid Laurier. Le problème est si important que plusieurs députés le définissent comme le plus important sujet jamais débattu à la Chambre des communes². Ce dernier mobilise la Chambre pendant 20 jours entre le 12 janvier et le 4 mai, atteignant son apogée à la fin février et au début mars 1910 (Tableau 3.1.1). Les élus



Source : Canada, Parlement, Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, deuxième session, onzième parlement, 9 Édouard VII, Ottawa, C.H. Parmelee, 1909-1910, vol 1,2,3 et 5.

canadiens s'activent passionnément, 40 pour cent des députés se prononçant. En effet, 91 élus ont produit 100 discours sur la question, ce qui représente 1644 pages de compte rendu parlementaire³. Les chefs se montrent actifs, Laurier, Borden et Monk (le chef des

²Par exemple, Frederick Monk, Chambres des communes, 3 février 1910, p. 3157. Il représente la circonscription de Jacques-Cartier, Québec, de 1896 à 1911.

³ En guise de comparaison, le débat de 1904 sur la réforme de la loi de la milice a produit 147 pages de compte rendu en 3 jours tandis que celui sur la création des provinces de l'Ouest, en 1905, a totalisé 2045 pages en 27 jours. La loi navale constitue donc un effort substantiel de la part des parlementaires, surtout si l'on considère que le débat de 1905 repose sur deux lois et qu'il représente, à l'époque, l'achèvement

nationalistes aux communes) participant le 12 janvier et le 3 février. Robert Borden rajoute, pour sa part, un troisième discours le 20 avril.

En général, le sujet semble surtout intéresser le centre du Dominion, 65 pour cent des discours provenant de députés ontariens et québécois⁴. Cependant, une étude minutieuse de la participation démontre clairement que la question captive l'ensemble du pays. En effet, 63 et 60 pour cent des parlementaires de la Colombie-Britannique et du Manitoba prennent respectivement part au débat, alors que le Québec et l'Ontario sont représentés par 42 et 36 pour cent de leurs élus (tableau 3.1.2).

3.1.2 - Députés de la Chambre des communes participant au débat naval, entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par province.			
Province/territoire	Députés		
	Participants	Total élus	Pourcentage
Nouvelle-Écosse	6	19	32
Nouveau-Brunswick	5	13	38
Île-du-Prince-Édouard	1	4	25
Québec	28	67	42
Ontario	33	91	36
Manitoba	6	10	60
Saskatchewan	3	10	30
Alberta	3	8	38
Colombie-Britannique	5	8	63
Yukon	1	1	100
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0
Total	91	231	39

Source : Canada, Parlement, Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, deuxième session, onzième parlement, 9 Édouard VII, Ottawa, C.H. Parmelee, 1909-1910, vol 1,2,3 et 5.

La crise navale telle que débattue au parlement semble suivre la ligne de parti. À vrai dire, les allocutions des députés respectent généralement les politiques avancées par leur camp. Ainsi, les discours libéraux se veulent autonomistes en revendiquant la mise sur pied d'un service naval canadien. Les conservateurs, quant à eux, défendent un point de vue impérialiste en réclamant une contribution aux coffres de la *Royal Navy*. Seulement une dizaine d'élus conservateurs, majoritairement canadiens-français,

de la carte politique du Canada. *Compte Rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada, 1904, volume LXVIII et 1905, volumes 1 à 5*, Ottawa, S.E. Dawson, 1904 et 1905.

⁴ L'Ontario et le Québec, avec respectivement 93 et 68 sièges, représentent 70 pour cent de la députation de la Chambre des communes en 1910.

abandonnent la ligne de parti pour mettre de l'avant le programme nationaliste proposé par Henri Bourassa et ses partisans⁵. Ces derniers argumentent en faveur du *statu quo*, rejetant toute forme de défense maritime (tableau 3.1.3).

3.1.3 - Discours parlementaires sur la question navale entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par partis et mouvements politiques.												
Partis politiques	Marine		Contribution		Marine et contribution		Aucune position	Total	Révisité			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre			Pour	Contre	Aucune position	Total
Libéral	43							43	1	32	10	43
Conservateur		2	44			9		55	35	3	17	55
Autres	1					1		2	1	1		2
Total	44	2	44	0	0	10	0	100	37	36	27	100
Mouvements politiques												
Autonomiste	44							44	1	33	10	44
Impérialiste		2	44			3		49	29	3	17	49
Nationaliste						7		7	7			7
Total	44	2	44	0	0	10	0	100	37	36	27	100

Source : Canada, Parlement, Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, deuxième session, onzième parlement, 9 Édouard VII, Ottawa, C.H. Parmelee, 1909-1910, vol 1,2,3 et 5.

La majorité des députés semble favoriser une forme de défense maritime, seulement 12 allocutions s'opposant à un programme de défense quelconque. C'est l'aspect que doit prendre cette défense qui demeure le point contentieux. En effet, 44 discours approuvent un service naval canadien tandis que 44 appuient une contribution financière à la *Royal Navy*. La disparité de l'opinion entre le Québec et l'Ontario est remarquable, les élus québécois se montrant plus autonomistes que leurs homologues ontariens, plus impérialistes. En effet, 79 pour cent des interventions ontariennes favorisent une contribution alors que 71 pour cent des exposés québécois soutiennent une marine canadienne (tableau 3.1.4). Le support du Québec se fait plus révélateur puisque, des 24 députés francophones de la province qui se prononcent sur la question, 75 pour cent appuient Sir Wilfrid Laurier, sans compter Alphonse Verville, député

⁵ George Adam Clare, député conservateur de Waterloo-Sud de 1900 à 1915, vote contre l'amendement de son chef le 10 mars étant donné qu'il s'oppose tant à un service naval qu'une contribution. George Adam Clare, Chambre des communes, 8 et 10 mars 1910, p. 5201 et 5385.

3.1.4 - Discours parlementaires sur la question navale entre le 12 janvier et le 4 mai 1910, par provinces.												
Province/territoire	Marine		Contribution		Marine et contribution				Plébiscite			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Aucune position	Total	Pour	Contre	Aucune position	Total
Nouvelle-Écosse	5		3			1		9	4	3	2	9
Nouveau-Brunswick	3		2					5	2	1	2	5
Île-du-Prince-Édouard	1							1			1	1
Québec	22		2			7		31	9	20	2	31
Ontario	5		27			2		34	15	4	15	34
Manitoba	1	2	3					6	1	1	4	6
Saskatchewan	2		1					3	1	2		3
Alberta	1		2					3	1	1	1	3
Colombie-Britannique	2		4					6	4	2		6
Yukon	2							2		2		2
Territoires du Nord-Ouest								0				0
Total	44	2	44	0	0	10	0	100	37	36	27	100

Source : Canada, Parlement, Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, deuxième session, onzième parlement, 9 Édouard VII, Ottawa, C.H. Parmelee, 1909-1910, vol 1,2,3 et 5.

travailleuse, qui approuve finalement la loi le 20 avril après s’y être opposé lors de son discours du 28 février⁶.

Ainsi, la question navale intéresse grandement la Chambre des communes après l’introduction de la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada*. Il s’agit maintenant de dresser un portrait global de la crise telle que présentée au Parlement entre le 12 janvier et le 4 mai.

3.2 L’autonomisme et le service naval canadien.

Le ministère Laurier centre son projet de loi sur l’autonomie canadienne, le gouvernement responsable et la représentation populaire faisant de l’indépendance le point culminant de l’évolution politique du pays. Il cherche à défendre l’intérêt national de manière à favoriser la souveraineté et la prospérité du Dominion. Il s’agit de faire du service naval un important outil d’autonomie afin d’améliorer le statut international du Canada et de contrecarrer les forces centralisatrices de l’Empire.

⁶ Les quatre représentants anglophones du Québec sont également divisés entre l’organisation d’une flotte et le recours à une contribution aux coffres de la *Royal Navy*.

Laurier souligne qu'en raison du droit international et de sa constitution, le Dominion est automatiquement en guerre lorsque la Grande-Bretagne l'est⁷. De plus, la Grande-Bretagne est incapable d'assurer totalement la sécurité de son empire en dépit de son énorme puissance. Il est donc important de doter le Canada d'un système de défense afin de se prémunir contre une attaque. Edward Mortimer Macdonald, de Pictou, abonde dans le même sens :

« La mère patrie a abandonné au Canada le soin de combler cette lacune et voilà, précisément, monsieur l'Orateur, le devoir que le Gouvernement invite le Parlement à remplir aujourd'hui... »⁸

Selon Duncan Hamilton McAlister, l'impressionnante prospérité économique et les vastes ressources naturelles du Canada rendent dorénavant une flotte indispensable à la sauvegarde de la souveraineté du pays contre les ambitions, les jalousies et les désirs des puissances étrangères⁹. Rodolphe Lemieux, ministre des Postes, précise que la côte du Pacifique est vulnérable à une attaque du Japon ou de la Chine¹⁰. Quant à l'Allemagne, par ses programmes d'armements, elle est perçue comme une menace potentielle sur la côte Atlantique par Frederick Borden, ministre de la Milice¹¹.

Rodolphe Lemieux argumente aussi que les États-Unis, figure dominante du continent, demeurent toujours une source d'inquiétude pour la souveraineté

⁷ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3128-3129. Il représente la circonscription de Québec-Est, Québec, de 1877 à 1919, date de son décès.

⁸ Edward Mortimer Macdonald, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3781. Il représente la circonscription de Pictou, Nouveau-Brunswick, de 1896 à 1911.

⁹ Duncan Hamilton McAlister, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5155-5156. Il représente la circonscription de King's et Albert, Nouveau-Brunswick, de 1908 à 1911.

¹⁰ Rodolphe Lemieux, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3196-3197. Il représente la circonscription de Gaspé, Québec, de 1904 à 1911. Comme plusieurs de ses compatriotes, surtout ceux de la côte ouest, Lemieux redoute le Japon malgré son alliance de 1902 avec la Grande-Bretagne.

¹¹ Frederick Borden, Chambre des communes, 10 février 1910, p. 3523 à 3532. Il représente la circonscription de Kings, Nouvelle-Écosse, de 1887 à 1911. Il ne faut pas oublier que l'Allemagne maintient aussi des navires dans le Pacifique où elle possède plusieurs colonies.

canadienne¹². Puisque le Dominion ne commence qu'à effleurer son potentiel, le gouvernement se doit, pour Arthur Lachance, de garantir la sécurité nécessaire à la libre poursuite de son projet d'édification nationale. Un service naval est fondamental si le Canada veut compléter un jour sa structure nationale et obtenir son indépendance¹³. Cependant, comme le pays cherche toujours à se construire, il doit limiter l'ampleur de son programme naval afin d'assurer l'achèvement de son édifice national. Le libéral Murdo Young McLean met en garde le Parlement :

« ... l'avenir de ce vaste pays que nous nous appliquons à développer dépend de la prospérité de l'agriculture et des industries, et non pas des succès que le Canada pourrait remporter dans des combats sur terre ou sur mer. »¹⁴

Par ailleurs, le gouvernement refuse d'invoquer la doctrine Monroe pour assurer la défense nationale du Canada, cette dernière contrevenant au principe d'autonomie politique¹⁵. Selon Aimé Majorique Beuparlant, dépendre de la protection d'un État étranger enfreint la souveraineté d'un corps représentatif, car son existence découle d'une volonté extérieure, ouvrant ainsi la porte à l'ingérence de cette puissance¹⁶. Comme les Canadiens désirent maîtriser leur destinée, il est nécessaire de mettre en place un système de sécurité étanche capable d'assurer la liberté d'action de leurs instances représentatives. De plus, il est impossible de miser sur la doctrine Monroe, car

¹² Rodolphe Lemieux, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3196-3197.

¹³ Arthur Lachance, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5135. Il représente la circonscription de Québec-Centre, Québec, de 1905 à 1911.

¹⁴ Murdo Young McLean, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4671. Il représente la circonscription de Huron-Sud, Ontario, de 1908 à 1911.

¹⁵ Le gouvernement rejette la doctrine Monroe en 1910 puisqu'il cherche à faire du service naval un outil d'édification nationale, une flotte étant un puissant symbole de souveraineté. Pourtant, il n'a pas hésité, dans le passé, à utiliser cette doctrine face à la Grande-Bretagne. En effet, Laurier la cite en 1902 pour justifier la faiblesse des dépenses militaires de son gouvernement. Il affirme à Lord Dundonald, l'officier britannique à la tête de la milice, que : *«You must not take the Militia seriously [...] it will not be required for the defence of the country, as the Monroe doctrine protects us against enemy aggression.»* Desmond Morton, *Ministers and Generals*, p. 176

¹⁶ Aimé Majorique Beuparlant, Chambre des communes, 16 février 1910, p. 3898. Il représente la circonscription de Saint-Hyacinthe, Québec.

cette dernière n'est pas reconnue par le droit international, ne représentant, au dire de Louis Alfred Adhémar Rivet, que le désir des États-Unis de limiter l'ingérence européenne en Amérique¹⁷. Pour Laurier, cette doctrine permet surtout aux Américains d'imposer leur hégémonie sur le continent. Selon Honoré Gervais, l'histoire démontre bien les conséquences de la doctrine Monroe. Il affirme le 8 mars :

« Les petits États de l'Amérique n'ont guère bénéficié de la doctrine Monroe. Le Mexique [...] perdit, par suite de ce fait, la meilleure partie de son territoire. L'application de la doctrine Monroe, dans l'affaire de Cuba, a été désastreuse à la plus riche île des Antilles. [...] L'intervention de nos voisins dans les affaires privées des États tant de l'Amérique centrale que de l'Amérique du Sud, n'est pas de nature à nous encourager à mettre nos aspirations nationales de l'avenir sous la protection de la doctrine Monroe. »¹⁸

C'est ainsi que le Dominion, s'il veut être en mesure d'obtenir son autonomie et de maîtriser sa destinée, n'a d'autre choix que d'investir et prendre en charge sa sécurité.

C'est d'autant plus le cas que la Grande-Bretagne cherche à promouvoir ses intérêts avant ceux de ses colonies. Le libéral Murdo Young McLean, d'Huron-Sud, affirme le 1er mars :

« ... elle [Grande-Bretagne] ne nous a jamais donné pour nos produits, nos pommes, notre fromage, notre beurre, nos bœufs, notre bacon, nos céréales, un farthing de plus que le prix qu'elle aurait payé pour se les procurer ailleurs, ou parce qu'il était de provenance canadienne. [...] la Grande-Bretagne suit la ligne de conduite qu'elle croit avantageuse pour sa population, sans tenir compte de que qui peut en résulter pour le Canada, c'est pourquoi je déclare qu'à cet égard, comme sous tous les autres rapports, nous devons imiter son exemple. »¹⁹

L'expérience de Laurier a démontré aussi que le gouvernement britannique s'est abstenu à maintes reprises d'aider le Canada à défendre ses besoins. Les cas des pêcheries canadiennes et des frontières de l'Alaska sont des exemples clairs où la Grande-

¹⁷ Louis Alfred Adhémar Rivet, Chambre des communes, 22 février 1910, p. 4278. Il représente la circonscription de Hochelaga, Québec, de 1904 à 1911.

¹⁸ Honoré Hippolyte Gervais, Chambre des communes, 8 mars 1910, p. 5239 – 5240. Il représente la circonscription de Saint-Jacques, Québec, de 1904 à 1911, date de son décès.

¹⁹ Murdo Young McLean, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4673-4674. Il représente la circonscription de Huron-Sud, Ontario, de 1908 à 1911.

Bretagne, préférant ne pas importuner les États-Unis, a privilégié son intérêt au détriment de sa colonie. Comme il veut favoriser le développement du pays, il est essentiel pour le cabinet Laurier de prioriser l'intérêt canadien. Un service naval est nécessaire puisque l'économie et les revenus du Dominion sont intimement reliés à la mer. Par exemple, le Canada se doit d'assurer ses communications avec la Grande-Bretagne puisque 50 pour cent de ses exportations y sont destinées²⁰. De plus, 61 pour cent des revenus nationaux du pays proviennent des frais de douanes, une large part de ces derniers provenant du commerce maritime²¹. Ainsi, Laurier envisage un service naval pour défendre les intérêts maritimes du Canada, les intérêts géostratégiques de la Grande-Bretagne étant très secondaires à sa pensée.

Pour Rodolphe Lemieux, l'évolution politique du Canada exige dorénavant l'organisation d'un service naval. Ayant acquis la capacité de négocier ses propres traités avec des pays étrangers, le Canada doit être en mesure de prendre sa place dans l'échiquier mondial²². Honoré Gervais soutient que la loi permet au Canada d'obtenir davantage de reconnaissance internationale, le lien entre la puissance d'un État et la présence d'une flotte étant bien établi²³. De plus, une marine de guerre demeure un puissant symbole de souveraineté pour la communauté globale au dire d'Aimé Beuparlant. La loi navale permet donc au Canada de confirmer son processus de maturation et d'annoncer son existence à la communauté internationale en facilitant et consolidant son statut de nation et ses relations étrangères²⁴. En effet, la notion de

²⁰ Les exportations canadiennes vers la Grande-Bretagne valent 139 482 954 \$ en 1910. C.P. Stacey, *Canada and the Age of Conflict*, p. 357.

²¹ Sur 118 000 000 \$ de revenu national en 1910, 72 000 000 \$ proviennent des frais de douanes. F.H. Leacy, Ed. *op. cit.*, p. H1-9 et H10 - 18.

²² Rodolphe Lemieux, Chambre des communes, 3 février 1910 p. 3192 et 3193.

²³ Honoré Hippolythe Gervais, Chambre des communes, 8 mars 1910, p. 5227.

²⁴ Aimé Majorique Beuparlant, Chambre des communes, 16 février 1910, p 3907. Il représente la

prestige est très importante pour le gouvernement, le symbolisme du service naval valant considérablement plus que son impact militaire. Il ne s'agit pas de rivaliser la flotte allemande, mais surtout de renforcer le sentiment national canadien et lui donner, même si le dominion n'existe toujours pas en tant qu'entité souveraine, une place dans la communauté internationale. Pour Charles Avila Wilson, député de Laval, le pays se positionne de manière à garantir la sécurité de ses communications et de son commerce avec l'étranger, ce qui simplifie et encourage grandement ses rapports²⁵. Avec une marine de guerre, le Canada se dote d'un moyen lui permettant de défendre ses intérêts et de garantir ses traités.

Par ailleurs, une flotte est un outil d'autonomie qui permet, selon Laurier, de contrer les forces centralisatrices de l'Empire qui cherchent à créer une Fédération impériale. En effet, la question navale est d'abord un problème de contrôle politique pour le premier ministre qui entrevoit une lutte de juridiction entre le Dominion et la Grande-Bretagne, les deux gouvernements voulant subjuguer les bâtiments canadiens à leur autorité. C'est ainsi qu'il organise son projet pour donner au Canada le droit de regard final sur l'emploi des navires. Même si la loi autorise le Gouverneur général à mobiliser la flotte, ce dernier doit obtenir le consentement du parlement dans les quinze jours suivant l'appel²⁶. Ainsi, selon Joseph Roy, la loi navale proposée par son parti

circonscription de Saint-Hyacinthe, Québec.

²⁵ Charles Avila Wilson, Chambre des communes, 1 mars 1910, p.4733. Il représente la circonscription de Laval, Québec de 1908 à 1911.

²⁶ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1832. Laurier ne s'oppose pas forcément à la participation du Canada à une guerre, du moment que les intérêts de ce dernier soient en jeu. Comme le Dominion dépend, économiquement et politiquement, du statut de la Grande-Bretagne, c'est de son intérêt d'assurer sa prédominance. Laurier soutient, en comité, le 19 avril : « *Sans doute que si l'Angleterre était engagée dans une guerre [...] qui la mettrait en danger ou menacerait sa suprématie, il n'y a aucun doute que dans le cas le Canada [...] volerait au secours de la Grande-Bretagne, avec toutes les ressources à sa disposition.* » Cependant, Laurier croit que le parlement canadien doit être en mesure de choisir lui-même sa participation à tout conflit. Il affirme que « *la question doit être réglée par ceux qui, dans le temps, auront charge des intérêts canadiens.* » Sir

permet au pays d'acquérir une nouvelle compétence dans sa marche vers l'indépendance en offrant à la Chambre des communes un moyen pour déterminer, indirectement, de l'usage de la force au niveau international²⁷. Quoiqu'il s'agisse d'un pouvoir partiel, la Grande-Bretagne décidant toujours de l'état de guerre au sein de l'Empire, la loi donne au Canada l'occasion d'établir son degré d'implication dans tout conflit. Laurier soutient pour sa part le 3 février :

« Nous disons que c'est au parlement du Canada, qui a créé cette marine, à décider quand et où elle ira au combat. [...] Il ne s'ensuit pas cependant que parce que l'Angleterre fera la guerre nous devons la faire, nous aussi [...] C'est une matière qui doit être réglée suivant les circonstances et sur laquelle le Parlement canadien aura à se prononcer au meilleur de son jugement. »²⁸

Le gouvernement Laurier entend utiliser le principe de « *no taxation without representation* » pour donner une voix au parlement dans les affaires étrangères du Dominion, domaine jusqu'alors contrôlé par les Britanniques. Puisque le Canada finance la construction et l'entretien d'un service naval, il doit être en mesure de décider de son utilisation. Pour Laurier, les besoins immédiats du Dominion passent avant les considérations stratégiques impériales; il favorise l'autonomie canadienne avant la défense de l'Empire²⁹.

Pour Daniel Duncan McKenzie, la loi confirme le contrôle du parlement canadien sur ses forces militaires. L'autorité du Roi n'étant que symbolique, la Chambre des communes, formée des représentants du peuple, est l'instance de décision ultime³⁰. Attaqué par les nationalistes et les impérialistes, qui voient dans la loi une violation de la

Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 19 avril 1910. p. 7851 à 7853.

²⁷ Joseph Alfred Ernest Roy, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 5132. Il représente la circonscription de Dorchester, Québec de 1904 à 1911.

²⁸ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3128-3129.

²⁹ William Norwood Higham, *opt. cit.*, p. 55.

³⁰ Daniel Duncan McKenzie, Chambre des communes, 28 février 1910, p. 4598. Il représente la circonscription de Cap-Breton-Nord et Victoria, Nouvelle-Écosse, de 1904 à 1922.

prérogative du Roi³¹, le gouvernement maintient, qu'en fonction de l'article 91 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, que le parlement canadien possède l'autorité nécessaire pour organiser et diriger un service naval. Laurier soutient, en comité, le 19 avril 1910 :

«Aujourd'hui, je ne crois pas que personne puisse prétendre que le roi d'Angleterre possède aucun pouvoir au sujet de l'armée ou de la marine, sauf ceux qu'il peut exercer par ses ministres responsable au parlement. Telle est l'Attitude que nous prenons aujourd'hui, et nous disons que la constitution d'Angleterre a été donnée au Canada en 1867. À cette époque les prérogatives de la couronne étaient limitées à l'autorité du parlement dans les questions d'armée et de marine, et conséquemment nous possédons la même juridiction sur ces choses.»³²

Il s'agit ici d'un aspect fondamental de la politique de Laurier qui croit que le Canada doit maîtriser sa destinée. La loi navale représente une étape fondamentale que le pays doit franchir avant d'atteindre son indépendance complète.

Par ailleurs, une force navale permet au pays de miser sur un outil d'autonomie important en renforçant l'économie du Canada. D'abord, elle pourra instituer, surtout dans les régions, de nouvelles industries et des emplois d'avant-garde. Duncan Hamilton McAlister, affirme le 7 mars que :

« La politique du gouvernement est une politique véritablement canadienne. Elle sert la cause de notre pays, elle met en circulation nos deniers; elle signifie que ces derniers resteront au Canada, car si nous devons avoir une marine canadienne, il nous faudra des chantiers maritimes et des cales de radoub, soit à Halifax, soit à Saint-Jean (N.B.). [...] Dans ces chantiers de construction, on

³¹ Le juriste britannique Albert Venn Dicey décrit le concept de prérogative royale dans l'édition de 1908 de son ouvrage *Introduction to the Study of the Law of the Constitution*. Il écrit : « *The crown possessed under the name of the «prerogative» a reserve, so to speak, of wide and infinite rights and powers, and that this prerogative or residue of sovereign power was superior to the ordinary law of the land.* » Il rajoute : « *The prerogative is the name for the remaining portion of the Crown's original authority, and is therefore [...] the name of the residue of discretionary power left at any moment in the hands of the Crown, whether such power be in fact exercised by the King himself or by his Ministers.* » Selon lui, le commandement des forces militaires de l'Empire et le pouvoir de faire la guerre et la paix seraient une prérogative du Roi. Albert Venn Dicey, *Introduction to the Study of the Law of the Constitution*, London, Macmillan, 1908. p. 61 et 421.

³² Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 19 avril 1910, p. 7791.

*emploiera un grand nombre d'ouvriers ce qui sera de nature à augmenter le chiffre de notre population, à favoriser le marchand, l'avocat, le médecin et le cultivateur. [...] De plus, ces cales de raboud serviront non seulement à la construction et à l'entretien d'une marine canadienne, mais encore à la construction d'autres navires, d'autres steamers qui serviront aux grandes lignes océaniques.*³³»

En effet, l'organisation d'un service naval permettra de créer plus de 3000 emplois selon William Oscar Sealey, député de Wentworth³⁴. John Patrick Molloy, de Provencher, y voit l'opportunité de promouvoir « *sous peu de l'emploi à des constructeurs de vaisseaux, menuisiers, ajusteurs, poseurs de plaques, plombiers, constructeurs de chaudières, électriciens et autres ouvriers...* »³⁵. Quoiqu'il soit difficile de vérifier la justesse de ces prédictions, il est important de noter que le gouvernement Laurier a fait des démarches auprès des entreprises britanniques *Vickers Sons & Maxim*, *Palmers Shipbuilding & Iron Company* et *B. C. Brown*, ces dernières étant intéressées à établir des filières au pays pour construire les navires de la nouvelle flotte³⁶.

D'autre part, en construisant un service naval, le Canada s'ouvre de nouveaux horizons commerciaux en s'offrant un accès direct aux marchés étrangers, car il sera désormais en mesure d'assurer ses communications. Après les navires de guerre, les navires de commerce canadiens viendront répandre les produits de Dominion sur tous les points du globe. Honoré Gervais affirme le 8 mars :

« En réalité nous n'avons pas de relations commerciales dignes de ce nom avec l'Amérique du Sud. Nous n'avons pas de lignes régulières de navires avec les

³³ Duncan Hamilton McAlister, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5154-5155.

³⁴ William Oscar Sealey, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3862. Il représente la circonscription de Wentworth, Ontario, de 1908 à 1911.

³⁵ John Patrick Molloy, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5193. Il représente la circonscription de Provencher, Manitoba, de 1908 à 1921.

³⁶ *Sir B.C. Brown's Suggested proposal for Beginning in Canada*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 2, dossier 17, 23 juin 1909. H. Driver, *Letter of Vickers Sons & Maxim, LD.*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 3, dossier 22, 12 novembre 1909. William Groene, document sans titre, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 3, dossier 22, 10 septembre 1909.

divers pays de l'Amérique du Sud. [...] Nos pommes, nos pommes de terres, notre beurre, notre fromage et même notre glace trouveraient un débouché avantageux au Brésil dont la population dépasse 20,000,000. Notre morue, pêchée sur nos côtes, n'est pas expédiée directement dans l'Amérique du Sud; elle passe par Lisbonne où elle est préparée et envoyée au Brésil [...] Nous pourrions vendre dans l'Amérique du Sud d'énormes quantités de voitures, d'instruments aratoires, d'articles en bois, de matériaux de construction...³⁷»

La loi navale renforce l'économie interne et externe du pays, réduisant ainsi sa dépendance envers les investissements étrangers. Ainsi, le pays sera en mesure de bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre pour réaliser sa destinée.

Le projet de loi vise à mettre sur pied un service naval composé d'une troupe permanente, d'une réserve et d'un corps volontaire, le tout étant basé sur la milice canadienne³⁸. À la suggestion de l'Amirauté britannique lors de la conférence impériale de 1909, le cabinet opte pour cinq croiseurs et six contre-torpilleurs destinés à défendre le littoral et les intérêts canadiens. Le gouvernement choisit ces vaisseaux, car il les croit mieux adaptés à la réalité et aux besoins du Dominion; relié surtout à la défense des côtes, des eaux territoriales et des voies de commerce maritime tant dans l'Atlantique que dans le Pacifique. De plus, ces navires demandant un effort de construction réduit, ils permettent de mettre en valeur le potentiel limité de l'industrie navale canadienne. Laurier entend faire construire tous les bâtiments du nouveau service au Canada afin de maximiser le retour sur l'investissement initial, environ 17 millions, sur l'économie du Dominion³⁹. Le gouvernement rejette les vaisseaux du type dreadnought, car le pays ne possède ni les capacités techniques, ni les ressources financières nécessaires à leur construction. De plus, Laurier refuse d'acquiescer ces armes stratégiques liées à la défense de l'Empire, sur laquelle le Canada n'a aucun contrôle, préférant défendre les intérêts

³⁷ Honoré Hippolyte Gervais, Chambre des communes, 8 mars 1910, p.5246.

³⁸ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1830.

³⁹ *Ibid*, p. 1833 à 1835.

pratiques du Dominion. Pour justifier sa politique, il se réfère aux propos de Lord Beresford, tels que rapportés dans le *Times* de Londres :

« À son jugement, plutôt que de vouloir prendre part à la défense du littoral de la Grande-Bretagne, les habitants des colonies feraient mieux d'appliquer 2 millions à la défense de leur propre littoral et à l'achat de croiseurs qui verraient à la protection de leur marine marchande.⁴⁰ »

Quoique le projet proposé semble limité dans son envergure, Joseph Roy soutient qu'il se veut surtout un point de départ, les onze navires formant le noyau d'une grande flotte que le Canada sera en mesure de construire une fois son développement économique et politique assuré⁴¹. Ainsi, le pays pourra prendre sa place et défendre ses droits parmi la communauté mondiale. Fait intéressant, ce que Roy vante le 3 mars, Henri Bourassa avait déjà dénoncé le 20 janvier, le coût et les conséquences politiques et économiques étant trop imposants⁴².

Laurier écarte toute notion de contribution financière annuelle ou d'urgence à la marine britannique. Une telle contribution est fondamentalement opposée au principe d'autonomie, n'étant qu'une taxe dénuée de tous moyens représentatifs. Pour Laurier, une contribution « ...est contraire à l'esprit des institutions britanniques; elle ressemble trop à un tribut pour plaire à des Anglais.⁴³ » De plus, une contribution d'urgence est jugée inappropriée, car, malgré le fait qu'il a admis l'existence d'une menace allemande, le gouvernement Laurier affirme qu'il n'existe aucune situation urgente requérant le renforcement immédiat de la marine britannique. Comme l'Amirauté a accepté le concept des flottes coloniales à la conférence impériale de 1909, les circonstances ne peuvent être si désespérées pour la *Royal Navy* puisque l'organisation d'un service naval

⁴⁰ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3134.

⁴¹ Joseph Alfred Roy, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 5124.

⁴² Voir page 114 et 118 du chapitre 3.

⁴³ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3126.

doit prendre un certain temps. Le premier ministre reconnaît que l'Allemagne s'arme, mais il centre ce phénomène dans un vaste contexte européen. Il ne s'agit donc pas d'un événement particulier, le programme de construction navale allemand faisant partie d'un réarmement défensif européen. Pour Laurier, « *on s'arme tout simplement parce qu'on a peur d'être attaqué par l'un des voisins...* »⁴⁴ Edward Macdonald appuie son chef, affirmant quant à lui que la crise navale anglo-allemande constitue une panique temporaire, la Grande-Bretagne ayant vécu des peurs similaires en 1850, 1859, 1874 et 1886 sans toutefois recourir à la guerre⁴⁵. Il n'y a donc aucune menace de guerre immédiate entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, les deux pays s'étant liés d'amitié depuis longtemps⁴⁶. D'ailleurs, la flotte impériale est si puissante qu'elle ne peut être remise en question. Macdonald cite les propos du secrétaire de l'Amirauté tenus à Londres le 13 janvier :

« *En avril 1912, qu'on désigne comme la période critique, nous devrions avoir 20 dreadnoughts contre l'Allemagne 13; 40 navires d'un modèle antérieur au dreadnought, contre l'Allemagne 20; 35 croiseurs, contre l'Allemagne 8; 16 chantiers de construction de dreadnoughts, contre l'Allemagne 9. [...] En d'autres termes, en 1912, la Grande-Bretagne aurait un effectif de combat de 95 navires, contre l'Allemagne 41.* »⁴⁷

D'autre part, soutiennent d'autres libéraux, une contribution d'urgence est dangereuse, car elle ouvre la porte à une forme d'impôt permanent. Comme les dreadnoughts ont une durée de vie limitée, Michael Clark affirme qu'ils doivent être remplacés régulièrement⁴⁸. Contribuer aux coffres de la *Royal Navy* ne créerait donc qu'un

⁴⁴ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3137

⁴⁵ Edward Mortimer Macdonald, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3810. Il s'agit d'occasions où, selon Macdonald, Sir Francis Head, Lord Derby et Sir Edward Reid ont remis en question la puissance de la *Royal Navy* par rapport à la flotte française. La panique initiale fut rapidement rassérénée sans avoir d'impact sur la forme et la structure de la marine britannique.

⁴⁶ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3138.

⁴⁷ Edward Mortimer Macdonald, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3810.

⁴⁸ Michael Clark, Chambre des communes, 8 février 1910, p. 3462. Il représente la circonscription

précédent, le gouvernement canadien devant déboursier à toute fièvre subséquente.

William Sealey ajoute qu'un don n'offre pas une aide considérable à la marine britannique, car il ne permet de construire que deux navires, un apport insignifiant au total de la flotte impériale. De surcroît, comme les chantiers britanniques fonctionnent à pleine capacité, il sera impossible de construire ces deux bâtiments avant bien longtemps⁴⁹. Ainsi, une contribution ne serait qu'un geste de loyauté et d'unité symbolique, sans impact immédiat, qui imposerait un lourd précédent au pays, le gouvernement britannique pouvant désormais puiser dans les coffres du Canada pour combler ses besoins de défense.

Le ministère Laurier refuse de tenir un plébiscite sur la question navale. Une consultation populaire est inutile, précise Gustave Benjamin Boyer, puisque la loi respecte les paramètres de la *Loi sur la milice* de 1868, ce qui en fait un projet conforme à la constitution canadienne⁵⁰. De plus, un plébiscite créerait un dangereux précédent en remettant en question la représentativité du Parlement en l'empêchant d'être l'instance de décision ultime du pays. Par ailleurs, Charles Wilson soutient qu'un plébiscite est néfaste puisqu'il entrave l'exercice des obligations ministérielles, le gouvernement ayant un devoir de garantir la sûreté de ses citoyens⁵¹. Louis Rivet soutient qu'un plébiscite risque de diviser le pays en donnant l'occasion aux opinions plus radicales de s'exprimer, ce qui mettrait en danger l'unité nationale⁵². Finalement, comme il avait annoncé son intention d'organiser une flotte canadienne lors de la conférence impériale

de Red Deer, Alberta, de 1908 à 1921.

⁴⁹ William Oscar Sealey, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3858.

⁵⁰ Gustave Benjamin Boyer, Chambre des communes, 1er mars 1910, p. 4755. Il représente la circonscription de Vaudreuil, Québec, de 1904 à 1921.

⁵¹ Charles Avila Wilson, Chambre des communes, 1er mars 1910, p. 4731.

⁵² Louis Alfred Adhémar Rivet, Chambre des communes, 22 février 1910, p. 4353.

de 1902, Laurier affirme que la population canadienne supporte son idée, l'ayant reconduit deux fois au pouvoir depuis⁵³.

Il est possible de voir dans le discours gouvernemental une logique qui répond tant aux préoccupations nationales qu'internationales des Canadiens. Le gouvernement Laurier construit son projet pour augmenter le degré d'autonomie du Canada par rapport à la mère patrie, et ce, au détriment des considérations stratégiques britanniques. Un service naval est présenté comme un excellent outil d'autonomie puisqu'il permet de déjouer les forces centralisatrices de l'Empire tout en renforçant les intérêts, la sécurité et le statut international du pays. Pour Laurier, une flotte représente une étape essentielle de la marche vers l'indépendance, car elle est nécessaire à sa réalisation et à son maintien. William Norwood Higham résumé bien la politique de Laurier :

« The Laurier policy was long-ranged, where questions of strategy were secondary. Canada was to have a navy that would reflect her position of autonomy and equality within the Empire. It was full steam ahead to nationhood, and the storm that was gathering over Europe could not cause the Admiral to chart a different course. »⁵⁴

3.3 L'impérialisme et la contribution d'urgence

Cette section approfondit les idées de l'opposition impérialiste, dirigée par Robert L. Borden, qui cadre sa politique navale sur l'Empire britannique, perçu comme la seule instance pouvant garantir la survie et la prospérité du Canada. Les députés impérialistes affirment que le Dominion doit jouer un rôle actif en s'acquittant de sa part de la défense de l'Empire, sa participation lui donnant une voix dans les institutions impériales, concrétisant ainsi les principes du gouvernement responsable et de la

⁵³ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3116-3117.

⁵⁴ William Norwood Higham, *The Laurier-Borden naval controversy, 1909-1913*, p. 57.

représentation populaire. Ils s'opposent donc au projet en réclamant une allégeance plus soutenue à la Grande-Bretagne.

À l'instar du débat sur la résolution Foster, les impérialistes fondent leur politique sur les bénéfices que perçoit le Canada en tant que partie intégrale de l'Empire. Borden rappelle que, puisque les Canadiens jouissent des institutions, des droits et des libertés britanniques, ils doivent forcément les défendre. Il allègue, sans toutefois donner d'exemples concrets, que la Grande-Bretagne utilise ses forces militaires et son service diplomatique pour garantir les intérêts du Dominion dans tous les coins du monde, offrant ainsi stabilité et prospérité au pays. Le député conservateur Edmund James Bristol abonde dans le même sens : le Canada ne peut se développer que grâce à l'Empire, qui représente l'investisseur et le marché le plus important du Dominion⁵⁵. Borden, quant-à-lui, soutient le 12 janvier :

« Je ne crois pas qu'il y ait une personne dans ce pays qui voudrait nier les avantages des relations actuelles dont jouit le Canada avec l'empire anglais. La sûreté de notre commerce et de nos côtes, la protection des biens de nos citoyens sur toutes les mers et dans toutes les parties du monde, la protection puissante du drapeau anglais, les avantages que nous retirons du service diplomatique et consulaire de l'empire anglais, et de toute la puissance, l'influence et le prestige que ce service comporte, et le respect des principes de droit et de justice qui sont inséparablement liés aux institutions et traditions anglaises - toutes ces choses constituent des avantages si considérables que tout citoyen bien pensant au Canada ne peut manquer de leur donner sa plus entière approbation. »⁵⁶

La question fondamentale est ici la responsabilité que doit prendre le Canada à l'intérieur de l'Empire en temps de paix comme en temps de guerre. Puisqu'il connaît un développement remarquable, le Dominion peut, et doit, désormais s'impliquer dans les affaires militaires, politiques et économiques de l'Empire. En fait, pour Frederick

⁵⁵ Edmund James Bristol, Chambres des communes, 20 avril 1910, p. 7977. Il représente la circonscription de Toronto-Centre, Ontario, depuis 1905.

⁵⁶ Robert Laird Borden, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p.1835 -1836. Il représente la circonscription de Halifax, Nouvelle-Écosse, de 1908 à 1917.

Schaffner, comme Borden affirmait en mars 1909, la participation s'impose aux Canadiens en tant que sujets britanniques⁵⁷. Par ailleurs, en contribuant, le Canada est favorisé, car il devrait obtenir une voix dans les affaires de l'Empire et, plus particulièrement, dans ses politiques de défense. En effet, le principe britannique de la représentation populaire stipule que lorsqu'on exécute une politique, on peut intervenir dans son élaboration. Selon Borden, en participant à la protection de l'Empire, le Canada améliore son statut politique en se procurant un droit de regard sur la poursuite d'un conflit⁵⁸. Donc, contrairement à Laurier, il croit que l'affirmation nationale du Canada doit se faire à l'intérieur de l'Empire, ce dernier représentant, idéalement, une arène donnant l'occasion aux colonies de s'exprimer et de récolter les bénéfices de leurs efforts. Borden envisage la mise sur pied d'un conseil de défense impérial qui permettrait à la mère patrie et aux colonies de coordonner leurs efforts et de structurer une stratégie de défense commune⁵⁹. Il ne faut pas oublier que la participation assure au Dominion le parrainage de l'ensemble des forces de l'Empire, un avantage considérable en temps de guerre⁶⁰. Ainsi, le Canada, en s'associant davantage à l'Empire, renforce considérablement sa position tant à l'interne qu'à l'étranger.

D'autre part, George E. Foster, qui appuyait l'idée d'un service naval en mars 1909, s'oppose le 10 février 1910 à une flotte canadienne, car, selon lui, cette dernière entraînerait irrémédiablement le Dominion sur la voie de l'indépendance, mettant ainsi

⁵⁷ Frederick Schaffner, Chambre des Communes, 22 février 1910, p. 4012-4013. Il représente la circonscription de Souris, Manitoba, de 1905 à 1917.

⁵⁸ Robert Laird Borden, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1840.

⁵⁹ *Ibid*, p. 1841.

⁶⁰ *Ibid*, p. 1846.

fin aux institutions britanniques au Canada⁶¹. Son chef, Borden, avait affirmé la même chose le 12 janvier :

« J'ai été un peu surpris de la déclaration que le très honorable premier ministre a faite dans les premiers jours de cette session lorsqu'il a dit que si nous créons une marine canadienne, que cette marine ne prendrait pas part à aucune guerre de la Grande-Bretagne avant que ce parlement y donne son consentement. [...] une déclaration de ce genre signifierait l'indépendance absolue et complète du Canada de l'empire anglais.⁶² »

Qui plus est, selon Edward Arthur Lancaster, le projet viole la constitution canadienne et la loi internationale, car en octroyant au Dominion l'autorité de décider de l'état de guerre, la loi navale lui permet de maîtriser une partie de ses relations étrangères, domaine réservé exclusivement au gouvernement britannique par la constitution canadienne et le droit international⁶³. Edward Guss Porter, pour sa part, accuse le ministère Laurier de faire preuve de mauvaise foi en tentant de s'ingérer insidieusement dans une sphère de pouvoir attribuée au souverain, l'état de guerre ou de paix étant une prérogative du Roi⁶⁴. Comme le parlement canadien relève de la juridiction du roi, Ottawa se doit de respecter ses prérogatives, surtout celles reliées à l'usage de la force. Finalement, en cherchant à obtenir l'indépendance, la loi détourne le Canada de sa destinée en l'empêchant de devenir une partie intégrale, voire dirigeante, de l'Empire. En effet, John W. Edwards soutient le 23 février :

« Je ne crois pas comme lui [Laurier] que l'indépendance soit la destinée du Canada. Je suis fier d'être citoyen anglais; je suis fier d'appartenir à un empire qui comprend le tiers de la surface du globe, et qui contient probablement le quart de la population de cette planète. [...] Je crois que nous devons désirer

⁶¹ George E. Foster, Chambre des communes, 10 février 1910, p. 3571. Il représente la circonscription de Toronto-Nord, Ontario, de 1904 à 1917.

⁶² Robert Laird Borden, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1836.

⁶³ Edward Arthur Lancaster, Chambre des communes, 9 mars 1910, p. 5301. Il représente la circonscription de Lincoln, Ontario, de 1900 à 1916, date de son décès.

⁶⁴ Edward Guss Porter, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4905. Il représente la circonscription de Hastings-Ouest, Ontario, de 1902 à 1924.

avec orgueil que le jour arrive où le Canada, par sa population, par ses vastes ressources et sa grande richesse, occupera une place prépondérante dans l'empire anglais...⁶⁵»

Le projet naval du gouvernement est néfaste puisqu'il empêche au Dominion d'atteindre sa destinée en cherchant à imposer, sournoisement, l'indépendance.

Le Canada doit participer à l'Empire, car selon Borden, il lui est impossible de survivre en tant qu'entité politique sans lien direct avec la constitution britannique :

« Le coeur de l'empire britannique est dans les îles britanniques et un coup fatal au coeur amènera la mort de tout l'organisme. L'existence de l'empire dépend donc de l'inviolabilité des îles britanniques. [...] Nous avons obtenu l'autonomie fédérale, et provinciale, nous avons fait consacrer des droits et des privilèges qui sont encore respectés et très chers au coeur de tout canadien. Or, si l'empire disparaît, l'acte de l'Amérique britannique du Nord, disparaît également, et avec lui disparaissent les garanties constitutionnelles qu'il comporte. Tout retombe dans le chaos et l'obscurité.⁶⁶»

Livré à lui-même, le Canada, croit Clarence Jameson, est condamné à être conquis par une puissance européenne ou à être annexé par les États-Unis⁶⁷. Force est d'admettre qu'il s'agit ici d'un risque lointain, la Grande-Bretagne, par la *Royal Navy* et ses alliances, étant loin d'être menacée d'invasion en 1910. Toutefois, c'est surtout l'émotion dégagée par l'image d'une défaite possible que les impérialistes cherchent à développer.

C'est pour garantir l'existence même des libertés britanniques et du Dominion que les Canadiens doivent participer à la défense impériale. Puisque les impérialistes soutiennent depuis l'été 1909 que le péril allemand menace directement la Grande-Bretagne, noyau de l'Empire, il est fondamental que les Canadiens interviennent dans sa

⁶⁵ John Wesley Edwards, Chambre des communes, 23 février 1910, p. 4344 – 4345. Il représente la circonscription de Frontenac, Ontario, de 1908 à 1921.

⁶⁶ Robert Liard Borden, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1857- 1858.

⁶⁷ Clarence Jameson, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1866. Il représente la circonscription de Digby, Nouvelle-Écosse, de 1908 à 1917.

protection. L'ambition de l'Allemagne est évidente, William J. Roche, de Marquette, affirmant le 15 février :

« Tout en protestant de ses intentions pacifiques, l'Allemagne s'est toujours appliquée [...] à se préparer à la guerre d'une manière effective, sans bruits, en s'entourant de mystère. [...] Tout homme sensé ne peut ignorer l'objet de ces préparatifs formidables. Le peuple allemand l'admet, le peuple anglais l'admet, toutes les nations de l'univers l'admettent, et c'est une absurdité de notre part que de fermer les yeux sur la réalité de la situation⁶⁸ ».

Conséquemment, Sam Hughes argumente que le sort du Canada ne se jouera pas au large de son propre littoral, mais bien au sein de la mer du Nord, lors d'un affrontement massif entre les flottes britannique et allemande⁶⁹. Ainsi, Borden soutient que le projet naval du gouvernement Laurier est superficiel et impraticable, la loi étant jugée trop expérimentale et trop incertaine pour offrir une aide authentique à la Grande-Bretagne⁷⁰. Pire encore, les navires choisis par Laurier sont trop faibles pour avoir un impact réel lors d'un affrontement naval. Le terme dérisoire «*Tin pot navy* » est utilisé par William Middlebro pour démontrer la délicatesse des vaisseaux retenus, qui ne peuvent participer à un combat moderne⁷¹. Selon Borden, les Britanniques, pour mieux contrer l'Allemagne, cherchent à obtenir une contribution financière de la part du Canada afin de construire plusieurs *dreadnoughts*, cœur de la puissance maritime moderne⁷². C'est pour se conformer aux désirs de la marine britannique qu'il demande au gouvernement de financer sur-le-champ la construction de deux *dreadnoughts* destinés à servir au sein de la *Royal Navy*. Il propose un amendement le 3 février :

⁶⁸ William James Roche, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3833-3834. Il représente la circonscription de Marquette, Manitoba, depuis 1896.

⁶⁹ Samuel Hughes, Chambre des communes, 17 février 1910, p. 4001. Il représente la circonscription de Victoria, Ontario, depuis 1892.

⁷⁰ Robert Laird Borden, Chambre de communes, 12 janvier 1910, p. 1847.

⁷¹ William Sora Middlebro, Chambre des communes, 8 février 1910, p. 3414. Il représente la circonscription de Grey-Nord, Ontario, depuis 1908.

⁷² Robert Laird Borden, Chambre de communes, 12 janvier 1910, p. 1855.

« *Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'Amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour tels fins de défense navale qui, à mon avis, pourrons le mieux contribuer à augmenter ainsi la paix et la sécurité.*⁷³ »

Borden vient à préciser sa résolution en fixant le montant de la contribution canadienne à 25 millions de dollar, cette politique constituant le meilleur moyen pour appuyer la *Royal Navy*⁷⁴. Comme il soutient depuis mars 1909, cette solution ne nuit pas à l'autonomie ni à la constitution canadienne puisqu'elle ne représente pas une taxe imposée par la couronne sur sa colonie. Au dire de William Middlebro, cette contribution se veut plutôt un don d'urgence, une mesure d'exception fait dans le but de fortifier la défense de l'Empire comme du Canada⁷⁵. Une telle procédure ne ressort aucunement de l'ordinaire, le Canada ayant maintes fois contribuées financièrement lors d'urgences. Borden donne l'exemple des sinistrées d'Italie et de San-Francisco, la Chambre des communes ayant offert des dons pour venir en aide aux victimes de désastres naturels⁷⁶.

Finalement, une contribution permettrait au Canada d'acheter du temps. Ayant consolidé la *Royal Navy* grâce à un don de deux dreadnoughts, le Dominion pourra

⁷³ Robert Laird Borden, Chambre de communes, 3 février 1910, p. 3157. Il ajoute plus tard une demande pour tenir un plébiscite. Cette même journée, Frederick Monk confirme sa rupture avec son chef conservateur en présentant une résolution rejetant le projet du gouvernement tout en insistant sur le fait qu'un plébiscite soit organisé sur la question.

⁷⁴ « Parlement Fédéral », *La Patrie*, (24 février 1910), p. 7. Borden favorise la construction de deux *super-dreadnoughts*, c'est-à-dire des navires de la classe *Orion* dotés d'une artillerie plus imposante. La construction d'un de ces cuirassés vaut £1, 900,000 en 1910. John C. Lambelet, *loc. cit.*, p.11.

⁷⁵ William Sora Middlebro, Chambre des communes, 8 février 1910, p. 3395.

⁷⁶ Robert Laird Borden, Chambre de communes, 12 janvier 1910, p. 1846.

construire sa marine lentement et surement, sur une base solide⁷⁷. Borden revient ici, en partie, à la politique qu'il défendait initialement en mars 1909 alors qu'il supportait l'idée d'un service navale canadien. Il suggère maintenant de mettre sur pied une unité canadienne de la marine impériale, qui représenterait la contribution permanente du Canada à la défense navale de l'Empire⁷⁸. Il envisage une force organisée selon le concept britannique de *Fleet Unit*, c'est-à-dire un *dreadnought* de classe *Indomitable*, des croiseurs et des contre-torpilleurs, mettant bien sûr l'emphasis sur le cuirassé.

Enfin, Robert Borden propose le 3 février un second amendement à la loi navale. Il désire donner la chance au peuple de se prononcer sur la question par plébiscite. Il soutient que la population veut et doit décider de la politique à suivre, car cette dernière influencera directement l'avenir de l'Empire et du Dominion⁷⁹. Une consultation est nécessaire, selon Samuel Simpson Sharpe, puisque Laurier n'a jamais été mandaté lors d'une élection pour organiser une flotte. Pour être conforme à la pratique constitutionnelle habituelle, le gouvernement doit différer l'adoption de la loi tant et aussi longtemps qu'il n'a pas obtenu l'aval des Canadiens⁸⁰.

Le discours impérialiste sur la question navale s'essouffle rapidement puisqu'il cherche surtout à mobiliser l'émotion engendrée par le sentiment d'appartenance d'une partie de la population canadienne à la Grande-Bretagne. L'opposition impérialiste rejette le projet de Laurier, jugé insuffisant pour garantir la sécurité de l'Empire et du Dominion. L'indépendance du Canada est exclue au profit d'une participation active au sein de l'Empire afin d'y obtenir un droit de regard, concrétisant de cette façon les

⁷⁷ Robert Laird Borden, 20 avril 1910, p. 7931.

⁷⁸ *Ibid.*, 12 janvier 1910, p.1837.

⁷⁹ *Ibid.*, 3 février 1910, p. 3155.

⁸⁰ Samuel Simpson Sharpe, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4747. Il représente la circonscription d'Ontario-Nord, Ontario, de 1908 à 1918.

principes du gouvernement responsable et de la représentation populaire. Une contribution d'urgence est la meilleure solution à la défense navale du Canada puisqu'elle représente une réponse immédiate aux défis de la marine britannique. Finalement, les impérialistes tiennent à l'organisation d'un plébiscite pour donner l'occasion à la population de se prononcer sur cette question fondamentale.

3.4 Le nationalisme pancanadien et le *statu quo*

Cette section couvre la politique de l'opposition nationaliste dirigée par Henri Bourassa, sept députés conservateurs canadiens-français appuyant sa position lors du débat parlementaire, malgré l'absence de ce dernier à la Chambre. Ils s'opposent à la loi navale, y voyant une atteinte à l'autonomie parlementaire canadienne. Pour les nationalistes, la peur de voir le Canada devenir le vassal de la Grande-Bretagne se réalise malgré tout, un service naval étant perçu comme une régression, rétablissant le statut de colonie après des années de luttes pour faire valoir les droits et les libertés du Dominion. Ils suggèrent que le Canada cherche plutôt à investir ses maigres ressources dans l'édification de son infrastructure et de ses programmes nationaux.

Bourassa ne siège pas à la Chambre des communes pendant la crise navale, ayant quitté son poste en octobre 1907 pour se faire élire à l'Assemblée législative du Québec en 1908⁸¹. Cependant, il demeure actif en politique fédérale par ses écrits et ses nombreuses allocutions publiques. De plus, il fonde le journal *Le Devoir*, le 10 janvier 1910, en partie pour faire circuler ses idées sur la question navale⁸². Ses propos, notamment ceux émis lors d'un discours au Monument national à Montréal le 20 janvier,

⁸¹ *Dictionnaire des parlementaires du Québec de 1792 à nos jours*, Henri Bourassa, [en ligne], consulté le 10 décembre 2009.

⁸² Henri Bourassa, « Avant le combat », *Le Devoir*, (10 janvier 1910), p. 1.

sont diffusés à travers le Canada via les médias et son influence se fait sentir au parlement par l'entremise des députés nationalistes dirigés par Frederick Monk. Bourassa est donc un acteur clé dans la crise navale malgré son absence de la scène parlementaire fédérale.

L'opposition nationaliste base sa politique maritime sur la loi canadienne. Selon Bourassa, la loi sur la milice, votée en 1868, ne permet au Dominion que de défendre son territoire, la Grande-Bretagne étant responsable de l'Empire⁸³. Plus spécifiquement, Wilfrid Bruno Nantel, de Terrebonne, affirme que cette loi autorise la Chambre des communes à créer une milice navale pour la défense des eaux canadiennes seulement⁸⁴. C'est ainsi qu'en cherchant à établir une force permanente sans la restreindre au littoral du pays, le gouvernement viole la loi de 1868. Ainsi, le premier ministre, en sacrifiant la constitution, fait régresser le développement parlementaire du Canada au profit de la Grande-Bretagne, raffermissant ainsi le statut de colonie après des années de luttes acharnées pour faire valoir les droits du Dominion⁸⁵.

Bourassa voit dans la loi navale une subversion majeure de l'autonomie canadienne, la décrivant comme « *l'atteinte la plus profonde que notre autonomie ait subie depuis l'origine du gouvernement responsable...* »⁸⁶. La flotte elle-même n'est pas importante, le problème fondamental demeurant l'impact de la loi sur la constitution et les institutions canadiennes. Selon Monk, l'idée, suggérée par Laurier, qu'une marine de

⁸³ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences. Discours prononcé au Monument National le 20 janvier 1910*, Ottawa, Institut canadien de microreproductions historiques, 1994, p. 5.

⁸⁴ Wilfrid Bruno Nantel, Chambre des communes, 2 mars 1910, p. 4800. Il représente la circonscription de Terrebonne, Québec, de 1908 à 1914.

⁸⁵ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 8

⁸⁶ Henri Bourassa, «Laurier et Chamberlain: La fin d'une légende», *Le Devoir*, (17 janvier 1910), p. 1

guerre consolide l'indépendance du Canada n'est qu'une illusion⁸⁷. Il soutient qu'en raison de l'article 23 de la loi, qui autorise le gouverneur général à mobiliser la flotte, la Couronne peut s'ingérer dans les affaires de sa colonie⁸⁸. Ainsi, Laurier crée une boîte de pandore permettant à la Grande-Bretagne de mettre fin, sournoisement, à l'autogouvernance si durement acquise.

Le programme du premier ministre est perçu comme une première étape menant à l'établissement d'une fédération impériale contrôlée par Londres. Selon Monk, le parlement canadien risque de se trouver soumis aux politiques impériales sans participer à leur élaboration, une violation du principe de représentation populaire⁸⁹. Comme l'organisation politique de l'Empire ne permet pas aux colonies d'être consultées, le gouvernement britannique leur impose tout simplement son autorité. Monk mentionne :

« ...tout ce projet montre que l'on exécute [...] dans notre pays et ailleurs, le plan impérialiste; [...] comportant une union politique virtuelle de l'empire et l'abolition de la chose la plus importante pour l'autonomie des colonies, en réduisant dans un certain sens au rôle de simple institution municipale, et en leur imposant l'autorité impériale chez elles, sans leur accorder aucun privilège correspondant, sans leur donner le droit absolu de contrôle, sans voie consultative.⁹⁰ »

Bourassa abonde dans le même sens :

« ... lorsque le parlement se réunira 15 jours plus tard, mais même si le parlement est en session [...] les flottes seront parties et ils ne pourront même pas les rappeler [...] car grâce à l'Article 18, du moment où la guerre est déclarée, du moment où le gouvernement a mis notre flotte au service de

⁸⁷ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3163.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 3170. Dans son discours du 3 février, Monk se réfère erronément à l'article 18 du projet de loi alors qu'il renvoie à l'article 23 de la loi telle que sanctionnée le 4 mai. L'article 18 de la loi navale stipule que les officiers du service doivent fournir leur propre uniforme et équipement alors que l'article 23 soutient que : « ...le Gouverneur en conseil peut mettre la marine [...] à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la Marine Royale... » Ainsi, il répète l'erreur commise par Bourassa lors de son discours du 20 janvier 1910 (voir note 90). *Loi concernant le Service de la Marine du Canada*, publiée dans *Actes du Parlement de la Puissance du Canada, 9-10 Édouard VII*, Ottawa, C.H. Parmelee, 1910, p. 4 et 5.

⁸⁹ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3182.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 3168.

l'Angleterre, ce n'est plus une flotte canadienne, c'est une partie de la flotte anglaise jusqu'à ce que la guerre soit finie.⁹¹»

Ainsi, la loi permet au gouverneur général et au gouvernement canadien de neutraliser la Chambre des communes, l'empêchant de défendre les droits des Canadiens. Bourassa croit les députés fédéraux trop serviles pour s'opposer à une mobilisation décrétée par le gouverneur et le gouvernement trop indulgent, pardonnant aisément cette violation fondamentale de l'autonomie parlementaire⁹². Pour sa part, Pierre Édouard Blondin, de Champlain, voit dans la loi un outil confirmant la dictature du cabinet, qui soustrait le droit de regard des citoyens sur les affaires du Dominion. Il affirme, le 1^{er} mars :

« ... on n'a peu ou point parlé du grand danger, du seul vraiment évident et vraiment imminent qui menace le plus cher et le plus sacré de nos droits: celui du gouvernement de ce pays par le peuple et non par des ministres autocrates, celui du gouvernement de ce pays par le peuple et non par cent quarante députés sans mandat et sans autorisation.⁹³»

Bourassa croit même qu'avec son service naval, le gouvernement Laurier peut imposer directement la participation du pays à toutes les guerres impériales. Avec l'article 23, la Grande-Bretagne est en mesure d'impliquer le Dominion sans même consulter les autorités canadiennes. Qui plus est, les navires choisis pour équiper la marine ont tous de bonnes capacités de navigation en haute mer, ce qui présuppose, d'après lui, leur éventuel déploiement outre-mer pour défendre les intérêts britanniques⁹⁴.

⁹¹ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p.11. Comme quelques collègues, il cite erronément l'article 18 alors qu'il se réfère à l'article 23 de la loi (voir note 87).

⁹² *Ibid.*, p.10.

⁹³ Pierre Édouard Blondin, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4710. Il représente la circonscription de Champlain, Québec, de 1908 à 1917.

⁹⁴ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 8.

Selon Bourassa, le Canada n'a jamais imposé de guerres à la Grande-Bretagne. Il est donc injuste qu'il soit obligé de supporter le fardeau de la politique impériale⁹⁵. En effet, le gouvernement britannique a pris des engagements internationaux importants. Monk abonde dans le même sens : la Grande-Bretagne garantit, en plus de la défense des îles Britanniques et de ses possessions territoriales, l'indépendance de la Belgique, de l'Empire ottoman et de la Grèce, la neutralité du Luxembourg et de la Suisse et l'intégrité du territoire norvégien, suédois et portugais. Il s'agit d'obligations susceptibles de conduire à des conflits meurtriers avec des nations étrangères, ce qui peut être lourd de conséquences pour le Canada⁹⁶.

Le Canada ne doit aucune aide à la mère patrie puisqu'elle tend à délaisser le Dominion pour défendre ses propres intérêts. Bourassa utilise l'exemple des États-Unis, envers qui la Grande-Bretagne a constamment sacrifié les intérêts canadiens afin d'assurer le maintien d'une bonne relation anglo-américaine. Les traités d'Ashburton et de Washington et le conflit frontalier sur l'Alaska sont des modèles pertinents, car ils ont tous vu le pays perdre du territoire⁹⁷. Bourassa est explicite : « ... *jamais l'Angleterre ne tirera un coup de canon contre les États-Unis pour notre défense.* »⁹⁸ Il argumente que la Grande-Bretagne domine les mers pour assurer ses propres besoins, sa survie dépendant de ses importations et exportations, la protection des possessions éloignées demeurant plus que secondaire à l'esprit britannique⁹⁹.

Le Canada doit imiter la mère patrie et défendre ses propres intérêts. Il est important que le Dominion évite de gaspiller ses énergies auprès d'un Empire qui peut

⁹⁵ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 19.

⁹⁶ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3172-3173.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 24-25.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 20.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 17.

très bien se débrouiller sans lui, ses besoins étant beaucoup plus pressants, surtout en ce qui concerne son édifice national. Eugène Paquet, de L'Islet, affirme le 3 mars :

« Nous devons développer les ressources de cette terre canadienne confiée à nos soins par la Providence. Cette tâche grandiose exige toutes nos forces, toute notre énergie. Ce serait arrêter la croissance du Canada que de mettre sur ses épaules un budget de guerre ruineux.¹⁰⁰ »

Pour les nationalistes, l'économie canadienne est trop faible pour soutenir un service naval, le fardeau du militarisme menaçant d'accabler les maigres ressources financières du pays. Bourassa entrevoit une explosion des couts d'aménagements estimés initialement par Laurier, car la loi navale n'introduit que le noyau d'une flotte appelée à se développer. De plus, il est nécessaire de considérer les tarifs additionnels qu'un tel projet engendre. Il fait allusion à la construction des bassins de radoub et d'une école maritime, sans oublier l'organisation d'un Conseil de la Marine qu'on devra rémunérer à prix fort, en plus des pensions versées aux marins canadiens à la fin de leur service¹⁰¹. Par ailleurs, un navire de guerre ayant une durée de vie limitée, un programme de remplacement devra être mis sur pied afin de permettre le renouvellement périodique de la flotte. Bourassa parle d'un cycle d'environ vingt à trente ans, les bâtiments modernes étant toujours plus dispendieux. Selon lui, le Dominion doit favoriser son développement national avant d'investir dans le militaire :

« Canadiens, nous devons tout notre sang, tous nos efforts, toute notre pensée au pays que la providence nous a donné. Sujets britanniques, nous ne devons à l'Angleterre que la conservation de la partie de l'Empire qui nous est échu en partage, avec ses inconvénients comme ses avantages. Sortir de cette voie, c'est compromettre l'avenir du Canada sans assurer la sécurité de l'Empire »¹⁰².

¹⁰⁰ Eugène Paquet, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4949. Il représente la circonscription de l'Islet, Québec, de 1904 à 1917.

¹⁰¹ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 3.

¹⁰² *Ibid*, p. 16.

Advenant une guerre qui n'implique pas les intérêts nationaux, Bourassa croit que le pays doit rester neutre afin d'assurer le respect de son autonomie. Ceci est possible, selon lui, car la loi internationale garantit la liberté d'action du Canada en période de litige en protégeant le commerce neutre de l'intervention des belligérants¹⁰³. En déclarant sa neutralité, le Dominion choisit sa destinée en décidant de la forme et l'état de ses relations étrangères. Toutefois, Bourassa néglige d'expliquer comment le pays peut être neutre sans déclaration d'indépendance, la loi internationale reconnaissant le Canada en tant que partie intégrale de l'Empire britannique. Ce qu'il cherche à faire est de limiter la participation du Canada à une guerre impériale, ce dernier ne devant que défendre son territoire.

Un service naval est inutile, car le Canada n'est pas menacé. Pour Bourassa, le péril allemand est seulement « ... *le fruit de l'imagination de bourgeois et de politiciens comme le péril français et le péril russe...* »¹⁰⁴, la dernière d'une série d'agitations populaires qui émergent périodiquement en Grande-Bretagne. Selon lui, la *Royal Navy* est trop imposante pour être angoissée par le programme de réarmement allemand. Il soutient que la Grande-Bretagne domine largement les mers, alignant 20 cuirassés antérieurs au modèle *dreadnought* et 27 croiseurs protégés de plus que l'Allemagne¹⁰⁵. Pour Bourassa, il est impensable d'investir les maigres ressources du pays dans un service naval puisque la grande majorité de son commerce se fait par voies terrestres avec les États-Unis :

« Nos échanges avec les États-Unis sont TROIS FOIS ET DEMI plus considérables qu'avec l'Empire britannique tout entier et QUATORZE FOIS plus considérables qu'avec le reste du monde. - Nos échanges avec les colonies sœurs

¹⁰³ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 13.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 16.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 14.

- *Australie, Nouvelle-Zélande, Sud-Africain, etc., etc.*, - *sont absolument insignifiantes.*¹⁰⁶»

Les nationalistes ne s'opposent pas forcément à une force maritime canadienne.

Ils s'intéressent à l'idée d'organiser une unité côtière, limitée par statut aux eaux territoriales du Dominion¹⁰⁷. Il s'agit, pour Monk, d'une flotte constituée de petits navires auxiliaires, des torpilleurs et des contre-torpilleurs inaptes à la navigation en haute mer¹⁰⁸. Restreint au littoral canadien, ce service serait disponible en tout temps pour défendre les intérêts et, surtout, le sol nationaux. Cette marine serait une force policière qui assurerait le respect de la souveraineté canadienne, garantirait les pêcheries, empêcherait la contrebande et contribuerait à la sécurité des Canadiens dans leurs eaux territoriales. De plus, Wilfrid Bruno Nantel avance que ce système respecte l'esprit de la loi sur la milice de 1868 qui stipule explicitement que la responsabilité du Canada est uniquement d'entreprendre la sauvegarde de son propre territoire¹⁰⁹.

Les nationalistes demandent, à l'instar des impérialistes, l'organisation d'un plébiscite pour donner l'occasion aux Canadiens de se prononcer sur la question navale. En effet, Wilfrid Nantel soutient le gouvernement Laurier n'a jamais informé ses électeurs de son désir d'organiser une flotte lors d'une élection, ce qui fait en sorte qu'il n'a jamais reçu de mandat pour ce faire¹¹⁰. Assurément, la loi est une politique fraîchement préparée par le cabinet afin de venir en aide à une Grande-Bretagne paniquée. Monk, quant à lui, croit qu'il est d'usage, suite à l'introduction d'un nouveau programme, que le pouvoir exécutif donne aux Canadiens l'occasion de mesurer le sens

¹⁰⁶ Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 14

¹⁰⁷ Casey Murrow, *Henri Bourassa and French-Canadian Nationalism: Opposition to Empire*, Montreal, Harvest House, 1968., p. 65.

¹⁰⁸ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3181.

¹⁰⁹ Wilfrid Bruno Nantel, Chambre des communes, 2 mars 1910. p. 4821.

¹¹⁰ *Ibid.*, p. 4828.

réel et la véritable portée du projet¹¹¹. Puisque, selon Bourassa, la loi tend à transformer profondément la relation entre le Canada et la Grande-Bretagne, il est fondamental d'obtenir l'aval de la population :

« Mais au-dessus du Gouverneur, au-dessus du premier ministre, au-dessus du leader de l'opposition, au-dessus même du parlement [...] il y a la volonté populaire; et je dis que le parlement, même à l'unanimité n'a pas le droit de voter une loi comme celle-ci sans avoir obtenu l'assentiment du peuple. »¹¹²

Un plébiscite est nécessaire puisque, selon Eugène Paquet, la classe ouvrière et les cultivateurs de l'Ontario et de l'Ouest canadien ont lancé un vibrant appel en faveur d'un vote¹¹³. Monk tente de forcer la main du gouvernement en proposant, lui aussi, le 3 février, un amendement à la loi navale insistant sur la tenue d'une consultation¹¹⁴.

Tout comme les impérialistes, les nationalistes utilisent une approche centrée principalement sur l'émotion, mobilisant la peur des Canadiens français de perdre leurs droits et l'autonomie parlementaire du Canada. Ils s'opposent à la loi navale, car cette dernière viole la constitution canadienne, le gouvernement responsable et le principe de représentation populaire. En effet, elle se veut une subversion de l'autonomie canadienne et de la Chambre des communes puis qu'elle permet l'ingérence britannique dans les affaires du Dominion. Un service naval est inutile puisque le Canada n'est aucunement menacé par les puissances européennes et qu'il serait impuissant devant une attaque américaine. Finalement, un plébiscite sur la question est nécessaire, le peuple seul possédant la légitimité pour implanter ce genre de mesure.

¹¹¹ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3162.

¹¹² Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences*, p. 36.

¹¹³ Eugène Paquet, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4968.

¹¹⁴ Frederick Monk, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3189.

3.5 La population canadienne et la crise navale de 1910

Cette section examine la réaction populaire face à la crise navale de 1910 à travers la correspondance du premier ministre, plus de 96 lettres lui étant acheminées entre le 1^{er} janvier et le 4 mai 1910. Plusieurs citoyens et organisations écrivent à Laurier pour lui faire parvenir leurs opinions sur la loi. Il s'agit ici d'analyser ces documents afin de comprendre les positions défendues par les Canadiens.

La réaction des Canadiens provient de l'ensemble du pays, la Nouvelle-Écosse, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest n'étant pas représentés. On note, cependant, une grande concentration; 60 pour cent de la correspondance émanant des provinces centrales du Canada. Le Québec se montre le plus actif, suivi de l'Ontario et de la Colombie-Britannique avec 32, 26 et 9 lettres respectivement. C'est dans la diversité que la population canadienne se prononce, 33 pour cent supportant le projet du premier ministre, 15 pour cent s'y opposant et 21 pour cent favorisant le recours à une contribution. Il est à noter que l'opinion est fortement divisée au Québec et en Ontario. Les correspondants du Québec semblent refuser tout programme de défense maritime par une faible proportion tandis que ceux de l'Ontario hésitent entre un don et un service naval. (Tableau 3.5.1)

3.5.1 - Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1910, par province*.												
Province/territoire	Marine		Contribution		Marine et contribution		Aucune position		Plébiscite			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Aucune position	Total	Pour	Contre	Aucune position	Total
Nouvelle-Écosse								0				0
Nouveau-Brunswick	2		1					3			3	3
Île-du-Prince-Édouard	1							1			1	1
Québec	8	10	1		1	5	7	32	11		21	32
Ontario	9		10		1	1	5	25			25	25
Manitoba			2		1		1	4			4	4
Saskatchewan		2						2			2	2
Alberta			1					1			1	1
Colombie-Britannique	4		3		1			8	1		7	8
Yukon								0				0
Territoires du Nord-Ouest								0				0
Inconnue	5	2	2			2	5	19			19	19
Total	32	14	20	0	4	8	18	96	12	0	84	96

* Comprend les lettres datées entre le 1^{er} janvier et le 4 mai 1910 exclusivement.

Sources : Correspondance du premier ministre Sir Wilfrid Laurier.

Il est à noter le refus du Québec est beaucoup plus marqué lorsque l'on considère la correspondance francophone qui émane de cette province. En effet, 58 pour cent de ce courrier s'oppose à toute forme de défense navale tandis que 19 pour cent désire organiser un service naval canadien¹¹⁵. On s'oppose surtout à la défense navale de peur de voir le militarisme monopoliser les dépenses du gouvernement au détriment des projets d'édification nationale, menaçant ainsi la prospérité et l'avenir du Dominion.

Plusieurs Canadiens supportent le premier ministre, car le service naval est perçu comme un pas vers l'avant pour le pays, lui permettant de développer son économie. Selon Charles Colquhoun Ballantyne, un manufacturier important de Montréal, le gouvernement met en place de nouveaux secteurs économiques, car la loi navale encouragera l'aménagement de chantiers maritimes et d'usines spécialisées. Comme l'industrie navale requiert des ouvriers qualifiés, Ottawa créerait des emplois bien rémunérés dans les régions moins épanouies du pays, offrant à d'innombrables familles l'occasion de prospérer¹¹⁶. Pour A. McCleary, de Quesnel, Colombie-Britannique, le projet de Laurier est plus intéressant que celui de Borden, car le premier ministre s'apprête à investir l'argent des contribuables au Canada tandis que le chef impérialiste envoie tout simplement les fonds du Dominion en Grande-Bretagne. Il affirme le 29 janvier :

*« According to my view Canada had better spend 50 million dollars in developing her own resources and building her own navy, then give one million dollars for someone else... »*¹¹⁷

¹¹⁵ Le dernier 23 pour cent ne fait qu'aborder la question sans se positionner sur la politique à suivre.

¹¹⁶ Lettre de Charles Colquhoun Ballantyne à Sir Wilfrid Laurier, 14 janvier 1910, BAC, microfilm C885, p. 165173.

¹¹⁷ Lettre d'A. McCleary à Sir Wilfrid Laurier, 29 janvier 1910, BAC, microfilm C885, p. 165919.

L'opportunité de servir le pays, la promesse d'aventure et le prestige offert par une carrière navale représentent un incitatif pour plusieurs. W.M. German, d'Ottawa, écrit le 12 janvier afin d'informer le premier ministre de l'impatience de son fils qui désire s'enrôler dans le nouveau service¹¹⁸. Il ne s'agit pas d'un cas isolé, Laurier déclarant à la Chambre des communes le 17 janvier avoir reçu 117 demandes d'admission¹¹⁹.

Les Canadiens s'opposant au programme naval écrivent, eux aussi, au premier ministre. L'argument économique est aussi grandement utilisé, plusieurs soutenant que les moyens du Dominion ne lui permettent pas de financer une flotte, les projets d'édification nationale monopolisant déjà, selon eux, les ressources et l'attention du gouvernement. J. Albert Archambeault, Évêque de Joliette, soutient le 8 février que « *le projet actuel pourrait-il me paraître, à première vue, quelque peu prématuré à raison des dépenses considérables qu'il va nécessiter.* »¹²⁰ Un correspondant anonyme craint pour sa part un manque éventuel de capital qui forcerait le gouvernement à abandonner ses projets de construction nationale, empêchant ainsi la colonisation et la mise sous production des ressources naturelles du Dominion¹²¹.

Quelques personnes s'opposent au service naval pour des raisons plus politiques. D'un côté, quelques Canadiens français voient dans le projet la fin des privilèges leur ayant été octroyés par l'Acte de Québec. On s'inquiète pour la liberté de culte, le droit civil et pour les institutions de langue française, la loi étant perçue comme la dernière d'une série de mesures visant à retirer, graduellement, ces acquis¹²². De l'autre côté,

¹¹⁸ Lettre de W.M. German à Sir Wilfrid Laurier, 12 janvier 1910, BAC, microfilm C885, p. 165022.

¹¹⁹ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 17 janvier 1910, p. 2079.

¹²⁰ Lettre de J. Albert Archambeault à Sir Wilfrid Laurier, 8 février 1910, BAC, microfilm C886, p. 166373.

¹²¹ Lettre anonyme à Sir Wilfrid Laurier, 5 février 1910, BAC, microfilm C886, p. 166266 -166267.

¹²² Lettre signée « un Canadien français » à Sir Wilfrid Laurier, 14 février 1910, BAC, microfilm C887, p. 166968 à 166970.

certaines Canadiennes anglaises résistent à l'idée d'un service naval, perçu comme un danger pour l'unité et la survie de l'Empire. Une flotte canadienne ne peut qu'affaiblir la Grande-Bretagne en favorisant la séparation du Canada de sa mère patrie, le gouvernement Laurier abandonnant la métropole à son sort. Comme l'Allemagne menace directement la Grande-Bretagne, il est nécessaire d'assurer la participation du Dominion à la défense de l'Empire par une contribution d'urgence à la *Royal Navy*, la seule solution qui puisse garantir la sécurité impériale. W. A. Hall soutient le 3 mars :

« I am a Britisher and always believe in one King, one empire, one navy, and one flags [sic] and which I believe would mean a lasting peace which we all desire so much. »¹²³

Quelques agriculteurs écrivent au premier ministre pour l'informer de leur opposition. Ces derniers se sentent délaissés par un gouvernement qui ignore leurs besoins, la loi navale favorisant les entreprises, les grandes industries et les provinces maritimes sans pour autant améliorer leur qualité de vie. Ils réclament une politique agricole qui assurerait tant la sécurité du Dominion que leur prospérité. Herbert Bowles soutient le 14 janvier :

« I believe there is a very general feeling throughout agricultural Ontario that the Maritime Provinces exert too much influence, and in the persons of several favored corporations and industries obtain too much public money in proportion to their importance. [...] Is it not safe to assume that a country which exports foodstuff is in a much safer position internationally than one which imports? Would not Canada contribute greatly to her safety and prosperity by merely removing some of the disabilities from agriculture and thus ensuring large agricultural production? »¹²⁴

La réaction populaire se fait aussi par 28 sociétés et associations. On fait parvenir à Laurier des résolutions faisant connaître l'opinion des membres des différents groupes

¹²³ Lettre de W. A. Hall à Sir Wilfrid Laurier, 3 mars 1910, BAC, microfilm C887, p. 167716.

¹²⁴ Lettre d'Herbert Bowles à Sir Wilfrid Laurier, 14 janvier 1910, BAC, microfilm C885, p. 165177-165178.

sur la loi. Le don d'une contribution d'urgence à la *Royal Navy* est le plus répandu, 57 pour cent des organisations encourageant cette politique. L'idée d'un service naval intéresse, quant à elle, seulement 22 pour cent des formations (Tableau 3.5.2). Il s'agit d'examiner les convictions transmises par les sociétés et associations.

3.5.2 - Lettres sur la question navale envoyées au premier ministre par la population canadienne, 1910, par occupation et sociétés*.												
Occupation:	Marine		Contribution		Marine et contribution		Aucune position	Total	Rébiscite			
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre			Pour	Contre	Aucune position	Total
Agriculteurs								0				0
Journalistes	1						1	2			2	2
Politiciens	3		1			1	1	6	1		5	6
Avocats/Juges	1					1	1	3			3	3
Militaires	1							1			1	1
Enseignants	1	1						2			2	2
Ingénieurs	1		1					2			2	2
Ecclésiastiques		1					1	2			2	2
Inconnues/autres	19	9	2		1	4	8	43	3		40	43
Assemblées publiques					1		6	7	6		1	7
Sociétés:												
Agricoles		1						1			1	1
Canadian Club								0				0
Chambres de commerce	1							1			1	1
Navy Leagues					1			1			1	1
Autres	4	2	16		1	2		25	2		23	25
Total sociétés:	5	3	16	0	2	2	0	28	2	0	26	28
Total	32	14	20	0	4	8	18	96	12	0	84	96

* Comprend les lettres datées entre le 1er janvier et le 4 mai 1910 exclusivement.

Sources : Correspondance du premier ministre Sir Wilfrid Laurier.

Plusieurs associations politiques font parvenir des résolutions au premier ministre. Les clubs d'allégeance libérale soutiennent habituellement la politique du gouvernement. Une flotte canadienne permet d'accroître l'économie du Dominion en réintroduisant l'industrie de la construction navale, et ses domaines connexes, au pays. Ainsi, plusieurs Canadiens auront accès à des emplois bien rémunérés, améliorant grandement la prospérité nationale. Pour les *Liberal Electors of the Township of Clarke*, la loi navale encourage le développement du Canada :

« ... the liberal electors of the Township of Clarke, hereby desires to express its continued confidence in the Government if the Dominion led by the noble patriot, The Right Honourable Sir Wilfrid Laurier. We believe that the Legislation passed during their tenure of office has been in the interest of the people of Canada, and with a direct aim to promote their prosperity and to relieve them of unnecessary burdens. [...] We assert our belief in their Naval policy believing as we do that the time has fully come when this tangible evidence of our growth as a nation

*and loyalty to the Empire should be declared, as in the manner proposed by the Government.*¹²⁵»

Les groupes conservateurs, par contre, s'opposent à la loi clamant que cette dernière favorise la séparation du Canada de l'Empire. Comme le Dominion se doit de jouer un rôle actif auprès de la Grande-Bretagne, une contribution à la *Royal Navy* se veut la solution idéale, permettant de renforcer immédiatement la défense impériale. Selon *l'Ashcroft Conservative Association*: « *Canadian people should assist Great Britain in increasing her naval strength by the gift of two Dreadnoughts*¹²⁶. » Cette idée se trouve à la base du lobby impérialiste, même une organisation caritative comme la succursale torontoise du *Church of England Workingmen's Mutual Help Association*, favorisant cette politique¹²⁷.

Les assemblées publiques jouent aussi un rôle important dans la crise navale. On y débat la question et on y vote des résolutions qu'on fait parvenir au premier ministre. Quoique pas exclusive à cette province, la tenue d'assemblées se montre très populaire au Québec, où elle est le moyen privilégié par le mouvement nationaliste pour mobiliser les citoyens. Les participants s'opposent généralement à la loi lors des assemblées où l'on défend soit le *statu quo* ou le don d'une contribution d'urgence à la marine britannique. Le désir d'organiser un plébiscite occupe également une place primordiale lors des assemblées. En effet, il s'agit ici de la demande principale qu'on soumet au premier ministre, les gens lui suggérant d'obtenir l'aveu du peuple avant de procéder. Par exemple, Laurier reçoit une résolution votée suite à l'assemblée organisée par les nationalistes au Monument National de Montréal le 20 janvier :

¹²⁵ Lettre de Fred L. Fowke à Sir Wilfrid Laurier, 18 janvier 1910, BAC, microfilm C885, p. 165430.

¹²⁶ Lettre de C.A. Semlin à Sir Wilfrid Laurier, 24 février 1910, BAC, microfilm C887, p. 167431.

¹²⁷ Lettre de F.S. Oakden à Sir Wilfrid Laurier, 1^{er} mars 1910, BAC, microfilm C887, p. 167654.

« Cette assemblée déclare que le parlement n'a pas le droit d'engager le Canada dans une politique navale entièrement nouvelle sans avoir, au préalable, obtenu le consentement du peuple.¹²⁸ »

L'idée d'organiser un plébiscite semble surtout trouver preneur au Québec, 11 des 12 lettres le réclamant émanant de cette province (Tableau 3.5.1). Les nationalistes sont responsables de cette tendance, le plébiscite formant une requête centrale de leur camp.

Un syndicat se prononce sur la question navale. Wilfrid Laurier reçoit, le 5 mars, une résolution votée par les membres de *l'Union Secourable et Protectrice des Ouvriers de Stadacona* qui s'opposent au projet. On s'inquiète du fardeau financier qu'une flotte imposerait au Dominion, ses ressources n'étant pas assez substantielles pour supporter une telle dépense. De plus, une marine de guerre est inutile, le Canada vivant en paix avec ses voisins depuis près de cent ans¹²⁹.

Quelques conseils municipaux supportent la loi navale. C'est le cas du conseil municipal de St. Gabriel du Brandon qui annonce un soutien unanime, déclarant que le projet favorise le développement agricole et industriel du pays¹³⁰. Une marine facilite les échanges internationaux du Dominion, car elle représente « *le meilleur moyen pour établir et protéger les agences commerciales dans d'autres pays que l'Angleterre.* »¹³¹

Toutefois, plusieurs conseils municipaux s'opposent à la loi, préférant le *statu quo* ou le recours à une contribution. Le conseil municipal de Rivière des Prairies se montre catégorique en refusant unanimement tant le projet de Laurier que celui de Borden le 7 mars :

¹²⁸ Lettre d'E. L. Patenaude à Sir Wilfrid Laurier, 26 janvier 1910, BAC, microfilm C886, p. 165816.

¹²⁹ Lettre de Narcisse L'Heureux, secrétaire de *l'Union Secourable et Protectrice des Ouvriers de Stadacona*, à Sir Wilfrid Laurier, 5 mars 1910, BAC, microfilm C887, p. 167831.

¹³⁰ Lettre de J.A. Mireault, conseil municipal de St Gabriel du Brandon, à Sir Wilfrid Laurier, 23 février 1910, BAC, microfilm C887, p. 167388.

¹³¹ *Ibid.*

« Ce conseil représentant l'opinion générale de cette municipalité est absolument opposé au Bill actuellement devant la Chambre des Communes pourvoyant à l'établissement d'une marine de guerre, il est aussi opposé à toute contribution directe à l'Angleterre.¹³² »

Les organisations reflètent donc l'opinion publique de leurs membres en prenant position sur la question navale. Plusieurs supportent le programme du gouvernement, les avantages économiques favorisant le développement industriel et national du Canada. Par contre, le fardeau financier et l'indépendance imposés au Dominion par une flotte répugnent à plusieurs associations qui dénoncent la loi. On suggère ici de ne rien faire ou d'avoir recours à une contribution afin de participer directement à la défense impériale. Par sa diversité, l'opinion publique transcende les frontières ethniques traditionnelles du pays. La langue, la province d'origine et la nationalité des intervenants ne semblent pas être le facteur déterminant des revendications, les intérêts particuliers des gens et des associations étant beaucoup plus prépondérants. En effet, si 58 pour cent des lettres francophones provenant de la province de Québec en 1910 s'oppose à la loi navale, 75 pour cent des députés francophones du Québec qui participent au débat la supportent. Même Frederick Monk, chef des nationalistes à la Chambre des communes, s'inquiète de ses compatriotes. Il affirme dans une lettre adressée à Henri Bourassa le 17 janvier :

« C'est un peu renversant de voir que nos compatriotes canadiens-français, ceux du moins qui sont «coram populo», se rangent avec les impérialistes sur cette question de la marine...¹³³ »

Par ailleurs, la correspondance du premier ministre suggère que l'argumentaire développé par le camp nationaliste durant la crise possède plusieurs points en commun

¹³² Lettre de M. Paré, du conseil municipal de Rivière des Prairies, comté de Laval, à Sir Wilfrid Laurier, 8 mars 1910, BAC, microfilm C888, p. 167924.

¹³³ Lettre de Frédéric Monk à Henri Bourassa, 17 janvier 1910, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M722, p. 262-262A.

avec celui avancé par les agriculteurs canadiens-anglais de l'Ontario et de l'Ouest.

Cependant, ces liens, soulevés par les nationalistes, ne sont aucunement exploités ni mis à l'évidence par la communauté anglophone pendant la crise. Le manque d'organisation des agriculteurs du Grange et de l'Ouest est-il à blâmer? Serait-ce les difficultés reliées à la langue ou les idées préconçues? W.D. Gregory, journaliste au *Weekly Sun*, un journal agricole de Toronto, écrit à Bourassa le 1^{er} mars :

*« I note what you say as to the development of the idea in Quebec that it is absolutely useless to discuss the navy problem with the English speaking people of the provinces, other than Quebec. The same idea is being propagated here as well as with you, but has, I am sure, no sound basis. »*¹³⁴

Ainsi, il semble exister suffisamment de preuves pour soutenir que le débat relève d'abord d'une opposition entre autonomisme et impérialisme. L'émergence d'un groupe autonomiste parmi la population de langue anglaise du dominion et le support de plusieurs Canadiens français pour la loi navale contredisent l'affirmation qui fait de la crise navale une lutte entre Canadiens français et anglais.

Ce chapitre permet de voir que le gouvernement Laurier orchestre la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada* en fonction d'un projet autonomiste. Il organise la loi de manière à développer l'autonomie du pays face à la métropole. Robert L. Borden et l'opposition impérialiste structurent leur politique à partir d'une pensée impérialiste. Il cherche à assurer que le Dominion prenne davantage de responsabilité et de pouvoir au sein de l'Empire. Henri Bourassa et l'opposition nationaliste présentent une vision autonomiste qui met l'accent sur le rejet de l'impérialisme et de toute

¹³⁴ Lettre de W. D. Gregory à Henri Bourassa, 1^{er} mars 1910, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M721 p. 274A.

participation aux guerres impériales. Le Canada doit ici favoriser son autonomie en défendant ses propres intérêts. Un facteur important du débat parlementaire demeure l'écart entre l'argumentaire du gouvernement et ceux de l'opposition, les programmes politiques avancés par les impérialistes et les nationalistes s'avérant trop émotionnels pour ébranler la position du gouvernement. Finalement, ce chapitre suggère que la population canadienne s'intéresse à la question pendant la crise navale. Elle participe au débat en écrivant, à l'initiative d'individus ou d'organisations, au premier ministre, la réponse populaire allant au-delà des clivages ethniques traditionnels.

CHAPITRE 4

LA QUESTION NAVALE ET LA PRESSE CANADIENNE

Ce chapitre analyse la question de la défense maritime du Dominion telle que perçue par la presse canadienne entre le 12 janvier, date de l'introduction de la loi, et le 27 avril 1910, exactement une semaine après sa troisième lecture à la Chambre des communes. L'historiographie de la crise navale est parsemée de références aux médias. Cependant, les historiens ne développent pas sur la couverture des journaux canadiens, préférant citer quelques articles afin de supporter leur argumentation. Comme la presse écrite est le moyen privilégié par les Canadiens pour obtenir de l'information sur la politique gouvernementale et celles de l'opposition, elle représente un outil idéal pour qualifier l'aspect « national » de la crise. De plus, à l'époque comme aujourd'hui, la presse demeure un outil primordial pour tout politicien, Laurier, Borden et même Bourassa utilisant l'utilisant pour avancer leurs causes respectives. Ainsi, les médias diffusent, entretiennent et influencent la crise navale. Il est possible d'utiliser les journaux pour étudier l'intérêt de la population puisque ces derniers sont des entreprises à profit qui dépendent de leur tirage pour prospérer¹. David A. Copeland, dans *The Function of Newspapers in Society: A Global Perspective*, affirme qu'un journal «ultimately must reflect a specific audience and mirror a particular place to function as a societal necessity.²» Conséquemment, la presse reflète l'intérêt de son public, car, pour vendre ses éditions, elle doit couvrir les sujets qui intéressent son lectorat. L'histoire canadienne fait du débat une « crise nationale », mais aucune étude ne définit

¹ David A. Copeland et Shannon E. Martin, ed. *The Function of Newspapers in Society: A Global Perspective*, London: Praeger Publishers, 2003, p. 105.

² *Ibid.*, p. 116.

explicitement ce qu'elle entend par ce terme. Ainsi, cette section cherche à déterminer si la crise navale est nationale à travers une analyse quantitative de la couverture médiatique. Pour ce faire, ce chapitre se divise en deux parties. Il s'agira d'abord d'expliquer le choix des journaux retenus. Ensuite, la couverture nationale de la question navale sera examinée afin de déterminer l'ampleur de la crise et d'en tirer les conclusions pertinentes.

4.1 Le choix des médias

La liste des journaux retenus pour l'étude est extensive. Au total, quatre hebdomadaires et quinze quotidiens sont examinés, provenant de huit villes canadiennes. Pour faciliter l'analyse, le pays a été divisé en quatre régions; les Maritimes, le Canada central, les Prairies et le Pacifique (Tableau 4.1.1). On retrouve, au sein de ces régions,

4.1.1 - Journaux retenus pour étudier la couverture médiatique de la crise navale.							
Région	Province	Ville	Journal	Type	Affiliation	Langue	Tirage mensuel moyen
Maritime	Nouvelle-Écosse	Halifax	The Evening Mail	Quotidien	Conservateur	Anglais	9 988
Maritime	Nouvelle-Écosse	Halifax	The Nova Scotian	Hebdomadaire	Libéral	Anglais	18 000
Central	Québec	Québec	Le Soleil	Quotidien	Libéral	Français	22 000
Central	Québec	Montréal	Le Devoir	Quotidien	Nationaliste	Français	12 500
Central	Québec	Montréal	La Patrie	Quotidien	Libéral	Français	44 744
Central	Québec	Montréal	The Standard	Hebdomadaire	Indépendant	Anglais	29 688
Central	Québec	Montréal	The Gazette	Quotidien	Conservateur	Anglais	16 997
Central	Ontario	Toronto	The Globe	Quotidien	Libéral	Anglais	55 796
Central	Ontario	Toronto	The Mail and Empire	Quotidien	Conservateur	Anglais	44 364
Central	Ontario	Toronto	The Weekly Sun	Hebdomadaire	Agricole	Anglais	16 000
Central	Ontario	London	The London Advertiser	Quotidien	Libéral	Anglais	16 276
Central	Ontario	London	The Evening Free Press	Quotidien	Conservateur	Anglais	25 385
Prairie	Manitoba	Winnipeg	The Manitoba Free Press	Quotidien	Libéral	Anglais	46 181
Prairie	Manitoba	Winnipeg	The Winnipeg Telegram	Quotidien	Conservateur	Anglais	32 582
Prairie	Manitoba	Winnipeg	The Grain Grower's Guide	Hebdomadaire	Agricole	Anglais	19 687
Prairie	Alberta	Calgary	The Daily News	Quotidien	Indépendant	Anglais	16 000
Prairie	Alberta	Calgary	The Daily Herald	Quotidien	Indépendant	Anglais	9 616
Pacifique	Colombie-Britannique	Vancouver	The Vancouver World	Quotidien	Libéral	Anglais	21 733
Pacifique	Colombie-Britannique	Vancouver	The Vancouver Daily Province	Quotidien	Indépendant	Anglais	22 785

Source: *The Canadian Newspapers Directory, Seventh Edition*, 1911, A. McKim Limited, Montreal, 1911.

une certaine concentration, qui reflète surtout le niveau de répartition de la population du Dominion. Pour assurer une représentation adéquate de la couverture médiatique, seuls

les plus importants journaux de chaque ville sont analysés, leurs tirages volumineux leur permettant de rejoindre une plus grande partie du peuple canadien. De plus, à l'époque comme aujourd'hui, plusieurs médias supportent un parti politique, il est donc nécessaire d'étudier un minimum de deux périodiques par ville, de manière à éviter le monopole d'un parti au détriment des autres. La ville de Québec fait ici exception, le journal *Le Soleil* étant utilisé pour contrebalancer la couverture médiatique de langue française de Montréal.

Afin de faciliter la recherche, trois dates importantes ont été identifiées. Il s'agit précisément des trois lectures qu'a subies la loi navale à la Chambre des communes, soit le 12 janvier, le 10 mars et le 20 avril 1910. Pour mesurer la réaction nationale à la loi navale, chaque journal fut examiné pendant la semaine suivant une lecture, donnant ainsi l'occasion aux éditeurs, et quelques fois aux lecteurs, de réagir. La grande majorité des médias retenus sont des quotidiens, leurs éditions permettant de mieux couvrir la période abordée. Cependant, quelques hebdomadaires ont dû être consultés, soit parce qu'ils demeurent la seule option possible, parce que leur tirage en fait un outil incontournable, ou soit parce qu'ils représentent des groupes importants comme, par exemple, les *Grain Grower's* de l'Ouest et le *Grange* d'Ontario. Dans le cas des hebdomadaires, la période étudiée a été élargie pour recouvrir l'ensemble des parutions publiées entre le 12 janvier et le 27 avril 1910. Ainsi, 422 articles furent recensés à partir de 198 éditions tirées des dix-neuf journaux retenus (Tableau 4.1.2).

4.2 La couverture médiatique nationale de la crise navale

Les médias du Dominion s'intéressent rapidement au débat parlementaire relié la loi navale. Dès le 12 janvier 1910, les journaux annoncent que Wilfrid Laurier présente

4.1.2 - Couverture médiatiques, par éditions, entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.				
Province	Journal	Couverture		
		Articles	Éditions	Articles par édition
Nouvelle-Écosse	The Evening Mail	23	13	1,8
Nouvelle-Écosse	The Nova Scotian	15	7	2,1
Québec	Le Soleil	29	12	2,4
Québec	Le Devoir	31	14	2,2
Québec	La Patrie	46	19	2,4
Québec	The Standard	19	6	3,2
Québec	The Gazette	22	12	1,8
Ontario	The Globe	25	14	1,8
Ontario	The Mail and Empire	39	13	3
Ontario	The Weekly Sun	26	11	2,4
Ontario	The London Advertiser	22	11	2
Ontario	The Evening Free Press	19	10	1,9
Manitoba	The Manitoba Free Press	20	10	2
Manitoba	The Winnipeg Telegram	24	12	2
Manitoba	The Grain Grower's Guide	2	2	1
Alberta	The Daily News	15	8	1,9
Alberta	The Daily Herald	9	6	1,5
Colombie-Britannique	The Vancouver World	11	7	1,6
Colombie-Britannique	The Vancouver Daily Province	25	11	2,3
Résultats	Moyenne	22	10,4	2,1
	Total	422	198	-----

un projet de loi voulant la mise sur pied d'un service naval canadien. À partir du 13, on donne les grandes lignes de la loi tout en résumant les propos tenus à la Chambre des communes par les députés canadiens. Quoique l'intensité de la couverture varie selon le temps et la lecture, la question retient l'attention des journalistes canadiens pendant plusieurs mois. Un éditorialiste de l'hebdomadaire montréalais, *The Standard*, affirme 12 février :

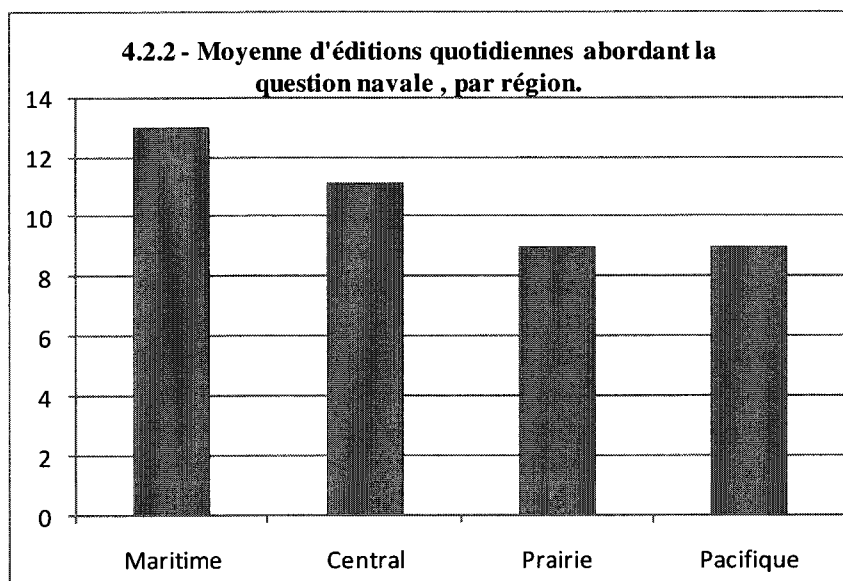
« ... I am thoroughly convinced that our great Naval Question is bound up with our whole life as a people, and that its issues will affect our welfare to the end of time.³ »

Entre le 12 janvier et le 27 avril 1910, les journaux examinés ont produit, pendant les trois semaines étudiées, 84 éditoriaux, 301 articles, 17 lettres ouvertes, 7 caricatures et 13 publicités mentionnant ou se référant à la question navale (Tableau 4.2.1).

³ « One Sea, One Fleet, and Canada, Five Articles on Imperial Defence - V, The Navy », *The Standard*, (12 février 1910), p. 4.

4.2.1 - Production journalistique reliée à la crise navale, publiée entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.						
Journal	Types					Total
	Éditoriaux	Articles	Lettres	Caricatures	Publicités	
The Evening Mail	4	15	0	3	1	23
The Nova Scotian	5	10	0	0	0	15
Le Soleil	13	15	1	0	0	29
Le Devoir	2	26	3	0	0	31
La Patrie	2	38	0	2	4	46
The Standard	2	13	2	0	2	19
The Gazette	3	18	0	0	1	22
The Globe	6	19	0	0	0	25
The Mail and Empire	11	25	2	0	1	39
The Weekly Sun	4	16	6	0	0	26
The London Advertiser	8	14	0	0	0	22
The Evening Free Press	6	12	0	0	1	19
The Manitoba Free Press	4	14	1	0	1	20
The Winnipeg Telegram	5	19	0	0	0	24
The Grain Grower's Guide	0	1	1	0	0	2
The Daily News	5	10	0	0	0	15
The Daily Herald	1	7	1	0	0	9
The Vancouver World	0	10	0	0	1	11
The Vancouver Daily Province	3	19	0	2	1	25
Total	84	301	17	7	13	-----

L'analyse de la couverture médiatique permet rapidement de comprendre que la crise navale est de dimension nationale. En effet, on trouve la présence de la question dans tous les journaux étudiés, et ce, d'un océan à l'autre. Le nombre d'éditions quotidiennes abordant la défense marine du Canada varie selon la région, alternant entre 9 pour les Prairies et 13 pour les Maritimes. Il est possible de voir que le sujet est plus présent dans l'Est du pays que dans l'Ouest, mais il est important de considérer que les Maritimes sont sous représentées, un des médias analysés étant un hebdomadaire. Ainsi, seul le quotidien *The Evening Mail* sert d'échantillon. En général, l'intérêt demeure relativement stable de région en région, malgré une légère décroissance de la couverture d'est en ouest (Tableau 4.2.2). L'Est s'intéresse davantage à la question navale, car la région semble se sentir plus concernée. En effet, les liens économiques entre le Canada central, les Maritimes et la Grande-Bretagne sont plus directs, le Saint-Laurent et la côte est permettant l'importation et l'exportation des produits canadiens et britanniques. De



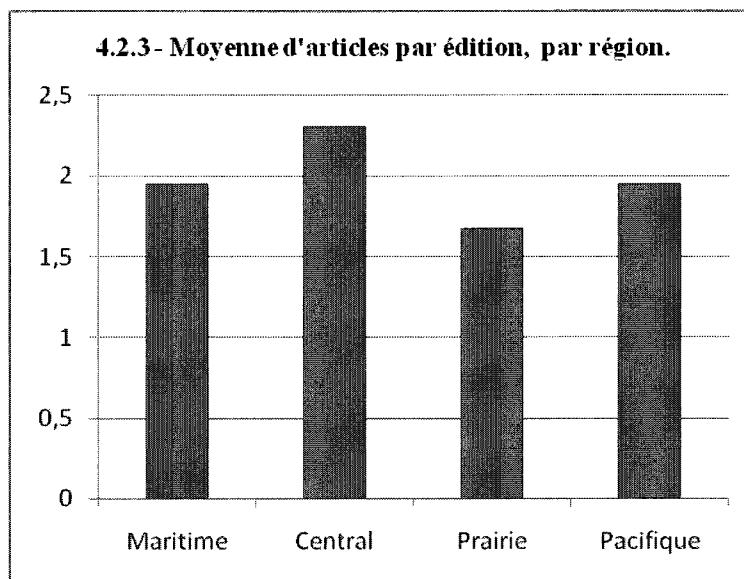
plus, il est à noter que ces régions s'attendent à bénéficier des avantages économiques de la loi navale, notamment par la construction et l'entretien des navires du nouveau service. Par exemple, le journal montréalais *La Patrie* et *The Evening Mail* de Halifax annoncent le 15 janvier que deux chantiers maritimes seront construits à Montréal et Halifax par les entreprises britanniques *Swan and Hunter* et *Maxim and Sons*⁴. Le programme du gouvernement Laurier offre donc à ces régions un avantage considérable dont les Prairies et le Pacifique ne peuvent bénéficier. Malgré son hostilité à la loi navale en faveur d'un don, *The Evening Mail* reconnaît la valeur économique du projet. Un éditorialiste y écrit le 11 mars: « *It is only as a Canadian steel shipbuilding scheme that the Laurier program has any attraction.* »⁵

Un examen du nombre d'articles publiés par édition dans chaque région illustre une couverture médiatique légèrement plus élevée au Canada central. Ainsi, on retrouve 2,31 textes mentionnant la question au Canada central alors que les Prairies ne produisent

⁴ « Chantiers maritimes au Canada », *La Patrie*, (15 janvier 1910), p. 20 et « A Report That Swan and Hunter Will Spend Million Dollars on Plant in Dartmouth », *The Evening Mail*, (15 janvier 1910), p.1.

⁵ « The Naval Bill; The Government's Vote and the Country's Interest », *The Evening Mail*, (11 mars 1910) p. 11.

que 1,68 article par édition en moyenne. Il s'agit d'un écart assez faible, surtout lorsque l'on considère que les Maritimes et le Pacifique occasionnent 1,95 article par parution (Tableau 4.2.3). Il est donc possible de conclure que l'ensemble des régions ont un intérêt légitime pour la question navale, chacune lui attribuant une couverture assez identique par édition.

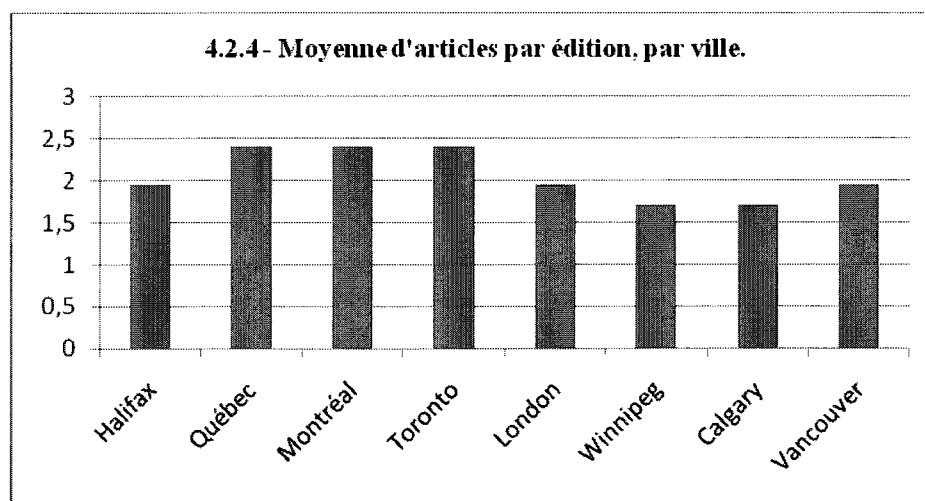


Une preuve importante de l'intérêt du public envers la loi navale se trouve dans la vague de campagnes promotionnelles qui s'y rattachent. En effet, la question navale captive suffisamment l'attention des médias et de la population pour que plusieurs entreprises l'utilisent pour vendre leurs produits, et ce, dans toutes les régions du pays. C'est d'abord le cas de la *Compagnie d'Auvent des Marchands Limitée*, de Montréal, qui publie dans *La Patrie*, en mars 1910, une série d'annonces publicitaires visant à écouler des bateaux de plaisance⁶. La firme *Black Cat Cigarettes* se montre plus ambitieuse et lance une campagne promotionnelle dans les journaux d'Halifax, de Montréal, de Toronto, de London et de Winnipeg. On y voit la figure emblématique de l'Empire

⁶ Par exemple : « La flotte canadienne », *La Patrie*, (12 mars 1910), p. 27.

britannique, John Bull, tenant une boîte de cigarettes dans une main et un navire de guerre dans l'autre avec le slogan : « *Two Lines in Which John Bull Excels* »⁷. La société *Buck-Eye cigars* présente, quant-à-elle, une publicité, dans le quotidien *The Vancouver World*, illustrant Wilfrid Laurier cultivant la flotte canadienne tout en affirmant : « *Just Watch the Canadian Navy Grow* »⁸.

Si l'on se tourne maintenant vers la production d'articles, on remarque une légère augmentation de la couverture médiatique moyenne dans les villes de l'Est, particulièrement en ce qui concerne le Canada central. La crise navale reçoit plus d'attention dans les villes de Québec, Montréal et Toronto où 2,4 textes sont imprimés par édition alors que Halifax, London et Vancouver font paraître 1,95 article. Calgary et Winnipeg, avec 1,7 article, arrivent au dernier rang, le projet du gouvernement intéressant moins les Prairies (Tableau 4.2.4). La couverture médiatique au Canada

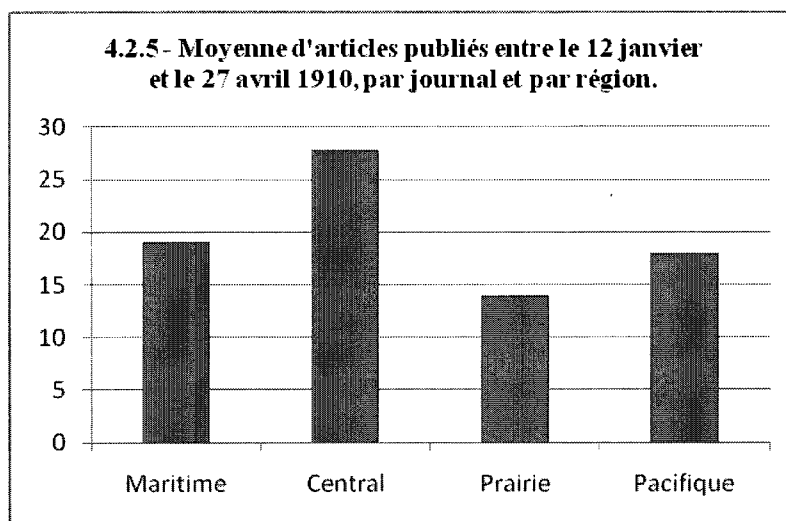


central est donc légèrement plus développée que pour l'ensemble du pays. Cette augmentation peut sembler insignifiante, mais elle se remarque davantage lorsque l'on procède à l'analyse de la moyenne d'articles publiés par journal. En effet, il est possible

⁷ Par exemple : « *Two Lines in Which John Bull Excels* », *The Evening Mail*, (14 mars 1910), p. 4.

⁸ « *The Buck-Eye* », *The Vancouver World*, (12 mars 1910), p. 23.

de voir une nette domination du Canada central qui réalise une production plus soutenue par journal. Entre le 12 janvier et le 27 avril, les médias y produisent, en moyenne, 27,8 articles alors que les Maritimes arrivent au second rang avec 19 textes par publication. L'intérêt du Canada central est encore plus marqué lorsqu'on examine la couverture des Prairies où l'on ne retrouve, en moyenne, que 14 articles (Tableau 4.2.5).



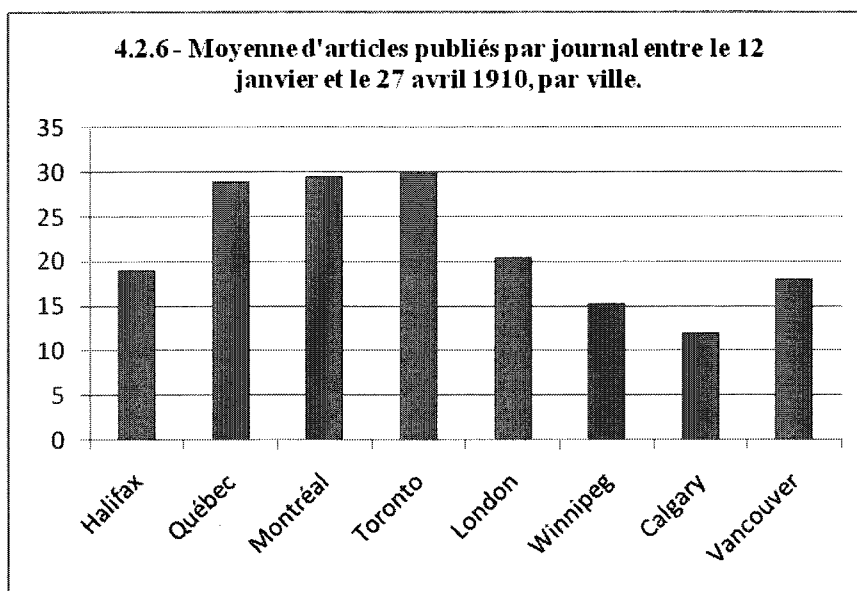
L'étude de la production d'articles par ville illustre encore plus clairement la popularité accrue de la question navale au Canada central. Assurément, la couverture médiatique se fait plus assidue dans les municipalités de Toronto, Montréal et Québec qui produisent respectivement en moyenne, 30, 29,5 et 29 textes par journal. Région la plus peuplée du Dominion, le Canada central demeure l'endroit au pays où l'autonomisme et l'impérialisme s'entrechoquent le plus aisément, notamment grâce à la présence de la population canadienne-française et généralement autonomiste du Québec. De plus, il est important de noter l'émergence d'une population autonomiste en Ontario, comme le reflète bien le quotidien torontois *The Mail and Empire*, le 10 mars, dans un article rapportant les propos émis la veille à la Chambre des communes :

« It had been said that the separatist idea was drawn from Quebec. But the speaker [John Allister Currie] pointed out that Quebec was not to be singled out for blame in this particular. An Ontario man, a particular friend of the Prime Minister, Mr. Ewart, K.C, had worked along that line and produced a book so vicious and disloyal as to deserve to be burned by the common hangman. According to Mr Ewart, every evil, imaginary or real, that ever happened to this country, from the Quebec Act to the fall of the Quebec bridge, was caused by Downing Street.⁹ »

Ainsi, la proximité de groupes autonomistes et les impérialistes et leurs intérêts économiques, culturels et politiques divergents font de la question navale un sujet de premier plan au Canada central, ce qui explique, en partie, une couverture médiatique plus développée.

En général, plus on s'éloigne du Québec et de l'Ontario, moins on récupère d'articles par journal. La ville de Vancouver fait ici exception; la Colombie-Britannique étant une province côtière, la question navale y rejoint naturellement un certain public. La comparaison des deux agglomérations portuaires étudiées permet de recenser une couverture médiatique presque identique. En effet, les médias d'Halifax accordent en moyenne 19 articles au sujet alors que ceux de Vancouver en produisent 18. Étant lié directement à la mer, il est tout à fait normal de retrouver un intérêt soutenu pour la question navale dans ces régions où les enjeux économiques, politiques et militaires associés à une flotte canadienne se feront nettement sentir. Il est à noter qu'à l'opposé, l'intérieur du continent s'intéresse moins à la loi, Winnipeg et Calgary y dédiant le moins d'espace. On ne documente que 15,3 textes par journal dans la capitale du Manitoba tandis que la métropole de l'Alberta se limite à 12 (Tableau 4.2.6). La question navale s'y fait moins populaire, car les médias se penchent d'abord sur le

⁹ « Dreadnought Proposal Defeated in Commons », *The Mail and Empire*, (10 mars 1910), p. 12. Currie soutient même, durant son discours, que l'idée de séparation aurait pris naissance en Ontario avant de se répandre au Québec. John Allister Currie, Chambre des communes, 9 mars 1910, p. 5331.



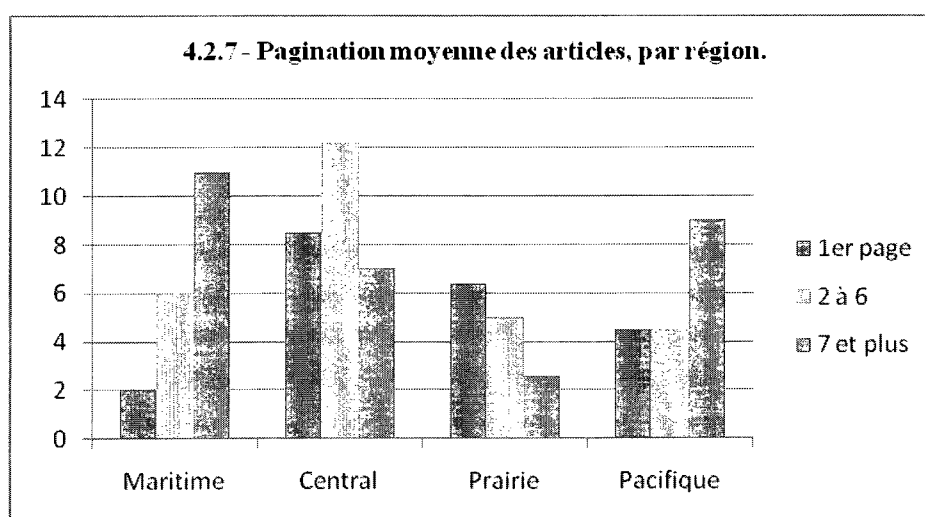
problème des éleveurs à grains. Il s'agit d'une lutte entre les intérêts agricoles, les propriétaires des éleveurs et les gouvernements provinciaux; les agriculteurs demandant à l'État d'acquiescer l'infrastructure de stockage et de transport de grain afin de maximiser leurs revenus en éliminant les marchands de blé trop avares¹⁰. Ainsi, la couverture médiatique des Prairies porte plus sur la réalité quotidienne de son environnement, soit les revendications des cultivateurs, qu'à la loi navale du ministère Laurier, un phénomène assez distant et étranger. En effet, la crise navale est même perçue comme une perte de temps, la majorité parlementaire du gouvernement Laurier garantissant le passage de la loi. L'État canadien, écrit-on, préfère gaspiller ses ressources plutôt que de défendre les intérêts et les besoins de ses citoyens, surtout ceux des agriculteurs de l'Ouest. Un éditorialiste du *Daily News* de Calgary exprime clairement cette tendance le 11 mars 1910 :

« The naval debate at Ottawa lasted five weeks and from the first minute the vote on the bill was certain. In other words, a month of the government's time, which is worth \$28\$ a minute, was wasted. Figure it out. »¹¹

¹⁰ « The Government and the Grain Growers », *The Winnipeg Telegram*, (11 mars 1910), p. 4.

¹¹ Éditorial sans titre, *The Daily News*, (11 mars 1910), p. 4.

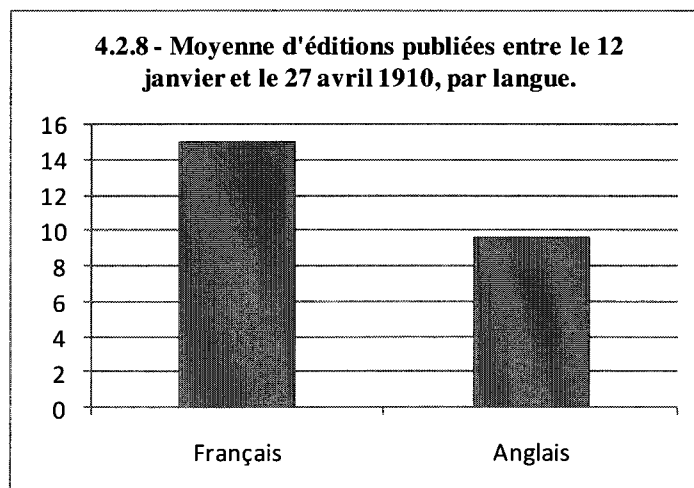
Cependant, l'analyse de la mise en page des articles publiés démontre que la loi navale demeure assez importante dans les Prairies. En effet, il s'agit de la seule région au pays où le sujet est abordé d'abord et avant tout en première page. Ainsi, même si la défense maritime du Dominion y est moins discutée, on lui réserve une place primordiale quand on la présente. Quoique la question semble cruciale au Canada central, il est à noter qu'une plus grande quantité de textes sont imprimés dans les pages 2 à 6 des journaux, ce qui peut suggérer que l'intérêt principal est retenu par d'autres événements d'actualités comme, par exemple, les élections législatives britannique et française. Même la mort du célèbre écrivain américain Mark Twain capture plus l'attention que la question navale à un certain moment. Fait intéressant, la couverture médiatique de la crise navale paraît plus accessoire dans les régions côtières du pays où le problème est abordé, en grande partie, dans les dernières sections des éditions (Tableau 4.2.7). Ces régions s'intéressent beaucoup à la Grande-Bretagne; l'élection britannique qui se déroule pendant la période y étant largement couverte dans les médias locaux¹².



¹² Par exemple: « Awaiting the Results of the Elections in England », *The Vancouver Daily Province*, (15 janvier 1910), p. 1.

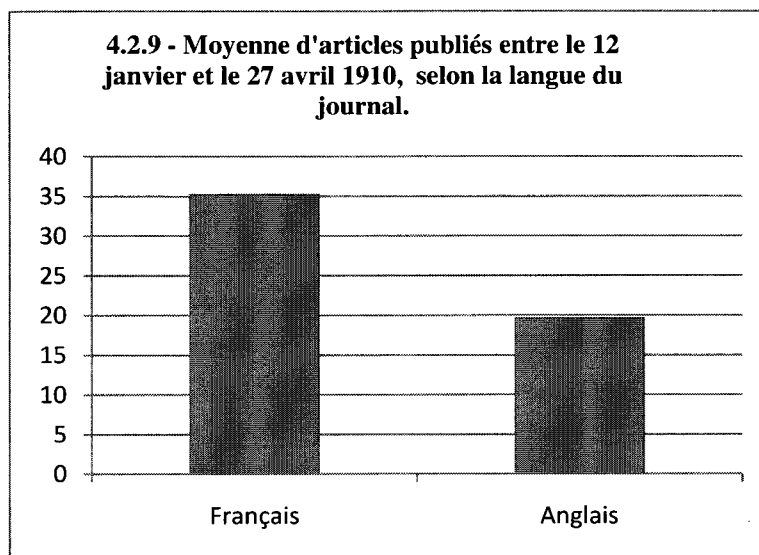
Même si les Prairies semblent accorder davantage de priorité au sujet, la loi navale est plus présente au Canada central pendant la période étudiée, car les médias y développent une couverture beaucoup plus extensive. Comme on y voit davantage la loi, il est possible de croire que les Canadiens habitant cette région ont pu prendre conscience plus facilement de la crise que leurs homologues des autres zones.

L'analyse de la couverture médiatique à partir de la langue d'usage des médias est très significative. Elle permet de documenter l'intérêt beaucoup plus élevé des médias de langue française pour la loi navale comparativement à leurs homologues anglophones. En moyenne, un journal francophone aborde le sujet dans 15 éditions entre le 12 janvier et le 27 avril 1910 tandis qu'un bulletin de langue anglaise ne le mentionne que 9,6 fois (Tableau 4.2.8). Cette tendance est grandement accentuée lorsqu'on



examine la production moyenne d'articles selon la langue de la publication. Assurément, les journaux francophones, motivés par la peur de perdre ou le désir d'augmenter l'autonomie du Dominion, développent une couverture plus intensive de la crise navale que les médias anglophones. On retrouve, en moyenne, 35,3 textes sur la loi dans les journaux francophones tandis que leurs homologues de langue anglaise publient 19,8

textes entre le 12 janvier et le 27 avril 1910 (Tableau 4.2.9). La couverture de langue française est si importante que le journal torontois *The Mail and Empire* est le seul média de langue anglaise à se trouver parmi les meneurs le nombre d'articles produits. En effet, ses 39 publications arrivent au second rang, après les 46 textes du quotidien montréalais *La Patrie* et devant les 31 du *Devoir* et les 29 du *Soleil* de Québec. Cette



nette supériorité de la couverture médiatique chez les journaux francophones démontre clairement le haut niveau d'intérêt de la part des Canadiens français face à la loi navale du gouvernement Laurier.

Ces derniers s'intéressent surtout à l'autonomie et au développement économique et politique du Canada. Plusieurs supportent l'organisation d'un service navale, car ils y voient une évolution naturelle du processus d'indépendance. Le quotidien *Le Soleil*, de Québec, écrit le 14 janvier :

« Nous avons commencé par assurer notre défense territoriale, nous continuerons notre évolution rationnelle, suivant les principes posés dans la constitution, en prenant les mesures pour assurer la protection de nos côtes.¹³ »

¹³ « Le sophisme de M. Bourassa », *Le Soleil*, (14 janvier 1910), p. 4.

Certains Canadiens français favorisent la mise sur pied d'une escadre qui permettrait de consolider l'autonomie et l'indépendance du Canada. Wilfrid Plante, de Valleyfield, Québec, affirme lors d'une entrevue accordée à *La Patrie* le 6 mars : « *Je suis en faveur d'une marine, parce que c'est devenu nécessaire si nous voulons devenir une nation.*¹⁴ » Cependant, d'autres Canadiens français s'opposent à l'idée d'organiser une marine de guerre, car ils y voient une menace pour l'autogouvernance du Dominion. En effet, ils perçoivent dans l'article 23 de la loi navale un moyen permettant au gouvernement britannique de s'ingérer dans les affaires du Canada afin de lui imposer ses politiques et ses guerres. Le projet de Laurier est donc une reculade pour le Dominion, qui reprend le statut de colonie après des années de luttes acharnées pour faire valoir ses droits. Henri Bourassa écrit dans *Le Devoir* du 13 janvier que la loi n'est qu'une « *nouvelle preuve que nous ne sommes pas une nation mais une colonie gouvernée par un proconsul [le gouverneur général].*¹⁵ »

Ainsi, les Canadiens français s'intéressent considérablement à la question navale. Majoritairement autonomistes, ils cherchent à défendre les droits du Canada face à la Grande-Bretagne. Le débat se fait ici, au détriment des questions géostratégiques, sur le meilleur moyen pour augmenter le degré d'autonomie du Dominion. Certains croient qu'une flotte canadienne consolide le gouvernement responsable, une étape fondamentale au processus d'indépendance tandis que d'autres refusent toute politique de défense maritime, n'y voyant qu'un outil permettant au gouvernement impérial d'imposer ses politiques au Canada.

¹⁴ « Le Canada et la Mère-Patrie », *La Patrie*, (14 mars 1910), p. 6.

¹⁵ Henri Bourassa, « Sur le bord de l'abîme », *Le Devoir*, (13 janvier 1910), p. 1.

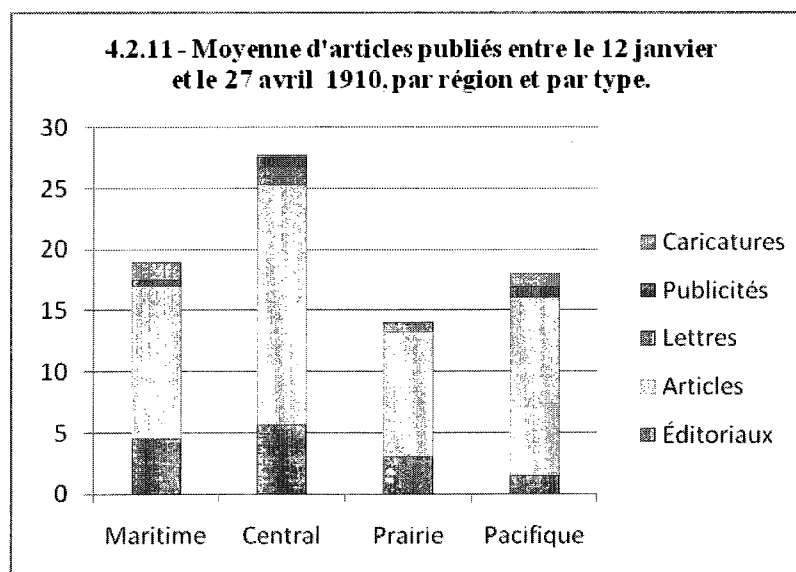
La presse canadienne demeure active dans la crise navale en se positionnant par rapport à la loi du gouvernement Laurier. En effet, tous les journaux retenus se prononcent sur l'organisation d'un service naval tandis qu'un seul, *The Daily News* de Calgary, refuse de se situer face à l'idée d'une contribution aux coffres de la marine britannique. Le plébiscite est moins attrayant, seulement sept des dix-neuf médias analysés s'affirmant clairement sur le sujet (Tableau 4.2.10). Il semble que le plébiscite

4.2.10 - Positions prises sur la question navale par les journaux étudiés entre le 12 janvier et le 27 avril 1910.						
Province	Ville	Journal	Affiliation	Position		
				Marine	Contribution	Plébiscite
Nouvelle-Écosse	Halifax	The Evening Mail	Conservateur	Non	Oui	Oui
Nouvelle-Écosse	Halifax	The Nova Scotian	Libéral	Oui	Non	---
Québec	Québec	Le Soleil	Libéral	Oui	Non	Non
Québec	Montréal	Le Devoir	Nationaliste	Non	Non	Oui
Québec	Montréal	La Patrie	Libéral	Oui	Non	---
Québec	Montréal	The Standard	Indépendant	Oui	Oui	---
Québec	Montréal	The Gazette	Conservateur	Non	Oui	---
Ontario	Toronto	The Globe	Libéral	Oui	Non	---
Ontario	Toronto	The Mail and Empire	Conservateur	Non	Oui	---
Ontario	Toronto	The Weekly Sun	Agricole	Non	Non	Oui
Ontario	London	The London Advertiser	Libéral	Oui	Non	---
Ontario	London	The Evening Free Press	Conservateur	Non	Oui	Oui
Manitoba	Winnipeg	The Manitoba Free Press	Libéral	Oui	Non	Non
Manitoba	Winnipeg	The Winnipeg Telegram	Conservateur	Non	Oui	---
Manitoba	Winnipeg	The Grain Grower's Guide	Agricole	Non	Non	Oui
Alberta	Calgary	The Daily News	Indépendant	Oui	---	---
Alberta	Calgary	The Daily Herald	Indépendant	Non	Oui	---
Colombie-Britannique	Vancouver	The Vancouver World	Libéral	Oui	Oui	---
Colombie-Britannique	Vancouver	The Vancouver Daily Province	Indépendant	Non	Oui	---

soit perçu comme étant plutôt accessoire par plusieurs journaux qui accordent plus d'importance au débat opposant Laurier et Borden, la question centrale demeurant la place que doit occuper le Canada dans l'Empire. Comme la majorité des journaux supporte une forme de défense navale, l'idée d'avoir recours au peuple reste très secondaire, voire inutile.

Les éditoriaux constituent une source d'information primordiale pour déterminer l'attitude des journaux individuels; les éditorialistes analysant et se positionnant officiellement par rapport aux programmes des différents partis. De plus, la composition

des articles, les caricatures et les lettres ouvertes publiées dans les médias permettent aussi de comprendre implicitement la tendance d'un journal. En effet, chaque médium se montre soit critique, soit élogieux envers une position ou un chef particulier, ce qui décrit bien ses préférences. Par exemple, *The Evening Mail*, de Halifax, ouvre le bal dans un texte présentant la loi navale le 18 janvier 1910. On y encense Robert L. Broden, car sa politique « *breathes the true spirit of virile manhood, lofty Canadian patriotism and lofty imperial patriotism...* »¹⁶ Quant à lui, le quotidien montréalais *La Patrie* publie, le 15 mars, dans son entièreté le « *magnifique* » discours prononcé le 8 mars devant la Chambre des communes par Honoré Hippolyte Achille Gervais, député libéral de Saint-Jacques¹⁷. Encore une fois, la prédominance du Canada central se fait sentir; l'utilisation de l'éditorial, de l'article et de la lettre ouverte y étant légèrement plus développée qu'ailleurs au pays (Tableau 4.2.11).

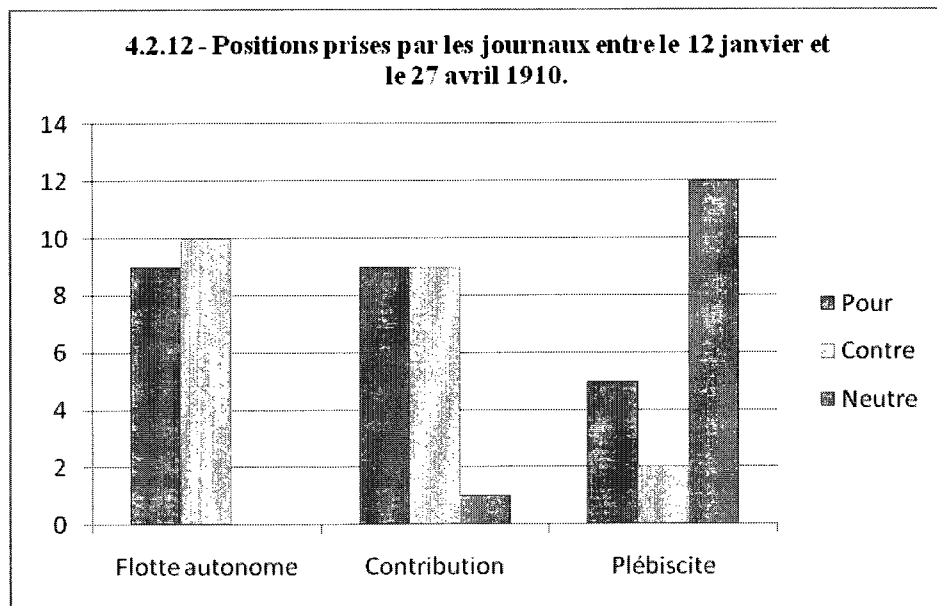


L'analyse de la position des médias est très intéressante, car elle démontre bien que la défense maritime divise profondément le Canada. La totalité des journaux étudiés

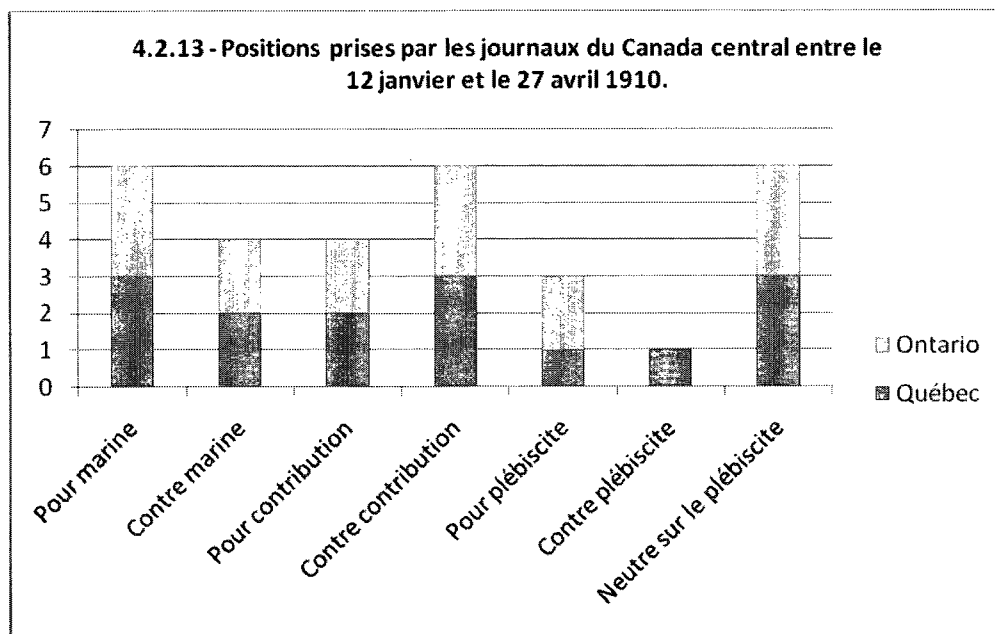
¹⁶ « R.L. Borden's Masterly Speech on Canada's Immediate Duty to Herself and to the Empire », *The Evening Mail*, (18 janvier 1910), p. 8.

¹⁷ « Le Canada et la Mère-Patrie », *La Patrie*, (15 mars 1910), p. 9 et 10.

se positionne par rapport à l'idée de mettre sur pied une flotte canadienne autonome; 9 étant pour, 10 étant contre. La réaction à la suggestion impérialiste scinde littéralement le pays, autant de journaux supportant et s'opposant à cette politique tandis qu'un seul ne se prononce pas sur la question. La position des médias face au plébiscite sur l'organisation d'un service naval demeure par contre plus vague, la grande majorité refusant de statuer sur le sujet, la clé du débat demeurant l'organisation d'une flotte ou le don d'une contribution. Seulement cinq journaux y sont favorables alors que deux s'y opposent (Tableau 4.2.12).



La division des journaux au Canada central est très impressionnante. Elle démontre que les médias du Québec et de l'Ontario sont divisés également sur la question navale. En effet, on retrouve autant de publications en faveur ou opposées à l'organisation d'un service naval et au recours à une contribution. Le plébiscite fait ici exception. Même si la majorité des médias du Canada central ne se positionne pas, l'Ontario favorise légèrement plus une consultation alors qu'un seul journal québécois s'y oppose (Tableau 4.2.13).



La loi navale reçoit sa part d'appui, car on la voit comme un moyen permettant de favoriser le développement du pays. Par exemple, *The Nova Scotian*, de Halifax, perçoit l'occasion de consolider le gouvernement autonome du Dominion, renforçant ainsi les pouvoirs du parlement canadien. Le journal affirme le 22 avril :

« Responsibility for the Navy, must be vested somewhere, and the Canadians who appreciate the significance of self-government would never consent to a proposal which would divest the Government and Parliament of Canada of that responsibility and place it in the hands of Ministers holding offices in Downing Street. ¹⁸ »

De plus, l'hebdomadaire montréalais *The Standard* soutient qu'un service naval est fondamental, car il permet aux Canadiens de réaliser une partie de leurs prétentions nationalistes en donnant une présence internationale au pays. Un éditorial du 15 avril mentionne que :

« A Country can have no standing in international affairs, and its citizen no individuality, unless it possesses land and sea forces sufficient to justify its pretensions. ¹⁹ »

¹⁸ « Looking Backward », *The Nova Scotian*, (22 avril 1910), p. 8.

¹⁹ «The Canadian Navy, *The Standard* », (15 janvier 1910). p. 9.

Toutefois, plusieurs médias s'opposent à la loi navale puisqu'elle ne permet pas au Dominion de réaliser son devoir en participant activement à la sécurité impériale. De plus, on dénonce le projet gouvernemental en l'accusant de nier la réalité militaire courante. Pour ces journaux, l'Europe n'est pas dissociable de la politique et des besoins de défense maritime du Canada. *The Evening Mail*, de Halifax, écrit le 11 mars que :

« *The Laurier Government's «program» misses all the vital points of an effective measure of naval defence, and its uselessness is all the more conspicuous at the present time when what is needed is a plan that will strengthen the Empire within the next two or three years - a requirement that the Laurier program makes no pretence of meeting.*²⁰ »

Assurément, les médias opposés à la loi navale soutiennent que les navires choisis pour équiper le nouveau service ne sont d'aucune utilité pour renforcer la marine britannique. En optant pour des croiseurs et des contre-torpilleurs, le gouvernement Laurier néglige les principes stratégiques modernes qui font des cuirassés *dreadnoughts* le noyau des flottes et des affrontements navals contemporains. En insistant sur ses « *Toy Ships* », la politique du premier ministre demeure impuissante pour affermir l'Empire tout en ne garantissant aucunement la sécurité du Dominion. Selon le quotidien torontois, *The Mail and Empire*, la loi est tout simplement inutile. Il affirme le 21 avril que : « *A scheme such as this is useful neither to the Empire nor us. It does not strengthen the Empire. Nor does it give Canada any defence other than that we now have.*²¹ »

La politique de l'opposition impérialiste reçoit, elle aussi, sa part de soutien. D'abord, comme un service naval est très complexe par sa nature et son ampleur, sa mise sur pied prend énormément de temps à se concrétiser. Puisque la menace allemande fait en sorte que le Canada doit agir immédiatement, plusieurs journaux

²⁰ « The Naval Bill; The Government's Vote and the Country's Interest », *The Evening Mail*, (11 mars 1910), p. 11.

²¹ « On a Separatist Basis », *The Mail and Empire*, (21 avril 1910), p. 6.

viennent à appuyer l'idée de contribuer financièrement à la *Royal Navy*. Ils y voient un moyen permettant au Dominion d'aider instantanément et efficacement la mère patrie tout en maximisant le niveau de protection offert par l'investissement canadien. *The Gazette*, de Montréal, se prononce en faveur d'une contribution dès le 13 janvier :

« *Having regard to the matter of efficiency and the business view of getting the greatest practicable return for the outlay, the thing to do was to give the money to the British Admiralty to be used in the carrying out of a plan of defence in which the interests and risks of all parts of the Empire would be considered and provided for.*²² »

Pour les médias à tendance impérialiste, les Canadiens, en tant que citoyens britanniques, ont un devoir de participer à la défense de l'Empire. Comme on associe l'idée de liberté, de justice et de progrès aux valeurs et aux institutions anglaises, le Dominion doit faire sa part pour protéger la fondation de sa société et la source de son développement. Il est fondamental de contribuer, car ses « nations sœurs » moins prospères et épanouies, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, ont déjà fait preuve de leur loyauté en s'engageant rapidement auprès des autorités impériales. *The Evening Mail* de Halifax illustre clairement ce point le 12 mars :

« *It cannot but be very annoying to all Canadians imbued with the British spirit, to have Canada doing absolutely nothing for the first line of defense, at a time when all the other «daughter nations» are rallying to the defense of the empire by strengthening of the Empire's Navy.*²³ »

Toutefois, l'idée d'offrir un don à la marine britannique est fortement critiquée par certains journaux. Ces derniers affirment qu'il n'existe aucune menace de guerre imminente entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne nécessitant une solution aussi

²² « The Naval Programme », *The Gazette*, (13 janvier 1910), p. 6.

²³ « Sir Wilfrid's Little Program Useless as a Defense Measure; A Comparison With Australia », *The Evening Mail*, (12 mars 1910), p. 15.

extrême. Pour le quotidien *The Globe*, de Toronto, une contribution n'est qu'une solution désespérée alors qu'un service naval est plus efficace et réaliste :

« It is because we cannot believe the situation calls for any desperate remedies that less sensational but in the end far more effective means are being taken to assume Canada's fair share in the burdens of Imperial defence.²⁴ »

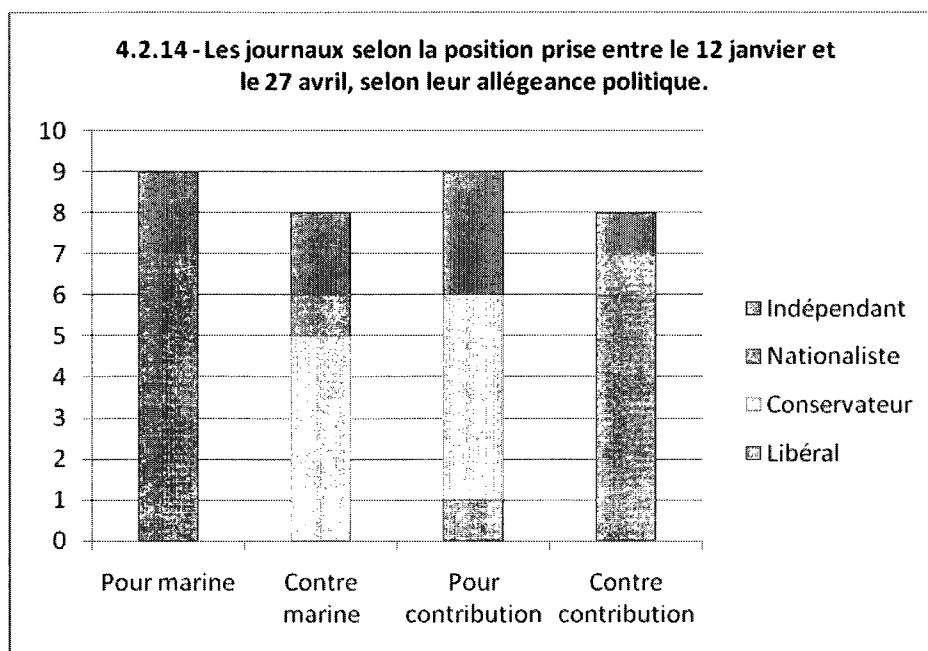
De plus, on y voit une violation des principes et des libertés politiques britanniques. Une contribution enfreint l'essence du gouvernement autonome et de la représentation populaire puisque le Canada n'est point consulté par les autorités impériales lors de la prise de décision. Comme les Canadiens ne participent pas à l'élaboration des politiques de Londres, leurs deniers ne peuvent être utilisés pour financer les projets qui en découlent; un don n'est qu'une taxe sans représentation. Un hebdomadaire de Halifax, *The Nova Scotian*, écrit le 22 avril :

« To accept the proposition of the Opposition would be dangerous in the extreme. It is not merely contrary to the whole trend of constitutional development under the British system, but it is tantamount to a declaration, on the part of the Opposition, that the people are not to be trusted to discharge their full duty in time of stress or emergency.²⁵ »

Pour bien comprendre la position des journaux, il est nécessaire d'examiner leur allégeance politique. En effet, il est possible de voir que les médias canadiens suivent, en grande partie, la ligne de parti pendant la crise navale (Tableau 4.2.14). Les organes libéraux favorisent unanimement le projet gouvernemental tout en s'opposant à une contribution. De leur côté, les publications conservatrices rejettent entièrement la loi du ministère Laurier en faveur d'une offrande à la flotte impériale. Les médias indépendants avancent une opinion beaucoup plus partagée, étant également divisée sur

²⁴ « The Naval Bill », *The Globe*, (14 janvier 1910), p. 6.

²⁵ « Looking Backward », *The Nova Scotian*, (22 avril 1910), p. 8.



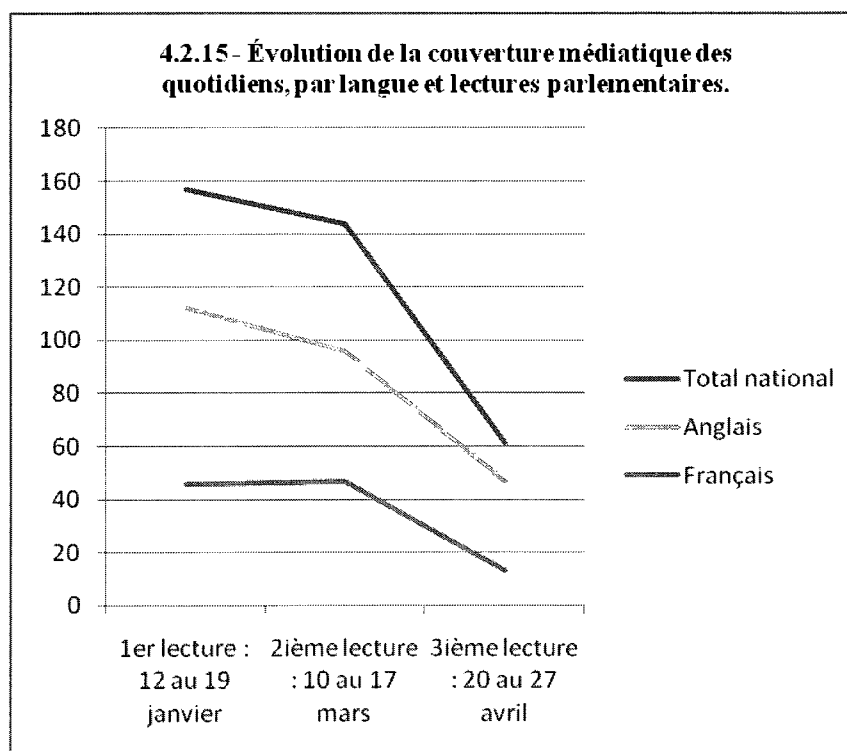
une marine canadienne tout en accordant un léger avantage à l'envoi d'un don. Il est donc crucial de considérer l'aspect politique de la couverture médiatique, car les liens entre la presse et les partis politiques sont très importants. En effet, certains journaux appartiennent directement à des associations politiques tandis que d'autres sont propriétés de politiciens ou de gens proches d'un parti. Par exemple, le *Mail and Empire* est depuis 1895 un organe du parti conservateur²⁶ tandis que *La Patrie* est propriété de la famille de Joseph-Israël Tarte²⁷, ministre des Travaux publics du gouvernement Laurier entre 1896 et 1902. Il ne s'agit pas ici d'avancer que la presse est biaisée dans son exposé, mais de prendre note des divisions politiques présentes dans la société, les médias reflétant l'état idéologique du Canada. Ainsi, les milieux libéraux du pays

²⁶ Minko Sotiron, *From Politics to Profit: the Commercialization of Canadian Daily Newspapers, 1890-1920*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1997. p. 123. L'éditeur du *Mail and Empire* se plaint même en 1906 que les intérêts économiques d'un des propriétaires du journal, John Riordon, qui désire obtenir des contrats de publication du gouvernement fédéral, nuisent à sa capacité d'aider le parti conservateur.

²⁷ Jean de Bonville, *La presse québécoise de 1884 à 1914 : genèse d'un média de masse*, Québec, Presse de l'Université Laval, 1988. p. 98, 134 et 155. Même après leur rupture en 1902, Laurier et Tarte conservent leur bienveillance en ce qui concerne *La Patrie*, Laurier pour bénéficier des faveurs du journal et Tarte, celles du gouvernement.

tiennent à favoriser des mesures autonomistes alors que les cercles conservateurs s'identifient aux politiques impérialistes. Cependant, une exception de marque est à relever : les noyaux conservateurs canadiens-français proposent des idées autonomistes à l'inverse de leurs homologues canadiens-anglais.

Notons aussi que la presse semble perdre son intérêt pour la crise navale après la seconde lecture de la loi. L'analyse de la couverture médiatique par lecture démontre clairement un déclin de la présence de la question dans les journaux canadiens (Tableau 4.2.15). Malgré une couverture très développée au lendemain de la première



lecture, les médias y accordent de moins en moins de place lors des lectures subséquentes. Alors que l'on retrouve 157 articles dans la semaine suivant la présentation de la loi, la couverture chute sans cesse pour atteindre que 61 textes à la troisième lecture. Les quotidiens de langue française contreviennent toutefois à cette tendance, car ils produisent un article de plus pour la seconde lecture (47) que pour la

première (46). Cependant, cette mouvance ne se maintient pas, seulement 13 textes étant publiés après la troisième lecture par les journaux francophones étudiés. Ainsi, malgré une attention initiale très élevée, la question navale perd son attrait. En fait, la sanction royale de la loi, le 4 mai, passe presque inaperçue, pour ne pas dire qu'elle est ignorée, par les médias canadiens. Après avoir atteint son apogée lors de la deuxième lecture, le 10 mars, la question navale intéresse beaucoup moins ces derniers qui jugent le débat clos, la majorité parlementaire du gouvernement Laurier rendant inévitable le passage de la loi à la Chambre des communes, la troisième lecture n'étant qu'une formalité. Un éditorialiste du *Vancouver Daily Province* écrit le 10 mars :

« The great public is even more anxious than the members of the house can possibly be that this long and useless discussion should terminate.[...] There is not the slightest doubt that the government's measure will be carried. Sir Wilfrid has the majority to do as he chooses.²⁸ »

De plus, l'approche émotive adoptée par l'opposition pendant la crise se montre incapable de renouveler son argumentaire après la première et la seconde lecture, ce qui explique peut-être, en partie, la chute de l'intérêt des médias pour la question navale.

Les médias canadiens jouent un rôle important pendant la crise navale en alimentant un discours parmi la population. Ils servent d'intermédiaire entre le parlement canadien, source primaire de la crise, et la population, permettant à cette dernière de s'informer et, quelquefois, de se prononcer sur la question. La presse contribue au débat en prenant position par rapport aux différentes politiques qui émergent, fournissant ainsi une opinion extra-parlementaire même si la ligne de parti est généralement suivie, et ce, au détriment des clivages ethniques traditionnels. La

²⁸ « The Naval Debate », *The Vancouver Daily Province*, (10 mars 1910), p. 6.

couverture médiatique démontre que la crise navale est une crise nationale, le sujet étant mentionné dans tous les journaux étudiés. Toutefois, il est possible de conclure que la crise est centrée sur l'Ontario et le Québec, les médias publiant plus d'éditions et plus d'articles par éditions au Canada central que dans toute autre région. Le Canada français semble s'intéresser davantage à la question, la peur de voir le pays perdre son gouvernement responsable étant omniprésente. L'étude de la mise en page des textes parus illustre que les journaux, quoiqu'accordant beaucoup d'importance à la loi, se penchent d'abord sur divers sujets pendant la période. En effet, l'actualité locale, et même quelquefois internationale occupe plus souvent la une que le projet du ministère Laurier. De plus, il est possible de voir une certaine perte d'intérêt à long terme, la troisième lecture de la loi au parlement étant beaucoup moins abordée que la première, le débat étant jugé clos après la deuxième lecture. L'étude de la couverture médiatique démontre que la crise navale est nationale, mais concentrée au Canada central où autonomistes et impérialistes tentent de déterminer définitivement l'avenir du pays.

CONCLUSION

Après quatre mois de débat houleux à la Chambre des communes, la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada* est sanctionnée le 4 mai 1910 par Lord Grey, gouverneur général du Canada. Malgré l'importance et la passion soulevée par la crise navale, Laurier est demeuré en parfait contrôle pendant le débat parlementaire. En effet, l'amendement demandant la tenue d'un plébiscite suggéré par Frederick Monk a été défait, 175 voix à 18, tandis que celui de Robert L. Borden, réclamant un plébiscite et le don d'une contribution d'urgence a été battu 129 voix à 74¹. Le dernier vote portant sur la loi à la Chambre est remporté par le gouvernement par une majorité de 41 voix, 111 députés l'approuvant, 70 le rejetant². La loi crée une force navale régulière, une réserve et un collège naval à Halifax. Elle prévoit une flotte de 5 croiseurs et 6 contre-torpilleurs, destinés à défendre les intérêts canadiens dans l'Atlantique comme dans le Pacifique. Rapidement, deux croiseurs vieillissants, le *Niobe* et le *Rainbow*, sont acquis auprès de la Grande-Bretagne afin de jeter les bases du nouveau service, en attendant la construction des nouveaux navires de guerre du Dominion.

L'impact de la crise navale sur le Canada est très mitigé. En effet, le débat n'influence aucunement le gouvernement, la loi étant votée sans aucune modification majeure. Le projet final sanctionné par le gouverneur général le 4 mai 1910 demeure entièrement conforme aux intentions du ministère Laurier telles qu'énoncées le 12 janvier lors de l'introduction de la loi à la Chambre des communes. De plus, la crise ne marque aucunement les tendances idéologiques présentes au pays à l'époque, les

¹ « R.L. Borden's Amendment Lost by Majority of Fifty-five », *The Evening Mail*, (10 mars 1910), p. 10.

² « Naval Bill Passed », *The Gazette*, (21 mars 1910), p. 1.

intervenants défendant des positions déjà bien établies avant la présentation de la mesure. Les autonomistes, les nationalistes et les impérialistes restent fidèles à leur politique, se contentant que de développer et préciser certains aspects. La crise navale n'introduit que peu, voir aucune, nouvelle dynamique dans l'antagonisme opposant l'autonomisme et l'impérialisme.

Cependant, le gouvernement Laurier paie cher pour la *Loi concernant le Service de la Marine du Canada*. En effet, contre toute attente, cette dernière poussera les nationalistes à s'allier avec les impérialistes, malgré leur opposition radicale, pour défaire le gouvernement lors de l'élection fédérale de 1911. Mais il est important de nuancer : l'élection de 1911 ne porte pas uniquement sur la loi navale. Tandis que Bourassa sonne la charge en attaquant Laurier sur le service naval au Canada français, Borden s'acharne, au Canada anglais, contre l'entente de réciprocité canado-américaine proposée par Laurier³. Dans la circonstance, ce sont plutôt les politiques de Laurier et de son gouvernement qui causent leur chute, les nationalistes n'y voyant que la subjugation de l'autonomie canadienne et les impérialistes, qu'une déclaration d'indépendance dissimulée.

L'alliance entre les nationalistes et les impérialistes sera de courte durée, Borden n'acceptant de rappeler la loi navale de Laurier que pour la remplacer par une nouvelle mesure accordant un le don immédiat de 35 millions aux coffres de la marine britannique afin de financer la construction de trois *super-dreadnoughts* au grand damne de Bourassa⁴. Toutefois, Laurier parvient à faire échouer ce projet, le Sénat canadien, à

³ William Norwood Higham, *op. cit.*, p. 65.

⁴ Borden envisage de financer la construction de trois navires de la classe *Queen Elizabeth*, chaque bâtiment représentant un investissement de plus de £3 000 000. John C. Lambelet, *loc. cit.*, p. 12

majorité libérale, le rejetant⁵. Ainsi, la loi navale, malgré l'hostilité des forces impérialistes et nationalistes, survivra tandis que le service naval, bien qu'oublié et négligé par la population canadienne et son gouvernement, perdurera.

Malgré les intentions de Laurier, le service naval canadien ne sera jamais un outil d'autonomie. D'abord, sa défaite électorale l'empêchera d'implanter son programme. En effet, le gouvernement est incapable de compléter le processus d'appel d'offres lancé en juin 1910 avant l'élection de 1911⁶. Une fois au pouvoir, Borden met fin à la procédure, la construction des navires étant abandonnée⁷. Ainsi, le service naval de Laurier n'aura jamais la chance de défendre les intérêts du Canada, ni de le représenter sur la scène internationale.

De plus, la loi internationale et l'adoption des ordonnances royales, les *King's Regulations and Admiralty Instructions*, empêcheront le Canada d'utiliser sa flotte comme outils d'autonomie. Dès la conférence impériale de 1909, le problème du contrôle de cette force émerge, le Canada ayant manifesté le désir de maîtriser et de décider de l'état de guerre de ses navires. En effet, le gouvernement impérial étant toujours responsable de la politique étrangère de l'Empire, il s'agit ici d'une impossibilité, car un gouvernement colonial ne possède aucune juridiction à l'extérieur de ses eaux territoriales, limitée à 3 miles ou 4.83 kilomètres⁸. De plus, comme le Canada ne détient aucun droit de regard sur son état de guerre, il lui est impossible de

⁵ Barry Gough and Roger Sarty, « *Sailors and Soldiers: The Royal Navy, the Canadian Forces, and the Defence of Atlantic Canada, 1890-1918* » dans Fred W Crickard, Michael L. Hadley, et Rob Huebert, *op. cit.*, p. 122.

⁶ William Norwood Higham, *op. cit.*, p. 53-54. Pourtant, en février 1911, une firme britannique sera retenue des 13 entreprises intéressées, cette dernière s'engageant à construire les navires et l'infrastructure nécessaire à la réalisation du projet au Canada. Laurier et Louis-Philippe Brodeur, ministre de la Marine, refuseront finalement d'accorder le contrat en période électorale.

⁷ Tony German, *op. cit.*, 1990. p. 29.

⁸ Marc Milner, *op. cit.*, p. 16.

déterminer de l'état de guerre de ses vaisseaux. Ces derniers sont tout simplement en guerre quand la Grande-Bretagne l'est⁹. Cependant, les représentants britanniques n'ont pas cherché à clarifier ce problème d'ordre essentiellement constitutionnel en 1909 puisque, au dire de William Norwood Higham, « *it is not the British practice to bring about constitutional changes at the conference table, but rather to recognize them when they have become fait accompli.*¹⁰ » Ce n'est seulement qu'après avoir pris possession des deux croiseurs britanniques à l'automne 1910 que le Canada est informé par l'Amirauté britannique qu'elle entend maintenir son autorité en eau internationale. Laurier, déterminé à maintenir le contrôle du Dominion sur sa flotte, aborde le sujet lors de la conférence impériale de 1911. Les négociations mènent à la signature d'une entente tripartite entre le Canada, l'Australie et la Grande-Bretagne. Barry Morton Gough définit cet accord dans *The End of Pax Britannica and the Origins of the Royal Canadian Navy*:

« *By agreement, the Royal Canadian and Royal Australian navies were to have training and discipline similar to that of the Royal Navy. In time of peace they were under Dominion control in Dominion waters and under Admiralty control outside those waters. In time of war they were to come under admiralty control if and when so placed by the Dominions.*¹¹ »

Le gouvernement canadien n'aura donc le contrôle de sa flotte que dans ses eaux territoriales et dans deux secteurs définis et délimités par l'Amirauté : le nord-ouest de l'Atlantique et le nord-est du Pacifique¹². Cependant, pour maintenir son autorité et son autonomie en temps de guerre, le Canada devra nécessairement garder ses navires à

⁹ William Norwood Higham, *op. cit.*, p. 39.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Publié dans W. A. B. Douglas, *op. cit.*, p. 100.

¹² Roger Sarty, *The Maritime Defence of Canada*, p. 63.

l'intérieur de ses eaux territoriales, tout déploiement extérieur passant automatiquement sous contrôle britannique¹³.

De plus, il sera encore plus difficile de faire de la flotte canadienne un outil d'autonomie, ses marins étant formés selon les *King's Regulations and Admiralty Instructions*¹⁴. Entraînés en fonction des méthodes et les traditions en vigueur dans la *Royal Navy*, les marins canadiens développeront l'instinct de se tourner constamment vers l'Amirauté, minimisant l'autorité du gouvernement canadien. Ainsi, la flotte créée pour renforcer l'autonomie canadienne par rapport à la Grande-Bretagne deviendra probablement le service de défense le plus impérialiste au Canada. Il faudra attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale avant de voir les ordonnances royales remplacées par des directions canadiennes, les *King's Regulations for the Government of His Majesty's Canadian Naval Service*¹⁵. Cette transition ne se fera pas sans heurt, une série de mutineries mineures au sein de la flotte en 1949 étant partiellement attribuée à un antagonisme entre l'attitude « *britannique* » des officiers et l'attitude « *canadienne* » des marins¹⁶.

En ayant l'intention de faire du service naval un outil d'autonomie, Laurier était en avance sur son temps. À l'instar de la création du département des Affaires étrangères en 1909, la loi navale est une mesure partielle visant à offrir au pays un certain pouvoir

¹³ La possibilité d'un refus de participation du Canada à une guerre impériale est abordée en comité le 19 janvier. Laurier affirme alors : « *La marine ne prendrait pas part à la guerre, et resterait inactive.* » Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 19 avril 1910, p. 7848.

¹⁴ Les *King's Regulations and Admiralty Instructions* sont présentés comme un simple code de discipline pendant le débat en chambre et en comité, les parlementaires ne lui accordant aucune incidence sur le nouveau service. L'impact long terme de ces règles, notamment en ce qui concerne la formation des marins, semble avoir été négligé. Chambres des communes, 12 janvier et 19 avril 1910, p. 1831 et 7884-7885.

¹⁵ William Glover, *The RCN: Royal Colonial or Royal Canadian Navy?* dans Fred W Crickard, Michael L Hadley, et Rob Huebert, *op cit.*, p. 84.

¹⁶ L.C. Audette, *The Lower Deck and the Mainguy Report of 1949* dans James A Boutilier, *op cit.*, p. 246 et 247.

dans ses relations extérieures, dernière étape à franchir pour compléter l'autonomie. Politicien averti, Laurier demeure conscient des limites de son projet, les affaires étrangères du Canada devant toujours passer par Londres. Néanmoins, il cherche en quelque sorte à créer un précédent en donnant une influence, appelée à grandir, au Dominion dans une sphère politique lui étant jusqu'alors interdite. Il envisage le service naval comme un outil permettant à une génération future de leaders canadiens de finaliser son programme autonomiste, l'indépendance étant la destinée ultime du Canada. D'ailleurs, il cite le poète Rudyard Kipling à la Chambre des communes le 3 février 1910, lors de son deuxième discours sur la loi navale :

*« Daughter am I in my mother's house,
But mistress in my own;
The gates are mine to open
As the gates are mine to close
And I set my house in order. ¹⁷ »*

¹⁷ Sir Wilfrid Laurier, Chambre des communes, 3 février 1910. p. 3117.

BIBLIOGRAPHIE

Sources d'archives

Documents

Coast defences of the Dominion, - memorandum of C. Campbell, 23 octobre 1884, BAC, RG9 II-A-1, volume 487, Defences of Canada, vol. VI, docket A-1187, p. 919 à 925

Colonial Conference, 1902, Conference between the Secretary of state for the Colonies and the Premiers of the self-governing colonies, minutes of proceedings and papers laid before the conference, Colonial Office, 1902, 518 p.

Colonial Conference, 1907, Minutes of Proceedings of the Colonial Conference, 1907, London, Eyre and Spottiswoode, 1907. 622 p.

Confidential Papers Laid Before the Imperial Defence Conference, 1909, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 20, septembre 1909, 84 p.

Constitution of the Navy League publiée dans The Navy League, British Columbia Branch, No. 56, Victoria, British Columbia, 9 p.

Driver, H, Letter of Vickers Sons & Maxim, LD., BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 3, dossier 22, 12 novembre 1909. 1 p.

Extract from the Hamilton Herald of Dec. 10th, 1907. (Re subject of Canadian Navy discussed at Canadian Club, Hamilton.), BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 16, 10 décembre 1907. 4 p.

Fleets (Great Britain and Foreign Countries). Return Showing the Fleets of Great Britain, France, Russia, Germany, Italy, United States of America, and Japan, on the 31st day of March 1907, London, Eyre and Spottiswood, 1907. 74 p.

Groene, William, document sans titre, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 3, dossier 22, 10 septembre 1909. 1 p.

Holland, H.T., Precedence of Colonial Naval and Military Forces, publié dans Colonial Conference, 1887, Proceedings of the Colonial Conference; 1887. Papers Laid before the Conference, Colonial Office, July 1887. p. 330

Jones, A,G, Militia and Defence, Canada, BAC, fonds Sir Wilfrid Laurier, volume 772, 4 mai 1878. 1 p.

Lettre confidentielle d'Andrew R. Gordon à C.H. Tupper, ministre de la Marine et des Pêcheries, 6 novembre 1888, BAC, RG 25, série A-1, volume 105

Lettre d'Andrew R. Gordon à C.H. Tupper, ministre de la Marine et des Pêcheries, 10 juillet 1891, BAC, RG 25, série A-1, volume 107

Lettre de C.E. Kingsmill, 1^{er} février 1909, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 2, dossier 17, 1^{er} février 1909, 2 p.

Lettre de Frédérick Monk à Henri Bourassa, 17 janvier 1910, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M722, 2 p.

Lettre de Goldwin Smith à Henri Bourassa, 14 juin 1909, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M721, 3 p.

Lettre d'Henri Bourassa à Goldwin Smith, 18 novembre 1909, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M721, 6 p.

Lettre de H.J. Wickham à Louis-Philippe Brodeur, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 10 décembre 1906, 1 p.

Lettre de H.J. Wickham, 22 mai 1908, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 8 p.

Lettre de W. D. Gregory à Henri Bourassa, 1^{er} mars 1910, BAC, fonds Henri Bourassa, microfilm M721 2 p.

Mémo du Général Edward Selby Smyth portant sur la défense navale du Canada, 1^{er} février 1879, BAC, Privy Council Dormants, RG 2, volume 5121, Order in Council 1623, *On Subject of Creating a reserve Naval Force (Training Ships)*, 16-19 mai 1879.

Memorandum by the Canadian Ministers concerning Defence, annexe de minutes of proceeding 1902, dans *Colonial Conference, 1902, Conference between the Secretary of state for the Colonies and the Premiers of the self-governing colonies, minutes of proceedings and papers laid before the conference*, colonial office, October 1902, 2 p.

Mémoire du contre-amiral Charles E. Kingsmill, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 17, 1^{er} février 1909, 1 p.

Objects of the Navy League in Canada, publié dans H.J. Wickham, *Naval Defence of Canada*, a paper, Toronto, Murray Printing Company, 1896. p. 13

Proceedings of a Conference between the Secretary of State for the colonies and the Premiers of the Self-governing colonies at the Colonial Office, London, June and July 1897, London, Darling & Son, 1897. 218 p.

Proposals for Canadian Naval Reserve, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume. 3, dossier 23, 14 octobre 1898, 1 p.

Protecting Trade Routes, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 3, dossier 25, novembre 1909, 1 p.

Second Report of the Royal Commissioners appointed to inquire into the Defence of British Possessions and Commerce Abroad dans *Colonial Conference, 1887, Proceedings of the Colonial Conference; 1887. Papers Laid before the Conference*, Colonial Office, July 1887. p. 425 à 440

Selby-Smyth, Edward, *Annual Report of the State of the Militia for 1878*, Ottawa, 1st January, dans *Sessional papers of the Dominion of Canada, Volume 5, First Session of the Fourth Parliament, 1879*, p. 5 – xxii et xxiii

Sir B.C. Brown's Suggested proposal for Beginning in Canada, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, microfilm H1017, volume 2, dossier 17, 23 juin 1909. 1 p.

Spain, O.G. *Memorandum for the Deputy Reference Canadian Naval Militia*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 28 janvier 1907, 2 p.

Wickham, H.J., *The Navy League (Toronto Branch) Annual Report of the Executive Committee for the Year 1907*, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 3, dossier 23, 10 février 1908, 3 p.

Correspondance de Sir Wilfrid Laurier

Lettre anonyme à Wilfrid Laurier, 13 décembre 1909, BAC, microfilm C884, 2 p.

Lettre anonyme à Wilfrid Laurier, 5 février 1910, BAC, microfilm C886, 3 p.

Lettre d'A.C.P.R. Landry à Wilfrid Laurier, 29 décembre 1909, microfilm C884, 7 p.

Lettre d'A.J.H. Eckardt à Wilfrid Laurier, 14 août 1909. microfilm C879, 5 p.

Lettre d'A. McCleary à Wilfrid Laurier, 29 janvier 1910, BAC, microfilm C885, 3 p.

Lettre d'Arnoldi D. Foster à Wilfrid Laurier, 7 février 1909, BAC, microfilm C886, 5 p.

Lettre d'Athur E. Vance à Wilfrid Laurier, 18 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 2 p.

Lettre de C.A. Semlin à Wilfrid Laurier, 24 février 1910, BAC, microfilm C885, 2 p.

Lettre de Charles Colquhoun Ballantyne à Wilfrid Laurier, 14 janvier 1910, BAC, microfilm C885, 2 p

Lettre de Charles Eddie à Sir Wilfrid Laurier, 14 avril 1909, BAC, microfilm C875, 3 p.

Lettre d'E.B. Edwards à Wilfrid Laurier, 5 avril 1909, BAC, microfilm C875, 3 p.

Lettre d'E.H. Bronson à Wilfrid Laurier, 10 mai 1909, BAC, microfilm C876, 2 p.

Lettre d'E.K. Marshall à Wilfrid Laurier, 5 avril 1909, BAC, microfilm C875, 2 p.

Lettre d'E. L. Patenaude 26 janvier 1910, BAC, microfilm C886, 2 p.

Lettre de Frank Emery à Wilfrid Laurier, 1^{er} novembre 1909, BAC, microfilm 882, 2 p.

Lettre de Fred L. Fowke à Wilfrid Laurier, 18 janvier 1910, BAC, microfilm C885, 3 p.

Lettre de F.S. Oakden à Wilfrid Laurier, 1^{er} mars 1910, BAC, microfilm C887, 9 p.

Lettre de G.M. Myrray à Wilfrid Laurier, 22 mai 1909, BAC, microfilm C877, 3 p.

Lettre de G. Terry à Wilfrid Laurier, 17 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 2 p.

Lettre de Herbert Bowles à Wilfrid Laurier, 14 janvier 1910, BAC, microfilm C885, 7 p.

Lettre de Herbert Bowles à Wilfrid Laurier, 25 novembre 1909, BAC, microfilm C883, 4 p.

Lettre de H.J. Hickham à Sir Wilfrid Laurier, 12 décembre 1896, BAC, microfilm C275, 3 p.

Lettre de H.J. Wickham à Sir Wilfrid Laurier, 26 juin 1901, BAC, microfilm C786, 6 p.

Lettre de J. Albert Archambeault à Wilfrid Laurier, 8 février 1910, BAC, microfilm C885, 2 p.

Lettre de James Mclean à Wilfrid Laurier, 2 avril 1909, BAC, microfilm C875, 2 p.

Lettre de J.A. Mireault à Wilfrid Laurier, 23 février 1910, BAC, microfilm C887, 4 p.

Lettre de J.F.McCurdy à Wilfrid Laurier, 11 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 6 p.

Lettre de J.H. Sinclair à Wilfrid Laurier, 27 décembre 1909 BAC, microfilm C884, 3 p.

Lettre de J.T. Duncan à Wilfrid Laurier, 24 mars 1909, BAC, microfilm C857, 2 p.

Lettre de John A. Barron à Wilfrid Laurier, 16 février 1908, BAC, microfilm C859, 4 p.

Lettre de Jos Peirson à Sir Wilfrid Laurier, 11 mars 1902, BAC, microfilm C792, 4 p.

Lettre de Joseph White à Wilfrid Laurier, 4 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 3 p.

Lettre de Lance T. Smith à Wilfrid Laurier, 14 avril 1909, BAC, microfilm C875, 3 p.

Lettre de Lewis Hall à Wilfrid Laurier, 21 avril 1909, BAC, microfilm C875, 3 p.

Lettre de M. Paré à Wilfrid Laurier, 8 mars 1910, BAC, microfilm C888, 2 p.

Lettre de Narcisse L'Heureux à Wilfrid Laurier, 5 mars 1910, BAC, microfilm C887, 2 p.

Lettre de Raymond Préfontaine à Sir Wilfrid Laurier, 20 décembre 1905, BAC, microfilm C829, 4 p.

Lettre de R.G. Macpherson à Laurier, 28 mars 1908, BAC, microfilm C860, 3 p.

Lettre de W. A. Hall à Wilfrid Laurier, 3 mars 1910, BAC, microfilm C887, 3 p.

Lettre de W.C. Good à Wilfrid Laurier, 25 octobre 1909, BAC, microfilm C881, 3 p.

Lettre de W.D. Gregory à Wilfrid Laurier, 14 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 12 p.

Lettre de W. M. McKenzie à Wilfrid Laurier, 7 février 1909, BAC, microfilm C886, 2 p.

Lettre de W.M. German à Wilfrid Laurier, 12 janvier 1910, BAC, microfilm C885, 4 p.

Lettre de W.H. McKenzie à Wilfrid Laurier, 29 novembre 1909, BAC, microfilm C883, 2 p.

Lettre de Wilfrid Laurier à James McMullen, 25 août 1909, BAC, microfilm BAC C879, 1 p.

Lettre de Wilfrid Laurier à Frank Emery, 4 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 2 p.
Lettre de Wilfrid Laurier à W.D Gregory, 19 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 3 p.

Lettre de William M. Leonhard à Wilfrid Laurier, 17 novembre 1909, BAC, microfilm C882, 7 p.

Lettre signée « un Canadien français » à Wilfrid Laurier, 14 février 1910, BAC, microfilm C887, 3 p.

Télégramme de John Wemyss à Wilfrid Laurier, 29 mars 1909, BAC, microfilm C875, 1 p.

Sources Imprimées

Lois et traités

Acte concernant l'union et le gouvernement du Canada, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau- Brunswick, ainsi que les objects qui s'y rattachent. Article 15 (30^e Victoria, chap. 3), Québec, A. Coté, 1868. 208 p.

An Act Constituting the Naval Militia of Canada, BAC, fonds Louis-Philippe Brodeur, volume 2, dossier 14, 1904. 18 p.

An Act to make better Provision for the Naval Defence of the Colonies publié dans *A Collection of the Public General Statutes Passed in the Twenty-eight and Twenty-ninth Years of the Reign of Her Majesty Queen Victoria: Being the Seventh Session of the Eighteenth Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, London, George Edward and William Spottiswoode, 1865. 648 p.

Acte concernant la Milice et la Défense de la Puissance du Canada, publié dans *Statuts du Canada passés dans la trente-et-unième année du premier parlement du Canada, deuxième partie, du 12 mars 1868*, Ottawa, Malcolm Cameron, 1868. 391 p.

Loi concernant le Service de la Marine du Canada, publiée dans *Actes du Parlement de la Puissance du Canada, 9-10 Édouard VII*, Ottawa, C.H. Parmelee, 1910. 388 p.

The Reciprocity Treaty of 1854: Voir sites internet

Discours parlementaires

Canada, Parlement, *Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, quatrième session, sixième parlement, vol. 1*, 53 Victoria, Ottawa, Brown Chamberlin, 1890.

- Laurier, Wilfrid, Chambres des communes, 17 février 1890, p. 743 à 764

Canada, Parlement, *Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, cinquième session, huitième parlement, vol 1*, 63-64 Victoria, Ottawa, S. E. Dawson, 1900.

- Bourassa, Henri, Chambre des communes, 1^{er} mars 1900, p. 1111
- Bourassa, Henri, Chambre des communes, 13 mars 1900, p. 1781 à 1829

Canada, Parlement, *Compte Rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada, quatrième session, neuvième parlement, vol. LXVIII*, 4 Édouard VII, Ottawa, S.E. Dawson, 1904.

Canada, Parlement, *Compte Rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada, première session, dixième parlement, vol. I à V*, 5 Édouard VII, Ottawa, S.E. Dawson, 1905.

Canada, Parlement, *Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, première session, onzième parlement*, 9 Édouard VII, 1909 vol. XC, Ottawa, C.H. Parmelere, 1909.

- Borden, Robert Liard, Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3716 à 3726
- Foster, George E., Chambres de communes, 29 mars 1909, p. 3685 à 3707
- La résolution Foster, votée le 29 mars 1910, p. 3769
- Laurier, Wilfrid, Chambres des communes, 29 mars 1909 p. 3707 à 3716

Canada, Parlement, *Compte rendu officiel des débats de la Chambre de communes du Canada, deuxième session, onzième parlement*, 9 Édouard VII, Ottawa, C.H. Parmelee, 1909-1910, vol 1,2,3 et 5.

- Armstrong, Joseph Elijah, Chambre des communes, 1er mars 1910, p. 4677 à 4701
- Beauparlant, Aimé Majorique, Chambre des communes, 16 février 1910, p. 3894 à 3908
- Blondin, Pierre Édouard, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4710 à 4714
- Borden, Frederick William, Chambre des communes, 10 février 1910, 3482 à 3533
- Borden, Robert Laird, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1835 à 1861
- Borden, Robert Laird, Chambre de communes, 3 février 1910, p. 3144 à 3157
- Borden, Robert Laird, Chambre des communes, 20 avril 1910, p. 7923 à 7931
- Boyer, Gustave Benjamin, Chambre des communes, 1er mars 1910, p. 4750 à 4771
- Bristol, Edmund James, Chambres des communes, 20 avril 1910, p. 7965 à 7988

- Clare, George Adam, Chambre des communes, 8 mars 1910, p. 5196 à 5205
- Clark, Michael, Chambre des communes, 8 février 1910, p. 3453 à 3466
- Edwards, John Wesley, Chambre des communes, 23 février 1910, p. 4319 à 4346
- Foster, George E., Chambre des communes, 10 février 1910, p. 3533 à 3577
- Gervais, Honoré Hippolythe, Chambre des communes, 8 mars 1910, p. 5225 à 5251
- Jameson, Clarence, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1861 à 1868
- Hughes, Samuel, Chambre des communes, 17 février 1910, p. 3974 à 4016
- Lachance, Arthur, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5120 à 5135
- Lancaster, Edward Arthur, Chambre des communes, 9 mars 1910, p. 5295 à 5311
- Laurier, Wilfrid, Chambre des communes, 12 janvier 1910, p. 1829 à 1835
- Laurier, Wilfrid, Chambre des communes, 17 janvier 1910, p. 2079
- Laurier, Wilfrid, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3116 à 3144
- Lemieux, Rodolphe, Chambre des communes, 3 février 1910, p. 3189 à 3221
- Macdonald, Edward Mortimer, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3780 à 3826
- McAlister, Duncan Hamilton, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5151 à 5161
- McKenzie, Daniel Duncan, Chambre des communes, 28 février 1910, p. 4594 à 4618
- McLean, Murdo Young, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4668 à 4677
- Middlebro, William Sora, Chambre des communes, 8 février 1910, p. 3390 à 3417
- Molloy, John Patrick, Chambre des communes, 7 mars 1910, p. 5186 à 5195
- Monk, Frederick, Chambres des communes, 3 février 1910, p. 1868 à 1875

- Nantel, Wilfrid Bruno, Chambre des communes, 2 mars 1910, p. 4795 à 4831
- Paquet, Eugène, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4942 à 4970
- Porter, Edward Guss, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4902 à 4930
- Rivet, Louis Alfred Adhémar, Chambre des communes, 22 février 1910, p. 4271 à 4301
- Roche, William James, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3826 à 3857
- Roy, Joseph Alfred Ernest, Chambre des communes, 3 mars 1910, p. 4930 à 4942
- Sealey, William Oscar, Chambre des communes, 15 février 1910, p. 3857 à 3868
- Schaffner, Frederick, Chambre des Communes, 22 février 1910, p. 4012 à 4036
- Sharpe, Samuel Simpson, Chambre des communes, 1^{er} mars 1910, p. 4734 à 4749
- Wilson, Charles Avila, Chambre des communes, 1 mars 1910, p. 4714 à 4734

Débat du Sénat du Canada, 1909-1910, Ottawa, C.H. Parmelee, 1910. 1089 p.

Articles de journaux

« A Report That Swan and Hunter Will Spend Million Dollars on Plant in Dartmouth », *The Evening Mail*, (15 janvier 1910), p. 1

« Awaiting the Results of the Elections in England », *The Vancouver Daily Province*, (15 janvier 1910), p. 1

«Bigger British Navy is Beresford's Plea», *The New York Times*, (1 septembre 1909) p.4

Bourassa, Henri, « Avant le combat », *Le Devoir*, (10 janvier 1910), p. 1

Bourassa, Henri, «Laurier et Chamberlain: La fin d'une légende», *Le Devoir*, (17 janvier 1910), p. 1

Bourassa, Henri, «Lettre de démission de Henri Bourassa», *La Presse*, (20 octobre 1899). p.1

Bourassa, Henri, «Réponse amicale à La Vérité», *Le Nationalisme*, (3 avril 1904). p. 2

Bourassa, Henri , « Sur le bord de l'abîme », *Le Devoir*, (13 janvier 1910), p. 1

« Chantiers maritimes au Canada », *La Patrie*, (15 janvier 1910), p. 20

« Defence of Naval Policy by Sir Frederick Borden» *The Globe and Mail*, (February 11, 1910), p. 1 et 3

« Dreadnought Proposal Defeated in Commons », *The Mail and Empire*, (10 mars 1910), p. 12

Éditorial sans titre, *The Daily News*, (11 mars 1910), p. 4

«Germany to Fight, Northcliffe Says», *The New York Times*, (8 septembre 1909). p. 5

« La flotte canadienne », *La Patrie*, (12 mars 1910), p. 27

« Le Canada et la Mère-Patrie », *La Patrie*, (15 mars 1910), p. 9 et 10

« Le Canada et la Mère -Patrie », *La Patrie*, (14 mars 1910), p. 6

« Le sophisme de M. Bourassa », *Le Soleil*, (14 janvier 1910), p. 4

« Looking Backward », *The Nova Scotian*, (22 avril 1910), p.8

« Naval Bill Passed », *The Gazette*, (21 mars 1910), p. 1

« One Sea, One Fleet, and Canada, Five Articles on Imperial Defence - V, The Navy », *The Standard*, (12 février 1910), p. 4

« Parlement Fédéral », *La Patrie*, (24 février 1910), p. 7

« R.L. Borden's Amendment Lost by Majority of Fifty-five », *The Evening Mail*, (10 mars 1910), p. 10

« R.L. Borden's Masterly Speech on Canada's Immediate Duty to Herself and to the Empire », *The Evening Mail*, (18 janvier 1910), p. 8

« The Buck-Eye », *The Vacouver World*, (12 mars 1910), p. 23

« The Canadian Navy », *The Standard*, (15 janvier 1910). p.9

« The Government and the Grain Growers », *The Winnipeg Telegram*, (11 mars 1910), p.4

« The Green and the Red », *The Washington Post*, (6 mai 1878) p. 1

« The Naval Bill », *The Globe*, (14 janvier 1910), p. 6

« The Naval Bill; The Government's Vote and the Country's Interest », *The Evening Mail*, (11 mars 1910), p. 11

« The Naval Debate », *The Vancouver Daily Province*, (10 mars 1910), p.6

« The Naval Programme », *The Gazette*, (13 janvier 1910), p. 6

« Two Lines in Which John Bull Excels », *The Evening Mail*, (14 mars 1910), p. 4

« On a Separatist Basis », *The Mail and Empire*, (21 avril 1910), p. 6

« Sir Wilfrid's Little Program Useless as a Defense Measure; A Comparison With Australia », *The Evening Mail*, (12 mars 1910), p. 15

Pamphlets

Henri Bourassa, *Grande-Bretagne et Canada, questions actuelles. Conférence au théâtre national français*, Montréal, le 20 octobre 1901, Montréal, Imprimerie du Pionnier, 1902. 94 p.

Henri Bourassa, *Le Projet de Loi Navale, Sa Nature, Ses Conséquences. Discours prononcé au Monument National le 20 janvier 1910*, Ottawa, Institut canadien de microreproductions historiques, 1994. 37 p.

Henri Bourassa, *Les Canadiens-français et l'Empire britannique*, Québec, Imprimerie S.-A. Demers, 1903. 40 p.

La Conquête de l'autonomie plénière du Canada: l'œuvre des ministres canadiens, Sir Wilfrid Laurier, l'Honorable L.P. Brodeur, l'Honorable R. Lemieux. Ottawa, 1908. 31 p.

Sir Wilfrid Laurier, discours à l'étranger et au Canada, Montréal, librairie Beauchemin limitée, 1909. 472 p.

Études

Thèses

Gimblett, Richard Howard, «*Tin-pots*» or *dreadnoughts*, Thèse de maîtrise (histoire), Trent University, Toronto, 1981. 263 p.

Higham, William Norwood, *The Laurier-Borden naval controversy, 1909-1913*, Thèse de maîtrise (histoire), University of Toronto, Toronto, 1951, 115 p.

Hitsman, J. Mackay, *Canadian Naval Policy*, Thèse de maîtrise (histoire), Queen's University, Kingston, 1940, 215 p.

Melville, Thomas Richard, *Canada and Sea Power: Canadian Naval Thought and Policy, 1860-1910*, Thèse de doctorat (histoire), Duke University, Ann Arbor, 1981. 391 p.

Périodiques

Boggs, Theodore H., "The Canadian Navy and Imperial Unity", *The American Political Science Review*, vol.5, no 3, (août 1911), p. 339-352

Bourassa, Henri, « Le patriotisme canadien-français, ce qu'il est, ce qu'il doit être », la Revue Canadienne, # 41, (juin 1902) p. 423-428

Cole, Douglas, « The Problem of « Nationalism » and « Imperialism » in British Settlement Colonies », *The Journal of British Studies*, vol. 10, no. 2. (mai 1971), p. 160-182.

Gimblett, Richard H. « Reassessing the Dreadnought Crisis of 1909 and the Origins of the Royal Canadian Navy », *The Northern Mariner*, no 4 (janvier 1994). p. 35- 53

Gordon, Donald C., "The Admiralty and Dominion Navies, 1902-1914", *The Journal of Modern History*, vol.33, no.4, (décembre 1961), p. 407-422

Lambelet, John C. « The Anglo-German Dreadnought Race, 1905-1914 », *The Papers of the Peace Science Society (International)*, vol.22, (1974), p. 1-45

Maurer, John H., « The Anglo-German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912-1914 », *The Journal of Conflict Resolution*, vol. 36, no. 2 (Juin 1992) p. 284-308

O'Connell, M. P., « The Ideas of Henri Bourassa », *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. 19, no. 3 (Août, 1953) p. 361-376

Monographies

Asselin, Olivar, *A Quebec view of Canadian nationalism: an essay by a dyed-in-the-wool French-Canadian on the best means of ensuring the greatness of the Canadian fatherland*, Montréal, Guertin Printing Company, 1909, 39 p.

Barthe, Ulric, ed., 1871- 1890, *Wilfrid Laurier à la tribune, recueil des principaux discours prononcés au parlement ou devant le peuple par l'honorable W. Laurier, P.C., C.R., M.P., député de Québec-Est aux Communes, depuis son entrée dans la politique active en 1871*, Québec, Turcotte & Menard, 1890. 617 p.

Bélanger, Réal, *Wilfrid Laurier: quand la politique devient passion*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1986. 484 p.

Bernier, Serge, *Le patrimoine militaire canadien: d'hier à aujourd'hui*, vol 3, Montréal, Art Global, 1993. 251 p.

Berger, Carl, ed., *Imperialism and Nationalism, 1884-1914: A Conflict in Canadian Thought*, Toronto, The Copp Clark Publishing Company, 1969, 119 p.

Berger, Carl, *The Sense of Power: Studies in the Ideas of Canadian Imperialism, 1867-1914*, Toronto, University of Toronto Press, 1970, 277 p

Bonville, Jean de, *La presse québécoise de 1884 à 1914 : genèse d'un média de masse*, Québec, Presse de l'Université Laval, 1988. 416 p.

Borden, Henry, ed. *Robert Laird Borden, His Memoirs, vol. 1, 1854-1915*, Toronto, Macmillan and Stewart Limited, 1969. 289 p.

Boutilier, James A, *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982. 373 p.

Brown, Gerald H., ed, *Addresses Delivered Before the Canadian Club of Ottawa, 1903 – 1909*, Ottawa, The Mortimer Press, 1910. 227 p.

Buckley, K.A.H. et M.C. Urquhart, *Historical Statistics of Canada*, The Macmillan Company of Canada LTD, Toronto, 1965. 672 p.

Crickard, Fred W, Hadley, Michael L, et Huebert, Rob, *A Nation's Navy: in Quest of Canadian Naval Identity*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1996. 460 p.

Dicey, Albert Venn, *Introduction to the Study of the Law of the Constitution*, London, Macmillan, 1908. 581 p.

Douglas, W. A. B., ed., *The RCN in Transition, 1910-1985*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988. 411 p.

Ewart, John Skirving, *The Kingdom of Canada, Imperial Federation, The Colonial Conference, The Alaska Boundary, and Other Essays*, Toronto, Morang and Co. Limited, 1908. 370 p.

Finlay, L., et D.N. Sprague, *The structure of Canadian history*, Prentice Hall Allyn and Bacon Canada, Scarborough, 2000. 642 p.

German, Tony, *The Sea is at our Gates: the History of the Canadian Navy*, Toronto, McClelland & Stewart, 1990. 360 p.

Gimblett, Richard H., ed., *The Naval Service of Canada, 1910-2010: the Centennial Story*, Toronto, Dundurn Press, 2009. 230 p.

Gordon, Donald C., *The Dominion Partnership in Imperial Defense, 1870-1914*, Baltimore, Johns Hopkins Press, 1965. 315 p.

Hadley, Micheal L., et Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships: Canadian Naval Forces and German Sea Raiders 1880-1918*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1991. 391 p.

Haydon Peter, Gimblett Richard H., et Michael Whitby, *The Admirals, Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century*, Toronto, Dundurn Press, 2006. 414 p.

Hilliker, John, *Canada's Department of External Affairs, Volume 1: The Early Years, 1909-1946*, Montreal. McGill - Queen's University Press, 1990. 439 p.

Hobson, Rolf, *Imperialism at Sea : Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, Boston, Brill Academic Publishers, 2002. 358 p.

Howard, Micheal, *The continental commitment: the dilemma of British defence policy in the era of the two world wars*, London, Maurice Temple Smith Ltd, 1972. 176 p.

Kendle, J.L. *The Colonial and Imperial Conferences, 1887-1911: a study in imperial organization*, London, Royal Commonwealth Society by Longmans, 1967. 264 p.

Lacombe, Sylvie, *La rencontre de deux peuples élus : comparaison des ambitions nationales et impériales au Canada entre 1896 et 1920*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2002. 291 p.

Lacoursière, Jacques, *Histoire populaire du Québec, IV, 1896 à 1960*, Québec, les Éditions Septentrion, 1995, 411 p.

Leacy, F.H., ed. *Statistiques historiques du Canada, deuxième édition*, Ottawa, ministre des Approvisionnements et Service Canada, 1983. 800 p.

Mahan, Alfred , *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1805*, New-Jersey, Prentice-Hall, 1980. 251p.

Marder, Arthur J. *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904 - 1919, Volume I, The Road to War, 1904-1914*, London, Oxford University Press, 458 p.

Milner, Marc, *Canada's Navy: the First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 1999, 356 p.

Morton, Desmond, *Ministers and Generals, Politics and the Canadian Militia, 1868-1904*, Toronto, University of Toronto Press, 1970. 257 p.

Murrow, Casey, *Henri Bourassa and French-Canadian Nationalism: Opposition to Empire*, Montreal, Harvest House, 1968. 143 p.

Neatby, H. Blair, *Imperial Relations in the Age of Laurier*, Toronto, University of Toronto Press, 1969. 80 p.

Ollivier, Maurice, *Colonial and Imperial Conferences, volume I, Colonial Conferences*, Ottawa, E. Cloutier, 1954. 330 p.

Ollivier, Maurice, *The Colonial and Imperial Conferences from 1887 to 1937, Volume II, Imperial Conferences, Part I*, Ottawa, E. Cloutier, 1954. 474 p.

Preston, Richard A., *Canada and Imperial Defense; a study of the origins of the British Commonwealth's defense organization, 1867-1919*, Toronto, University of Toronto Press, 1967. 576 p.

Rose, Lisle A, *Power at Sea, volume 1: the Age of Navalism, 1890-1918*, Columbia, University of Missouri Press, 2007. 355 p.

Rumilly, Robert, *Henri Bourassa, la vie publique d'un grand canadien*, Montréal, les Éditions Chantecler ltée, 1953. 791 p.

Sarty, Roger, *The Maritime Defence of Canada*, Toronto, The Canadian Institute of Strategic Studies, 1996. 223 p.

Sotiron, Minko, *From politics to profit: the commercialization of Canadian daily newspapers, 1890-1920*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1997. 224 p.
The Canadian Newspapers Directory, Seventh Edition, 1911, A. McKim Limited, Montreal, 1911. 321 p.

Stacey, C. P., *Canada and the age of conflict: a history of Canadian external policies, vol. I*, Toronto, Macmillan of Canada, 1977, 410 p.

Trofimenkoff, Susan Mann, *The Dream of Nation: a Social and Intellectual History of Quebec*, Toronto, Macmillan of Canada, 1982. 344 p.

Tucker, Gilbert Norman, *The Naval Service of Canada: it's Official History vol. I*, Ottawa, King's Printer, 1952. 436 p.

Sites internet

Assemblée nationale du Québec, *Dictionnaire des parlementaires du Québec de 1792 à nos jours, Henri Bourassa*, [en ligne], novembre 2008,
[<http://www.assnat.qc.ca/fra/membres/notices/b/BOURH.htm>] (11 décembre 2009)

Brassard, Michelle et Jean Hamelin, *Dictionnaire biographique du Canada, Raymond Préfontaine*, [en ligne], 2000, [http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?&id_nbr=7006&interval=25&&PHPSESSID=n4c2eu8erj5j9s2peoi3ba6jb3] (6 juillet 2009)

BAC, Canadian Confederation, *The Reciprocity Treaty of 1854, Article 1*, [en ligne], 2 mai 2005, [<http://www.collectionscanada.gc.ca/confederation/023001-7101-e.html>], (22 juin 2009)