

regulations allowing them to fish the Canadian inshore waterways had resulted in an Anglo-Canadian-American negotiation effort to resolve the issues. The legalities of where the inshore fishing boundary lay – headland to headland, or along the shore – was just one of the many elements of the fisheries question. As well, the United States wanted to establish duty-free status for their importation of Canadian fisheries products. Although considered a “free trade boon” by most members of the House of Commons, senators questioned the American motivation. They argued that fisheries products finding a ready United States market would deflect profitable Canadian trade in these products with Europe, and they suspected the United States might unfairly resell these cheaper Canadian goods to other markets.

Senator Dickey noted on the protracted debate on the provisions of the treaty: “It is due to the Senate that so important a measure should not be accepted or rejected without discussion.” Senator Letellier de St-Just waxed eloquent on the inherent problems: “It seems to me it is a great deal like the other treaties passed between Great Britain and the United States; we have always had the worst of it... . Then our territorial rights, the fisheries and the navigation of the St. Lawrence, have been ceded to the United States without adequate compensation. All that we are to receive for all we give up is the free entrance of fish and fish oil into the American market.”¹²

Protection of the navigation of the St. Lawrence waterway, and granting access to American interests were debated at length. In 1872, the opening of navigable canals throughout Eastern Canada was a high priority. The comparative advantages of narrow gauge over broad gauge track for the Intercolonial Railway in the Maritimes were hotly debated; not only was narrow gauge less expensive, its use would allow construction of the lines through country slated for settlement by immigrants.

la réglementation canadienne les autorisant à pêcher dans les zones côtières canadiennes, et la Grande-Bretagne, le Canada et les États-Unis avaient donc entamé des négociations afin de résoudre les questions en litige. Les détails juridiques sur la détermination exacte des limites de la zone de pêche côtière – d’un cap à l’autre, ou le long de la côte – ne constituaient qu’un des nombreux éléments du problème des pêcheries. De plus, les États-Unis voulaient obtenir une exonération de droits pour leurs importations de produits de la pêche canadiens. Si la plupart des députés de la Chambre des communes y voyaient un net avantage, les sénateurs s’interrogeaient pour leur part sur les réelles motivations des Américains. Ils soutenaient que l’écoulement de ces produits de la pêche sur le marché américain détournerait du lucratif marché européen. De plus, ils soupçonnaient les États-Unis de vouloir revendre de façon déloyale sur d’autres marchés ces marchandises canadiennes obtenues à bas prix.

Au cours d’un long débat sur les dispositions du traité, le sénateur Dickey souligne que « le Sénat ne peut accepter ou rejeter une mesure aussi importante sans en délibérer ». Le sénateur Letellier de St-Just déploie pour sa part toute son éloquence pour expliquer les problèmes qui se posent : « Il me semble qu’il est tout aussi bon que les autres traités signés par la GrandeBretagne et les ÉtatsUnis; nous en faisons les frais. [...] Donc, nos droits territoriaux, les pêcheries et la navigation sur le Saint-Laurent ont été cédés aux États-Unis sans compensation adéquate. Tout ce que nous recevons en retour de tout ce que nous avons donné, c’est le libre accès du poisson et de l’huile de poisson au marché américain¹² ».

On discute en long et en large de la protection de la navigation sur la voie maritime du SaintLaurent et de permettre l’accès aux Américains. En 1872, l’ouverture de canaux navigables dans tout l’Est du Canada constitue une priorité absolue. On discute passionnément des avantages comparatifs des voies étroites et des voies larges pour le chemin de fer Intercontinental dans les Maritimes; non seulement les voies étroites coûtaient moins cher, mais elles permettaient d’étendre le réseau ferroviaire aux régions à coloniser.

12 *Senate Debates*, 28 May 1872.

12 *Débats du Sénat*, le 28 mai 1872.