

28 mai 1872

ans. Nous avons accordé aux Américains le droit de pêcher contre le versement d'un droit minime même si nous avons eu beaucoup de mal à percevoir ce droit. Quoi qu'il en soit, nous leur avons permis de venir pêcher dans nos eaux sans autre compensation pendant un certain nombre d'années parce que nous espérions toujours qu'ils finiraient par nous accorder la réciprocité. Maintenant, notre poisson est admis et nous avons le privilège, pour ce que cela vaut, de pêcher dans les eaux américaines. Il est vrai que le Traité ne nous confère pas des avantages extraordinaires, mais nous y gagnons quand même d'une certaine façon. La mère patrie a fait des sacrifices puisqu'elle a consenti à payer les dommages causés par l'*Alabama* selon la décision de la Conférence. J'estime que c'est tout à fait juste. J'ai toujours pensé que l'évasion de l'*Alabama* avait été une erreur pour la nation. Il apparaît à n'importe quel homme raisonnable que nous sommes plus disposés qu'eux à maintenir la paix sur ce continent. Nous devons nous rappeler que toute la question a été soumise à l'approbation de ce Parlement, et que c'est la première fois qu'un tel privilège nous est accordé. Si les intérêts de la population étaient sacrifiés d'une quelconque façon, le Parlement aurait tout le loisir de rejeter la mesure. Cependant, nous avons déjà vu en d'autres occasions quelle est l'opinion de la population sur la question. En ce qui concerne le Saint-Laurent, d'aucuns ont crié à la violation de notre souveraineté; on aurait cru qu'il y allait des libertés mêmes de ce pays. Cependant, tout ce qu'on obtenu les États-Unis, c'est le droit de naviguer sur une petite partie du fleuve qui est en réalité non navigable. Les rapides à cet endroit obligent les navires à utiliser les canaux, lesquels restent sous la compétence exclusive du Canada. Mon honorable ami de Grandville a fait valoir qu'en permettant aux Américains de naviguer sur le Saint-Laurent, nous leur concédions également les canaux. Cependant, la navigation dans les canaux relève de nous comme en atteste expressément le Traité à l'article 27 : « Le gouvernement de Sa Majesté britannique s'engage à presser le gouvernement du Canada d'assurer aux citoyens des États-Unis l'usage des canaux de Welland, du Saint-Laurent et autres situés en Canada ». Quelle a été la politique du pays en ce qui concerne les canaux? De les mettre à disposition pour le commerce des États-Unis de la même façon qu'ils le sont pour notre population.

Ces canaux ont été élargis et doivent être encore améliorés en vue surtout d'attirer le commerce de l'Ouest, mais ils dépassent en réalité nos besoins propres. Dans ces circonstances, nous devons faire tout notre possible pour encourager les Américains à utiliser ces ouvrages publics. Le traité de 1854 contenait une disposition semblable, mais ce traité a évidemment été abrogé. Nous n'avons pas fermé nos canaux parce que nous croyions plus sage de continuer comme au temps du Traité. En ce qui concerne le fleuve lui-même, il a toujours été en réalité ouvert jusqu'à Montréal; le Traité prolonge son ouverture de façon nominale de Saint-Régis à Montréal. Cette concession territoriale ne signifie pas grand-chose en vérité. Pourquoi fermer le fleuve lorsque nous avons avantage à en faire le

débouché des produits excédentaires de l'Ouest? J'aurais souhaité personnellement que la navigation sur le lac Michigan soit accordée en compensation de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, mais je suis sûr que le droit accordé aux Américains d'utiliser nos canaux nous garantit en contrepartie le droit de naviguer sur ce lac. Nous avons également obtenu le système de cautionnement même s'il risque de compter de moins en moins au fur et à mesure que nos chemins de fer prendront de l'expansion; c'est un avantage pour nous. Par ailleurs, les privilèges de transbordement prévus aux termes du Traité constituent des éléments entièrement nouveaux. Les Américains soutiennent qu'un voyage de Portland à San Francisco est un voyage de cabotage; c'est une interprétation de la réglementation très tirée par les cheveux; le Traité cependant modifie la situation pour ce qui est de notre navigation sur les eaux intérieures. En ce qui concerne les incursions des Fenians, j'ai vraiment peu de choses à dire. J'estime seulement que la conduite des États-Unis face à ces maraudeurs a été indigne d'une grande nation. Nous nous sommes toujours acquittés strictement de nos responsabilités en tant que voisin amical; nous devons donc considérer que l'inaction des États-Unis dans cette affaire leur fait bien peu honneur. L'histoire se chargera de le confirmer. Pour ce qui est de nos revendications à cet égard, notre gouvernement a fait tout son possible; comme nous n'avons pas de représentant à Washington, nos instances doivent passer par le gouvernement britannique. Notre gouvernement a présenté ses revendications de la façon la plus énergique possible, mais il ne peut pas faire davantage. Il a pris la seule issue possible. Le gouvernement britannique a assumé le coût de ces incursions; je n'en ai aucun remords puisque ces pertes ne nous étaient imputables d'aucune façon. Elles ont été causées par de pauvres malheureux qui croyaient s'attaquer à l'Angleterre en s'en prenant au Canada. J'ai toujours pensé que le gouvernement britannique ne commettrait pas d'excès de générosité en acceptant de garantir le coût total du chemin de fer canadien du Pacifique. Une telle garantie aurait une valeur inestimable pour tout l'Empire; elle permettrait d'étendre son influence sur ce continent tout en contribuant à la prospérité de ce membre illustre de la grande famille britannique. L'Angleterre aurait pu accorder sa garantie sans risque aucun de sa part, et elle en aurait retiré des avantages incalculables. Loin de trouver humiliante la garantie de 2,500,000 livres sterling, nous serions prêts à nous abaisser à en accepter une beaucoup plus grande (*Bravo!*). La question est simplement de savoir si nous économisons quoi que ce soit en acceptant la garantie. Si nos obligations peuvent être vendues à un bon taux sans la garantie, il est évident qu'elle n'est pas nécessaire. Cependant, nous savons tous très bien que nous économisons et que nous sommes mieux placés pour entreprendre de grands travaux publics en acceptant la garantie accordée au Canada par le gouvernement britannique (*Bravo!*).

L'hon. M. HOLMES : Je profite de cette occasion pour exprimer ma totale satisfaction face à la politique suivie par le gouvernement relativement à cette très importante question.