

M. WALLACE : Le "Post" de Washington, du 28 mars 1898. On dit quelque chose de plus sur la même affaire, mais je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre pour le lire. Je dis que c'est là la véritable proposition quant à ce qui concerne le nickel, le bois de construction et la pâte de bois. Que le gouvernement se contente de légiférer dans les seuls intérêts du pays. Ils prétendent que ce sont là des représailles, mais tel n'est pas le cas. Comme l'a dit l'honorable chef de la gauche, imiter équivaut à flatter, car nous ne ferions qu'adopter les mesures de nos voisins. J'ajoute que si le Canada en est rendu au point d'avoir peur de légiférer dans le but de protéger ses intérêts, il ferait mieux de se retirer des affaires. De quoi avons-nous peur, M. l'Orateur ? Des représailles—il n'y a rien que nos voisins n'aient pas fait, sous ce rapport, dans le but de protéger leurs intérêts et de nous nuire. Ils ne nous connaissent guère et s'en occupent encore moins. Nos ministres qui sont allés à Washington savaient cela, et ce qui nous reste à faire maintenant c'est d'étudier nos besoins et de légiférer pour protéger. Malheureusement, à présent que le parlement est réuni et prêt à faire tout ce qui est nécessaire pour sauvegarder les intérêts du peuple canadien, on nous dit que ces honorables messieurs ont remis au 2 août prochain l'étude des questions qui devaient faire l'objet de la discussion, durant la présente session. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que nos mains, ou au moins les mains du gouvernement, sont liées. Le gouvernement se trouve dans l'impossibilité d'adopter aucune législation relativement au bois de construction, à la pâte de bois et au nickel, sans toucher aux négociations commencées sur ces objets. Ils nous ont mis dans l'impossibilité d'agir pour une longue année, et de légiférer sur nos propres intérêts durant le même espace de temps, par suite de cet ajournement, au 2 août prochain. En agissant ainsi ils ont complètement négligé les intérêts du peuple canadien. Le ministre du commerce demande pourquoi nous ne nous mettons pas à l'ouvrage, tandis que c'est par leur propre faute et par suite de cet ajournement de la convention, qu'ils nous empêchent d'expédier les affaires.

Ils prétendent que nous ne devons pas discuter la question de réciprocité, mais quelques journaux, et aussi, si je ne me trompe, certains membres de la commission ont dit qu'ils aimeraient à demander des conseils. Ils demandent pourquoi le parti conservateur ne leur aide pas de ses conseils dans une affaire aussi importante. Eh bien, M. l'Orateur, puisqu'il en est ainsi, je vais me permettre de donner un petit conseil à nos commissaires canadiens. En premier lieu, je leur conseillerais de ne pas accorder aux américains le droit de faire passer leurs vaisseaux de guerre pas nos canaux et, par là, leur laisser le contrôle de nos lacs, car en

cas de guerre, ils seraient maîtres de toute la partie est du Canada, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'au golfe Saint-Laurent. C'est à ce résultat que peut nous conduire cette liberté de navigation que nous leur accordons, et je conseillerais fortement à nos commissaires, s'ils sont pour conclure un traité, de ne pas accorder ce droit aux Américains. Je leur conseillerais, en second lieu, de ne pas sacrifier nos droits dans la mer de Behring. Je me suis bien étonné de cette rumeur allant à dire que l'on était à faire des arrangements pour acheter les services des vieux bateaux et empêcher que cette industrie s'exerce à l'avenir dans tout l'océan Pacifique, ou dans une bonne partie de cet océan. Nous sommes déjà trop restreints autour de ces îles Pribyloff, mais, dans tous les cas, je crois que les commissaires canadiens ne doivent pas abandonner le droit que nous avons, non seulement de naviguer sur les mers, mais aussi celui d'exploiter une industrie sur la haute mer, qui a toujours été le droit inaliénable de tout sujet britannique.

L'honorable premier ministre a dit hier que l'une des questions les plus importantes soumises à la commission, était les privilèges du transit en entrepôt.

Malgré tout le respect que je puis avoir pour notre ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), je ne crois pas qu'il comprenne parfaitement l'effet de ces privilèges du transit en entrepôt, et les nombreuses complications qu'offrent, sous ce rapport, les chemins de fer et la navigation. Je sais de plus que les compagnies de chemins de fer tiennent à jour de leurs coudées franches sur cette question, en j'ajoute, ayant étudié quelque peu la question, que si demain les Etats-Unis mettaient fin à nos privilèges de transit en entrepôt dans leur pays, nous aurions plutôt à y gagner, et les compagnies de chemins de fer canadiens ne sont pas du tout effrayées de cette perspective, de sorte que le gouvernement ferait bien de ne pas s'occuper de cette question. Cette agitation a été commencée par les chemins de fer du sud des Etats-Unis, qui voudraient que le trafic passerait par leurs lignes. C'est une guerre entre les chemins de fer du sud des Etats-Unis et ceux du nord, dans laquelle nous ne sommes pas particulièrement intéressés ; par conséquent, en ne s'occupant pas de cette question, les commissaires travailleront dans les intérêts des chemins de fer et des compagnies de transit du Canada.

En dernier lieu, je conseillerais au gouvernement de ne sacrifier aucun de nos droits dans les pêcheries du nord de l'océan Atlantique. D'après ce que j'ai pu constater, Terre-neuve s'est toujours efforcé de défendre ses intérêts et sa liberté contre les empiètements, tant de la France que des Etats-Unis. Les pêcheurs de Gloucester, dans le Massachusset, sont des gens ruinés. Ce n'est qu'à Terre-neuve, dans la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, que