

était entré pendant une tempête. Il y a celui de la goélette *Walter L. Rich*, de Wellsfleet, Mass., qui reçut l'ordre de se retirer du havre de Malpèque, I.P.-E., par un temps impropre à la pêche, et dut retourner à son port de partance sans avoir pu pêcher par suite du refus des autorités canadiennes de lui donner refuge. Il y a le cas de *Newell B. Hawes* qui, étant entré dans le havre de Shelburne, N.-E., reçut l'ordre de s'en éloigner à cinq heures du soir, à l'approche d'une tempête. Son commandant refusa d'obéir, et à sept heures le lendemain matin il fut forcé de prendre la mer en dépit d'un épais brouillard, qui rendait presque impossible de quitter le port en sûreté. Il y a encore le cas de l'*Helen F. Frederick*, de Cape Porpoise, Maine. On le chassa de Port Latour, N.E., où il était entré se mettre à l'abri et prendre de l'eau.

Maintenant, si toutes ces plaintes sont bien fondées, elles accusent toutes la violation de droits garantis par le traité. Il y a plusieurs autres cas qui démontrent l'existence de règlements de police durs et inutiles, mais je cite ceux qui ont été soumis à l'attention du gouvernement des États-Unis et sont devenus l'objet d'échange de notes diplomatiques entre les États-Unis et la Grande-Bretagne à la suite des plaintes proferées. Mais il y a une autre classe de cas. Les bâtiments de pêche des États-Unis ont le droit d'entrer dans les havres canadiens pour quatre fins, mais il y a d'autres fins dont la nécessité a été découverte depuis, pour lesquelles on eût pu leur permettre d'entrer sans nuire à nos pêcheurs, sans les affecter en rien comme compétiteurs sur les marchés du monde. L'une d'elles est la prise à bord accidentelle de personnes en qualité de marins. Dans certains cas, quand des marins étaient malades, quand des personnes voulaient laisser les bâtiments de pêche, quand des arrangements avaient été faits pour en prendre d'autres à bord, on ne permit pas aux bâtiments de transporter des matelots dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, et ils furent forcés de retourner dans les ports américains, et les personnes qui s'étaient engagées comme marins ou comme pêcheurs sur ces bâtiments furent obligées de prendre le chemin de fer et de se rendre dans quelque port des États-Unis avant de pouvoir monter à bord et entrer dans le service américain. Les bâtiments qui se sont plaints de ce chef sont le *William Keene*, le *Pleiades* et le *Margaret S. Smith*.

Il existe une troisième classe de cas, celui du *Neponset* par exemple. C'était une goélette de Boston. Le 27 août 1886, elle était à l'ancre à Port-Hawkesbury, Cap-Breton, et elle fit sans retard sa déclaration à la douane. Son patron, étant à court de provisions, demanda au percepteur la permission d'acheter des vivres, mais elle lui fut refusée deux fois. Il fit alors connaître son intention d'aller voir le consul américain à Port-Hood, à trois milles de là. L'officier de douane lui défendit d'y accoster pour voir le consul, mais il y alla en dépit de la défense. Il vit le consul, qui l'informa que son bâtiment serait tout probablement saisi s'il essayait d'acheter des provisions. Comme il était malade, il demanda la permission de retourner dans son pays; elle lui fut refusée, et il marcha à travers bois jusqu'à une station de chemin de fer, où il prit un train pour se rendre, contrairement aux règlements de douane et de police canadiens en ces matières, dans son propre pays et quérir l'aide médicale dont il avait besoin. Il est presque impossible de lire ces récits sans se sentir indigné. Traiter des pêcheurs d'un pays voi-n d'une manière aussi dure, aussi cruelle, au moyen de règlements vexatoires, est un déshonneur.

On connaît la conséquence de cette politique; ça été comme le ministre des finances l'a dit, l'union de soixante millions d'hommes contre notre pays. Quel est le témoignage que le ministre des finances a donné à ce sujet? Ses amis ont adopté la politique nationale il y a deux ans; celle-ci a été mise en pratique pendant neuf ans sur terre et deux ans sur mer. Nous en voyons le résultat. Nous avons le témoignage de l'honorable ministre lui-même, qui a dit au cours du débat :

Nous étions hier en face d'un bill hostile à l'intercourse appuyé par l'action conjointe du Sénat et de la Chambre des Représentants, soutenu par les partis politiques des États-Unis, républicain et démocrate, presque entiers, endossés à peu d'exceptions près par un peuple de soixante millions d'hommes préjugés, irrités et exaspérés, qui habite au sud du Canada.

Pourquoi ce peuple était-il aussi uni contre nous, sans distinction de parti? Comment se faisait-il que les deux branches du Congrès, la presse des États-Unis, le peuple des États-Unis, entretenissent de pareils sentiments d'hostilité contre notre pays? C'est à cause des règlements que le gouvernement avait faits et voulu mettre en vigueur. Il avait voulu amener les États-Unis de force à ses conditions; il a essayé d'agir autrement que sous la dictée du sens commun avec ceux qui gouvernent la république voisine. Le ministre des finances a changé ses batteries. Il y eut un temps, qui n'est pas éloigné, où il était opposé à sa politique d'aujourd'hui. Il a contribué autant peut-être qu'aucun autre membre de la droite à é aborer la politique qui aboutit à ces désastres. Depuis son voyage à Washington, ses opinions se sont modifiées, et il en est revenu avec des idées beaucoup plus en harmonie avec les idées de la gauche que celles qu'aucun des honorables ministres ait exprimées depuis longtemps.

Nous nous rappelons que l'honorable ministre des finances se déclarait libre-échangiste il y a quelques années. Il disait qu'il n'était pas libre-échangiste à moitié. Il déclarait alors que pour obtenir le libre-échange il nous fallait faire aux États-Unis le compliment de les inviter et adopter leur politique. Nous savons que lorsqu'il occupait la position de ministre des finances, sir Francis Kincks vint un jour exposer une certaine politique dans son discours sur le budget, et qu'après avoir subi la pression de l'honorable ministre il revint le soir énoncer une politique toute différente. Et l'honorable ministre des finances actuel approuva cette politique et la défendit devant la Chambre. Elle fut adoptée, suivie pendant une année, au bout de laquelle ses amis la répudièrent. L'honorable ministre disait alors: "Vous voyez qu'aussitôt que nous avons proposé de frapper le charbon de droits, le Congrès des États-Unis a aboli les leurs; vous voyez quels résultats extraordinaires on peut obtenir en imitant les États-Unis dans leurs règlements fiscaux." Or, comme on le fit remarquer dans le temps, l'action des États-Unis avait précédé celle de notre parlement et n'avait donc pu être influencée par la nôtre; mais ce fut en vain que la chose fut signalée, rien n'empêcha l'honorable ministre de continuer son raisonnement. Mais sa visite à Washington l'a singulièrement calmé, elle a opéré des merveilles dans ses sentiments politiques. Il est revenu avec des vues toutes autres que celles qu'il avait sur la situation il y a douze mois. Il avait alors confiance que si les États-Unis adoptaient un bill hostile à l'intercourse, et que s'ils nous appliquaient cette politique, nous n'en souffririons pas beaucoup en somme. Il est vrai qu'il conjura cette politique, mais il nous cita quelques-uns des avantages extraordinaires qu'on découlerait si elle était adoptée. Je vais lire ce qu'il a dit, afin qu'on ne m'accuse pas de falsifier ses paroles :

Quelque profondément que nous déplorions, de la part d'un aussi grand pays que la grande république des États-Unis, un acte aussi insensé, aussi injustifiable que l'adoption de la politique barbare de non-intercourse avec un peuple ami, nous avons l'orgueilleuse jouissance de savoir que quand même cette politique serait adoptée demain, nos lignes de communication sont complétées, et des plus parfaites depuis les parties les plus reculées du pays jusqu'à la mer. Je l'ai déjà dit, ce nuage, ce seul nuage est gonflé d'argent. Je déplorerais profondément cette politique; chaque membre de la Chambre, chaque canadien intelligent déplorerait profondément toute interruption des rapports commerciaux qui existent entre notre pays et les États-Unis; mais je ne saurais oublier que, si la politique de non-intercourse est adoptée, elle contribuera au développement de nos moyens de communication à l'intérieur, et que le commerce du Canada, qui aujourd'hui fait prospérer New-York,—je parle du commerce de transit,—qui aujourd'hui rend Boston et Portland florissantes, se rendra exclusivement par nos voies de communication jusqu'aux ports canadiens, et fera la fortune de Montréal, Québec, Saint-André, Saint-Jean et Halifax avec une rapidité que le peuple de ce pays peut à peine comprendre.