projet à exécution. Le "Sun," de New-York, journal essentiellement américain, fidèle organe de l'opinion publique aux Etats-Unis, interprète des sentiments et même des préjugés de la nation,—je n'emploie pas le mot préjugé dans un sens blessant, car souvent les préjugés ne sont que l'exagération d'un noble sentiment et je ne blâme personne de caresser des préjugés, ils ne sont très souvent que le résultat de l'éducation et d'autres causes—quoi qu'il en soit, le "Sun," de New-York, publia ce qui suit relativement au projet de créer une ligne rapide entre l'Angleterre et le Canada :

Le trajet par la nouvelle ligne de steamers de Liverpool à Halifax et de là jusqu'à Chicago par le chemin de fer Canadien du Pacifique serait plus court que par New-York. Les avantages de cette ligne sont donc manifestes. Les marchandises se rendraient d'Halifax à Québec en passant par les Etats-Unis, à la faveur du privilège de transit et il s'ensuivrait que leur transport vers l'ouest serait une cause de beaux bénéfices pour le Pacifique-Canadien.

Voilà une condamnation de la décision prise il y a quelques années de faire passer le chemin de fer Canadien du Pacifique à travers l'Etat du Maine :

Déjà, le privilège que nous avons conféré est indispensable à la prospérité de cette compagnie. Sans lui, le chemin de fer ne saurait être exploité. Donc, le Pacifique-Canadien se maintient et prospère grâce à notre tolérance et à notre concours direct. Nous lui fournissons des lignes subsidiaires et du trafic qui lui sont indispensables. Pourtant, construit et entretenu dans un but stratégique le long de notre frontière septentrionale, il sert à unir en un seul groupe les provinces du Canada distantes les unes des autres afin de donner plus de force au Canada pour nous combattre advenant un conflit avec l'Angleterre. Ce chemin, construit dans un but militaire et économique, que les Etats-Unis favorisent grâce au privilège de transit, est donc pour nous un péril constant. Son existence même est une preuve évidente d'hostilité.

Notre gouvernement fournira-t-il encore ce qui équivaut à une subvention en faveur de cette ligne de steamers rapides et fera-t-il la prospérité de cette route stratégique et économique en continuant ce privilège de transit dont le Canada profite déjà au détriment de nos propres chemins de fer ?

On me dit et on me répétera probablement encore : "C'est uniquement l'avis d'un journaliste." Eh bien ! s'il ne s'agissait que de l'opinion de particuliers, comme M. Carnegie, ou des dires de journaux, comme le "Sun", de New-York, nous pourrions porter assez peu d'attention à cette question et bannir toute crainte à cet égard. Mais, que dira-t-on quand j'aurai rapporté les paroles des citoyens les plus éminents des Etats-Unis, des autorités américaines, de ceux qui ont le droit de parler au nom du gouvernement et de la nation ? Que dira-t-on quand j'aurai cité les messages de présidents des Etats-Unis et les rapports du Sénat américain ? Au mois d'août 1888, le président Cleveland transmettait au Congrès le message suivant :

Le privilège qu'a le Canada de transiter ses exportations et ses importations par notre territoire jusqu'à nos ports ou jusqu'à la frontière, bien que très important en lui-même, sera mieux apprécié si l'on considère que, pendant une grande partie de l'année, le fleuve Saint-Laurent, l'artère naturelle par où le commerce étranger prend contact avec le Canada, est emprisonné dans les glaces.

Depuis six ans, le chiffre des importations et des exportations des provinces anglaises du Canada, transportées à travers notre pays à la faveur des privilèges que nos lois confèrent, s'est élevé à environ $270,000,000 valant, et ces importations et exportations comprenaient presque exclusivement des marchandises imposables sous l'empire de notre tarif, dont la plupart étaient échangées entre la Grande-Bretagne et ses colonies d'Amérique après avoir été apportées ou prises dans nos ports par leurs propres vaisseaux.

Le traité conclu par notre gouvernement était conforme aux lois qui étaient alors et qui sont encore en vigueur dans notre pays. Je vous recommande d'adopter immédiatement des lois autorisant l'Exécutif à suspendre par proclamation l'application de toutes les lois et de tous les règlements permettant de transporter en transit au Canada ou du Canada, par les chemins de fer des Etats-Unis, des effets ou marchandises.

Tel était le langage péremptoire dont se servait le président les Etats-Unis. Il est probablement à propos, il est même d'une extrême importance, de faire ressortir le motif qu'avait le président Cleveland pour suspendre cette menace sur nos têtes. Il agissait ainsi parce que le gouvernement et la population du Canada ne voulaient pas consentir à l'abolition de la convention de 1818, concernant les pêcheries. La convention de 1818 accorde aux pêcheurs américains certains privilèges dans les eaux canadiennes. Ils peuvent atterrir sur les côtés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour s'approvisionner de bois et d'eau, réparer leurs embarcations et se mettre à l'abri de la tempête, mais il leur est interdit d'y acheter de la boitte ou d'y débarquer leur poisson. Les Américains nous ont demandé à maintes reprise de leur conférer ces deux privilèges : celui d'acheter de la boitte au Canada et celui d'y débarquer leurs chargements de poisson. Nous avons refusé de les leur accorder, à moins d'obtenir quelques faveurs en retour. Nous avons toujours été prêts à entamer des négociations avec eux. Nous avons dit aux pêcheurs américains : Nous vous ferons participer à nos avantages, si vous nous faites participer aux vôtres. La plage de la Nouvelle-Ecosse est la ligne d'opération de nos pêcheurs canadiens ; ils peuvent y aller chercher leur boitte et décharger leurs cargaisons de poisson. Les pêcheurs américains ont l'avantage d'avoir chez eux un marché pour la vente du produit de leur pêche. Nous leur avons dit et répété : Très bien, nous consentons à traiter avec vous ; ouvrez-nous les portes de votre marché et nous vous permettrons de profiter de notre ligne d'opération. Cette proposition était