

grain pour lequel il y a réduction, qui a été transporté par le canal Welland à Ogdensburg, on a transbordé à ce port 17,817 tonnes pour Montréal. La réduction sur cette quantité, si elle eût été accordée, aurait été de \$3,207, et cette somme constitue la seule différence dans les péages entre les deux routes, et le seul montant à l'égard duquel on pourrait prétendre qu'il existe une distinction. Le reste des 191,607 tonnes a été transporté dans les Etats de l'est.

Quant au fret autre que le blé, le maïs, les pois, l'orge, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, déchargé en 1891 à Ogdensburg, si l'on a payé les péages complets la même chose aurait eu lieu pour les navires canadiens dans les eaux canadiennes, et il n'y aurait eu ni remboursement ni réduction d'aucune espèce, en sorte que les navires canadiens et américains sont précisément sur le même pied à cet égard.

Il est à peine nécessaire de discuter l'allégation de M. Keep qu'il y a différence dans l'usage des canaux par les Canadiens et les Américains pour la raison que les péages sur les canaux dans la navigation à l'ouest sont de 20 centins par tonneau, tandis qu'ils ne sont que de 10 centins par tonneau dans la navigation à l'est. Sauf pour ce qui a rapport aux grains déjà mentionnés, ce dernier ne prétend pas qu'il y ait une différence à l'égard du montant de ces péages entre les navires canadiens et américains naviguant à l'est ou à l'ouest respectivement, ni que la destination des cargaisons pour l'est ou pour l'ouest n'affecte à aucun égard le péage exigé. Les navires canadiens ou américains sont tenus au même taux de péage pour traverser les canaux dans la même direction, et le lieu de leur destination ou toute autre circonstance étrangère n'influent aucunement sur ces péages. Il est difficile de comprendre que l'on puisse attacher quelque importance à la prétention de M. Keep qu'il existe une différence par suite d'aucune des raisons alléguées par lui.

Cependant, bien que le Canada prétende, comme il vient d'être allégué, qu'il s'est conformé aux obligations que la Grande-Bretagne l'a prié de se charger à l'égard de ses canaux, il désire toutefois conserver comme par le passé des relations amicales avec les Etats-Unis, et dans ce but il est prêt à concéder à ce pays tout ce qui est compatible avec sa position et conforme aux intérêts de sa population. Les conditions du traité de Washington à l'égard du commerce international étaient éminemment destinées à conserver ces relations amicales entre les deux pays, et il est probable que le moyen le plus satisfaisant de parer à la difficulté actuelle serait de faire servir jusqu'à un certain point les conditions de ce traité au moins pour ce qui a trait à la question qui nous occupe. Dans le but d'en arriver à une bonne entente sur ces points, le Canada serait disposé à conclure l'arrangement suivant:—

En ce qui concerne la navigation des canaux Welland et du Saint-Laurent, des taux de péage imposés et de la réduction accordée, les citoyens des Etats-Unis seront traités comme le sont les sujets de Sa Majesté britannique, sans égard aux ports de transbordement ou d'exportation, si les Etats-Unis veulent bien en agir de même à l'égard des Canadiens dans le canal du Sault Sainte-Marie. De plus on devra rétablir les dispositions de l'article 30 du traité de Washington accordant aux navires canadiens le pouvoir de faire le transport en la manière y décrite.

Le comité est d'avis, suivant la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, que Votre Excellence transmette copie de cette minute au Très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, pour l'information du gouvernement de Sa Majesté, ainsi qu'une autre copie au ministre de Sa Majesté à Washington.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. MCGEE,

Greffier du Conseil privé.