

“C'est le désir et il a été convenu que l'arrangement du transbordement dépende de la non-existence de péages ou règlements différentiels des canaux canadiens, ainsi que de l'abolition du droit d'exportation imposé par le Nouveau-Brunswick sur le bois américain destiné à la consommation dans les Etats-Unis.”

Le Canada prit immédiatement les mesures nécessaires pour exempter le bois américain du droit d'exportation imposé par le Nouveau-Brunswick, et cela au coût de \$150,000 par année, remplissant ainsi les conditions exigées pour garantir l'application de l'article 30.

Il est donc évident qu'aux termes de l'article 30 du traité, complété par le protocole de la conférence en question, le remède que les Etats-Unis se réservaient au cas où le Canada priverait les citoyens des Etats-Unis de l'usage des canaux aux conditions imposées aux nationaux, était indiqué par cet article (*voir* dernière clause de l'article 30 et le protocole de la conférence, articles de 26 à 33), et les Etats-Unis y ont eu recours il y a longtemps. La pénalité stipulée par les Etats-Unis d'après cet article, dans le cas de distinction entre les sujets des deux nations pour l'usage des canaux, était contre le Canada la suspension du droit de transporter, sans droits, ainsi que décrit dans l'article 30, des marchandises d'un port situé dans le territoire des Etats-Unis à un autre port du même territoire. Et il était convenu par l'article en question que les Etats-Unis pourraient suspendre ce droit si ses citoyens étaient traités différemment dans l'usage des canaux canadiens. Une résolution conjointe du Sénat et du Congrès passée le 3 mars 1883 établissait qu'avis serait donné au Canada incessamment que l'article 30 du traité de Washington prendrait fin à l'expiration de deux années de la date de l'avis. En conséquence le secrétaire Manning publia le 2 et le 24 juillet 1885 des instructions basées sur l'avis donné en conformité de la résolution conjointe abrogeant l'article 30 du traité, enlevant aux navires canadiens le privilège de transporter sans droits le trafic d'un endroit des Etats-Unis à un autre sur le même territoire en passant par le territoire canadien, appliquant par là au Canada la pénalité pour distinction dans l'usage des canaux, bien qu'il n'existait réellement aucune différence. Le Canada n'a plus jamais profité du privilège en question depuis le 2 juillet 1885, quoique jusqu'ici il n'ait pris aucune mesure pour priver les Etats-Unis du privilège correspondant stipulé par ce pays dans le 30ème article du traité de Washington.

Donc, bien que le gouvernement canadien ne puisse admettre que l'arrêt du conseil établisse au détriment des navires américains une distinction dans l'usage de ses canaux, sauf si l'on interprète le fait de limiter à un port canadien le transbordement dont il y est question comme constituant une distinction, les Etats-Unis ont déjà imposé la pénalité convenue entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, si le cas se présentait.

Les faits que M. Keep, le secrétaire de l'association des voituriers sur les lacs, et d'autres personnes, ont exposés au gouvernement américain sont sous bien des rapports inexacts quant aux chiffres, et les déductions qui en sont tirées ne sont pas concluantes.

Le fait par exemple que l'on aurait prélevé au port d'Ogdensburg, pendant la saison de 1891, des péages préférentiels sur les canaux pour une somme totale de \$53,395.67, est fortement erroné.

M. Keep allègue que sur le fret expédié à Ogdensburg par les canaux canadiens, en 1891, les péages se sont élevés à \$55,037.05. D'après les relevés officiels des canaux le fret total transporté à Ogdensburg, en 1891, par le canal Welland, a été réellement de 272,947 tonneaux, et les péages se sont élevés à \$53,444.37. Le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin ne formaient que 191,607 tonneaux du fret total transporté par le canal et ainsi déchargé à Ogdensburg, et les péages pour cette quantité de grains s'élevaient à \$38,321.40. Et ce sont les seuls articles du fret pour lesquels il y a, aux termes de l'arrêt du conseil, réduction sur le péage lorsqu'ils sont expédiés à Montréal. La différence entre la somme des péages sur marchandises sujettes à réduction et le plein montant des péages est en conséquence de \$34,489.26, au lieu de \$53,395.67, ainsi que le mentionne M. Keep dans le mémoire des voituriers sur les lacs. Sur la quantité de