

Pendant que se poursuivaient ces travaux, la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et la *Power Authority* de l'État de New York menaient à terme l'aménagement hydro-électrique de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent, à l'ouest de Cornwall. Les centrales de l'île Barnhart et de Cornwall ont enrichi chacun des deux pays d'une puissance de 840,000 kw.

### Histoire des négociations

Les négociations entre le Canada et les États-Unis pour cette double mise en valeur du Saint-Laurent et des Grands lacs furent amorcées vers la fin du siècle dernier, bien que le Canada, comme on l'a vu, ait commencé, plusieurs siècles auparavant à développer petit à petit la navigation dans le bassin des Grands lacs. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, on commençait à produire de l'énergie hydro-électrique à Niagara. En 1912, le Gouvernement canadien décidait d'approfondir le canal de Welland jusqu'à 27 pieds et de le doter d'écluses longues de 800 pieds et larges de 80. Entrepris en 1913, les travaux furent interrompus par la Première Guerre mondiale et ne purent être achevés qu'en 1932, au coût de 132 millions de dollars. La même année, le Canada et les États-Unis signèrent le Traité sur la canalisation du Saint-Laurent, visant l'exploitation en commun des ressources du bassin des Grands lacs du double point de vue de la navigation maritime et de la production d'énergie. En 1934, ce traité fut rejeté par le Sénat des États-Unis.

Après de nouvelles études et sous la pression des besoins d'énergie nés de la Seconde Guerre mondiale, le Canada et les États-Unis signèrent en 1941 l'Accord sur l'aménagement du bassin des Grands lacs et du Saint-Laurent. Soumis au Sénat des États-Unis comme l'accord précédent, il n'avait pas encore été ratifié en 1949.

L'accord de 1941 avait notamment pour objet d'assurer la mise en valeur conjointe des cataractes du Niagara, dont la hauteur de chute utilisable est de 160 pieds. Comme l'accord ne paraissait pas, en 1949, devoir être approuvé bientôt, les deux Gouvernements signèrent et ratifièrent en 1950 un traité distinct énonçant les principes en vertu desquels le Canada et les États-Unis pourraient entreprendre l'aménagement hydro-électrique du Niagara.

Vers la même époque, le Gouvernement canadien se déclara décidé à entreprendre seul la canalisation sur son territoire jusqu'au lac Erié, si les deux pays s'entendaient pour réaliser simultanément l'aménagement hydro-électrique de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent. En décembre 1951, le Parlement canadien avait approuvé la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux. La première de ces lois permettait de construire des ouvrages de navigation dans la partie canadienne du fleuve, entre Montréal et le lac Ontario, et dans le canal de Welland; la seconde permettait à l'Hydro-Ontario de collaborer avec un organisme homologue des États-Unis à l'installation des ouvrages hydro-électriques nécessaires dans la section des rapides internationaux.