

de la section des Mille-Îles. Le Canada n'a pas renoncé au droit de construire un jour à l'île Barnhart un canal et des écluses en territoire canadien. Le Canada a exprimé l'intention de construire un canal et des écluses du côté canadien de l'île Barnhart le jour où il considérerait que des aménagements parallèles sont nécessaires pour répondre au trafic existant ou envisagé. Un accroissement de volume du trafic serait un facteur important à l'appui de la nécessité d'aménagements parallèles du côté canadien. Un autre élément, dont le Gouvernement canadien espère et se montre convaincu qu'il n'entrera jamais en ligne de compte, serait une immixtion déraisonnable dans les transports par eau du Canada ou leur ralentissement.

2) *Iroquois*—Le Canada, ainsi que le déclare sa Note, construira immédiatement un canal et une écluse, du côté canadien de la section internationale, à Iroquois. Les négociateurs des États-Unis ont déclaré que le Gouvernement des États-Unis est obligé par la législation du Congrès de construire un canal et une écluse au même endroit, mais du côté des États-Unis. Le Gouvernement canadien a cependant exprimé l'espoir que les États-Unis décideront ultérieurement de ne pas entreprendre immédiatement leurs travaux à Iroquois.

3) *Droits de navigation*—Les deux gouvernements ont reconnu, dans le nouvel échange de Notes, qu'il est d'une grande importance pour l'un et pour l'autre que la voie maritime du Saint-Laurent soit utilisée au maximum, et ils sont convenus en conséquence de faire de leur mieux pour ne pas imposer de restrictions déraisonnables au transit des passagers, des bâtiments et des marchandises dans la section internationale de la voie maritime du Saint-Laurent. Ils sont convenus en outre de se consulter avant d'édicter une nouvelle loi ou de promulguer un nouveau règlement, applicables d'un côté ou de l'autre de la section internationale, qui pourraient toucher les transports par eau du Canada, des États-Unis ou de tiers pays. Ils sont convenus de même que, « en ce qui concerne toute loi ou réglementation actuellement en vigueur dans l'un ou l'autre des deux pays et qui touchent les intérêts des transports par eau de l'autre pays dans la section internationale... », chacun des deux Gouvernements pourra demander des consultations et l'autre Gouvernement devra accéder à cette demande.

4) *Navigaton par 14 pieds*—Le Gouvernement canadien, dans sa Note, s'est réservé le droit de décider s'il maintiendra, et dans quelles conditions, des aménagements de navigation par 14 pieds dans la section internationale, mais il est convenu de consulter les États-Unis « en ce qui concerne la question d'imposer des droits de péage pour l'utilisation de ces aménagements ».

Un important problème qui se pose est de savoir si le Canada devrait construire immédiatement ses propres aménagements du côté canadien de l'île Barnhart, parallèlement aux travaux d'aménagement que les États-Unis vont entreprendre de leur côté de cette île. Du point de vue du Canada, la construction immédiate, par les deux pays, d'aménagements parallèles de navigation par 27 pieds sur toute la longueur de la section internationale ne serait manifestement conforme aux meilleurs intérêts ni d'un pays ni de l'autre. Il convient de souligner en premier lieu que le volume des transports par eau, sur le Saint-Laurent, ne serait pas assez considérable pour justifier immédiatement l'aménagement de deux systèmes de canaux. Et même si le trafic était déjà suffisant à l'heure actuelle, il serait inutile, économiquement, de doubler les aménagements de navigation dans la section internationale si on ne les doublait pas de même tout le long de la voie maritime des Grands