

proposé. Si donc, comme vous le suggérez pour cette partie, les Etats-Unis consentent à construire, non seulement le chenal, mais aussi les ouvrages d'énergie hydraulique, il semblerait que les Etats-Unis fussent autorisés à développer et utiliser leur moitié de l'énergie électrique, l'autre moitié restant au Canada pour être utilisée ou non selon qu'il le désirera.

Les Etats-Unis acceptent la proposition que tous les chenaux de navigation stipulés dans le plan des travaux d'amélioration aient une profondeur minima de 27 pieds, et que les ouvrages permanents comportent une profondeur de 30 pieds pour les besoins futurs. Les Etats-Unis étudient actuellement le creusage des chenaux dans les lacs dans la mesure où les frais seront justifiés par le volume actuel du commerce sur les Grands Lacs. Il y a une question dont nous aimerions remettre la discussion à plus tard, et c'est d'établir s'il serait économique de construire sur-le-champ une nouvelle écluse et creuser le canal du Sault Ste-Marie, jusqu'à ce que la canalisation du Saint-Laurent soit près de son achèvement, de sorte qu'il y aurait demande de chenaux plus profonds. Il est très à propos de différer les gros déboursés requis pour les profondeurs trop grandes pour les besoins actuels, jusqu'à ce que l'on puisse profitablement tirer parti de ces profondeurs.

Les Etats-Unis reconnaissent complètement le droit du Canada à sa part de la propriété et à l'usage de l'énergie pouvant être produite dans la partie internationale de la voie d'eau navigable, aussi bien qu'à toutes les forces hydrauliques produites dans la partie nationale, et ils reconnaissent également que la disposition de l'énergie est purement une question domestique. Ils reconnaissent de plus que cette part est un attribut de la souveraineté canadienne, sans égard à l'intermédiaire qui produirait l'énergie.

Les Etats-Unis considèrent comme un principe fondamental économique, que les bénéficiaires de l'énergie produite dans l'amélioration de la partie internationale du Saint-Laurent doivent payer finalement leur juste part du coût de sa production, que l'intermédiaire construisant ces ouvrages soit une corporation, un Etat ou une province, ou un gouvernement national. Ils croient que l'on peut trouver un moyen praticable pour l'application de ce principe dans les arrangements conclus pour l'amélioration de la partie internationale du fleuve, à l'avantage conjoint de la navigation et de la production de l'énergie. Ils croient aussi que les négociations entamées afin de promouvoir l'exécution du projet devraient tendre vers ce but.

Les énormes déboursés que requiert l'entreprise sont un sujet de grave inquiétude pour les Etats-Unis aussi bien que pour le Canada. On croit que lorsque les Etats-Unis se lanceront dans l'entreprise tous les déboursés devraient se faire sur une base économique solide.

Les Etats-Unis acceptent sans réserve le principe que l'exploitation des ouvrages dans la partie internationale sera telle qu'elle contrôlera les fluctuations de l'écoulement du lac Ontario, de manière à sauvegarder tous les intéressés situés sur la partie entièrement canadienne du fleuve, y compris surtout le port de Montréal. Ils tiennent pour acceptable la proposition à l'effet que la conception et l'exploitation des ouvrages dans la partie internationale du fleuve soient soumises à une commission conjointe de techniciens et ils supposent que la conception de tous les ouvrages sur la voie navigable sera généralement conforme aux plans adoptés par la commission conjointe d'ingénieurs, comme réunissant les meilleurs principes.

Les Etats-Unis approuvent entièrement l'opinion que l'à-propos de l'entreprise de la canalisation à l'heure actuelle dépend de la solution des problèmes financiers et économiques en jeu. Ils partagent l'espoir que l'on trouvera une solution qui protégera entièrement les intérêts des deux pays et qui servira de base équitable à la répartition des frais. Ils ont confiance que lorsqu'on déter-