

## Loi Wiley-Dondero

Durant les dix-huit mois qui suivirent, le Canada marqua le pas pour ce qui était des travaux de canalisation en attendant l'issue du litige dont étaient saisis les tribunaux des États-Unis au sujet de l'autorisation relative aux aménagements hydro-électriques. Au cours de cette période, l'Administration américaine a fait preuve d'un vif esprit de collaboration en faisant en sorte que les tribunaux examinent la question dans le plus bref délai. Par la décision de la Cour suprême en date du 7 juin 1954, les obstacles juridiques à l'aménagement hydro-électrique et à la canalisation étaient finalement surmontés. De plus, le 6 mai 1954, la Chambre des représentants et le Sénat des États-Unis approuvaient après examen les projets de loi Dondero et Wiley. La Loi 358 qui en résulta établissait une Corporation américaine d'aménagement du Saint-Laurent, à laquelle elle accordait l'autorisation et donnait instruction d'exécuter du côté des États-Unis les travaux nécessaires à la navigation en eau profonde dans la section internationale.

### Principaux travaux et coût

Voici la liste des principaux travaux qui seront nécessaires pour assurer la navigation par 27 pieds entre le lac Érié et Montréal, avec leur coût estimatif.

<i>En territoire canadien</i>	<i>en millions de \$</i>
a) Canal Welland—approfondissement.....	2
b) Lac Saint-François—dragage.....	4
c) Beauharnois—écluse, pont, etc.....	47
d) Lachine—canal, écluses, etc.....	122
<i>Dans la section internationale</i>	
e) Section des Mille-Iles—dragage du chenal.....	2
f) Iroquois—canal et écluse.....	14
g) Île Barnhart—canal et écluses.....	70

Coût total 261 millions

Il ressort de ce qui précède que la situation s'établissait ainsi l'été dernier: le litige relatif à l'aspect hydro-électrique du projet avait pris fin: pour la première fois, il devenait possible d'entreprendre l'aménagement des centrales d'énergie et, par conséquent, les travaux de canalisation. Le Canada avait adopté une législation autorisant l'exécution du côté canadien du fleuve de tous les travaux énumérés ci-dessus, s'était engagé auprès des États-Unis à les exécuter et avait obtenu le consentement des États-Unis par l'échange de Notes du 30 juin 1952. Les États-Unis avaient adopté la Loi publique 358, qui permet et ordonne la construction, du côté américain du fleuve, de deux de ces ouvrages, soit le canal et l'écluse d'Iroquois et le canal et les écluses de l'île Barnhart (ainsi que le dragage du fleuve dans la section des Mille-Iles). Les deux Gouvernements étaient autorisés à amortir leurs mises de fonds par la perception de péages, imposés soit en commun soit séparément.

Se fondant sur la déclaration de janvier 1953 de M. St-Laurent, selon laquelle le Canada consentirait encore à examiner toute « proposition précise » qui ne retarderait ni l'aménagement hydro-électrique ni la canalisation, les États-Unis demandèrent, le 7 juin 1954, de conférer avec des représentants du Canada afin d'arrêter les modalités d'exécution des travaux relatifs à la canalisation, compte tenu de l'état nouveau de la situation. Des réunions préliminaires eurent lieu à Ottawa en juillet, et furent suivies en août de négociations inter-