

Maintenant qu'on a autorisé la mise en route de l'aménagement énergétique des Rapides internationaux, l'entreprise devient la seizième nouvelle source d'énergie portée au programme de l'Hydro. C'est aussi la dernière grande source accessible à l'Hydro qui soit située assez proche des grands centres de consommation pour que la transmission d'énergie hydro-électrique soit économique.

Les délais désappointants qui se sont acharnés après l'entreprise durant plus de vingt ans découlaient, en partie du moins, de l'association inévitable des ouvrages d'ordre maritime et d'ordre énergétique dont il a été question plus haut. Les deux ordres d'ouvrages se rattachaient très étroitement l'un à l'autre du point de vue tant économique que matériel et les incertitudes ou les retards qui affectaient l'un se répercutaient nécessairement sur l'autre. L'aménagement hydro-électrique doit être une entreprise exécutée en commun par le Canada et les États-Unis; la voie maritime, malgré sa dépendance des ouvrages énergétiques, pourrait être réalisée par l'un ou l'autre des deux pays ou par les deux ensemble au dedans de leur frontière ou encore pourrait être exécutée comme une seule entreprise internationale.

En 1951, des porte-parole du Canada, devant la nécessité pressante de procéder à l'aménagement hydro-électrique du Saint-Laurent et devant les obstacles presque insurmontables que les États-Unis mettaient à la réalisation d'une entreprise à la fois maritime et énergétique, se mirent à insister pour que soit aménagée une voie maritime exclusivement canadienne en conjugaison avec l'aménagement énergétique international. Le 3 décembre 1951, le gouvernement canadien a signé une entente avec le gouvernement ontarien par laquelle il délèguait à la province le pouvoir de s'occuper de l'aménagement de la part canadienne des ressources hydrauliques des Rapides internationaux du Saint-Laurent. Cette entente, qui définissait et établissait fermement la politique du Canada en matière d'énergie, a été plus tard ratifiée par les deux gouvernements. A son tour, le gouvernement provincial a adopté en octobre 1952 une loi attribuant à l'Hydro-Ontario la responsabilité de la construction, du fonctionnement et de l'entretien des ouvrages énergétiques relevant du Canada.

La question de l'énergie a davantage été définie à l'échelon international en octobre 1952 quand la Commission mixte internationale a approuvé une demande du Canada et des États-Unis aux fins d'exploiter les ressources hydrauliques des Rapides internationaux. Il devait s'écouler deux années, cependant, avant que les États-Unis définissent clairement leur attitude en ce qui concerne l'aménagement énergétique et maritime. En juillet 1953, la *Federal Power Commission* a annoncé qu'elle avait décidé d'accorder à la Power Authority de l'État de New-York un permis d'entreprendre la réalisation de l'aménagement énergétique relevant des États-Unis. Les appels interjetés par ceux qui s'opposaient à la décision et réclamaient une nouvelle audition furent rejetés. Un dernier recours fut introduit devant la Cour suprême des États-Unis. Le 7 juin 1954, la Cour rejeta l'appel et supprima ainsi le dernier obstacle juridique à la réalisation de l'entreprise énergétique. Le Canada pouvait, désormais, procéder à l'aménagement d'une voie maritime exclusivement canadienne. Cependant, comme le gouvernement américain avait, dans les débuts de 1954, approuvé une certaine participation des États-Unis à la voie maritime, les deux pays continuèrent de négocier au sujet des aspects de l'entreprise intéressant la navigation*.

* Voir l'article spécial sur "La Voie maritime du Saint-Laurent", chap. XIX.