

l'accord toujours attendu sur la frontière du banc George soulève le problème des dangers écologiques car des permis de forage ont été accordés dans la région des bancs, de chaque côté de cette ligne non déterminée, des réglementations différentes exposant les eaux à certains dangers (accidents, fuites etc.).

### Nouveaux mécanismes

Ce cas a d'ailleurs donné une acuité toute particulière à la question de savoir comment traiter avec les États-Unis en vue de la conclusion d'accords. Dorénavant, il ne sera pratiquement plus possible pour le Canada d'accepter la signature du département d'État et de la Maison-Blanche comme étant l'assurance que le Sénat fournira sa majorité des deux-tiers nécessaire pour la ratification d'un traité. Il va falloir que les deux gouvernements mettent au point de nouveaux mécanismes. Une possibilité serait d'abandonner la méthode actuelle pour se servir des *executive agreements*, des échanges de notes, de lois parallèles dans les deux pays etc., et ainsi obtenir des résultats valables même s'ils n'ont pas la précision détaillée et systématique d'un traité officiel. Si l'on opte pour un traité, les membres du Sénat que le sujet ou la région concerne directement devraient participer à chacun des stades de négociation.

Il y a aussi les problèmes maritimes sur la côte ouest où des ententes temporaires sur le thon et le saumon doivent être d'une manière ou d'une autre transformées en accords à long terme qui feront dans ce domaine ce que des accords antérieurs sur le flétan et le saumon ont fait avec tant de succès et pendant tant d'années pour ces espèces. Aux récents différends sur la pêche au thon et au saumon il faut ajouter un grave problème toujours sans solution: la protection de tout l'archipel canadien du Pacifique, depuis le détroit de Dixon où la frontière maritime n'a pas encore été délimitée, en passant par le bassin de la Reine-Charlotte jusqu'aux détroits de Géorgie et de Juan de Fuca, maintenant tous menacés par le trafic des navires-citernes qui, à partir de Valdez, transportent le pétrole de l'Alaska par cette route plus courte vers les ports de la côte ouest américaine. Même si des plans d'urgence communs pour le nettoyage et les conditions requises pour l'assurance des cargaisons et des navires américains garantissent une certaine protection au Canada, ils sont loin de combler le besoin d'un système de contrôle global sur l'environnement et la navigation. Ce qui s'impose, ce sont des ententes permettant d'entreprendre la cogestion de l'environnement côtier pour protéger la région toute entière, cogestion qui comprendrait un appareil administratif et consultatif permanent destiné au fonctionnement d'un programme aux responsabilités communes.

Dans l'Arctique, les forages off-shore de la mer de Beaufort représenteraient, paraît-il, un danger pour les États-Unis, car en cas d'accident grave ou de fuites importantes du côté canadien, la direction des courants entraînerait les débris vers les eaux américaines de l'autre côté de la ligne de démarcation ainsi que vers les eaux et les côtes de l'Alaska. Il est déjà bien tard pour essayer de déterminer de façon