

pollution. Une décision à ce point légaliste retarderait lamentablement le progrès du droit dans un domaine aussi critique que celui-là.

Bref, là où nous avons étendu notre souveraineté, nous sommes prêts à aller en cour. Par ailleurs, là où nous nous efforçons seulement d'enrayer la pollution, nous n'irons pas en cour tant que le droit ne se sera pas mis au pas de la technologie. A ce sujet, ce n'est pas la seule nécessité qui nous a fait agir, car nous n'ignorions pas tout ce que l'essor du droit international doit aux initiatives des États.

Je considère ce projet de loi sur la pollution comme une des initiatives les plus intéressantes et les plus audacieuses qu'il ait été donné au Gouvernement de prendre. S'il est possible que l'action d'un gouvernement évoque la jeunesse et le printemps, je crois bien que c'est le cas ici. Son geste n'a rien de chauvin, rien d'anti-américain; c'est un geste positif et clairvoyant.

Le Canada s'est fait dire que ce projet de loi sur la pollution est inacceptable parce qu'il entrerait en conflit avec les principes traditionnels de la libre navigation. Ceux qui soutiennent cela doivent évidemment penser que les conditions qui régissent le climat de l'Arctique s'apparentent à celles qui prévalent dans les régions équatoriales. Nous tenons ce rapprochement pour inadmissible.

Indépendamment du fait que les cartographes peuvent décider de représenter les étendues situées entre les îles de l'archipel Arctique du Canada de la même façon qu'ils reproduisent les étendues d'eau des archipels tropicaux, les facteurs physiques propres à ces lieux sont tout à fait différents. La plupart des canaux de l'Arctique sont couverts d'épaisses couches de glace pendant la majeure partie de l'année. Ces glaces ont constitué une telle entrave à la navigation au cours des siècles qu'il n'y a pas un seul voyage commercial qui ait jamais été effectué par le Passage du Nord-Ouest. Ce n'est qu'en théorie que l'on peut désigner le Passage du Nord-Ouest comme un "détroit international". De la même manière, ce n'est que par une fiction de l'esprit que l'on peut dire de la mer de Beaufort qu'elle constitue la "haute mer".

A mon avis, c'est nuire au progrès du droit international que d'invoquer l'application de grands principes à des cas qui ne s'y prêtent manifestement pas. Le droit maritime a évolué au cours des ans, mais il est maintenant en grande partie codifié. L'apport du Canada, chef de file en l'occurrence, s'est révélé nettement décisif. Toutefois, au cours de cette longue évolution, les nations n'ont jamais considéré les eaux si ce n'est sous leur état liquide. Il n'y a qu'un petit nombre de règlements spéciaux qui tiennent compte de situations particulières dues à la glace. Nous sommes d'avis qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de législation coutumière applicable à la navigation dans les régions arctiques et que nous ne pouvons pas attendre que survienne un désastre pour agir. Il nous faut des lois pour protéger les pays côtiers contre les abus des puissances maritimes.

Nous demeurons persuadés de la nécessité d'adopter immédiatement des mesures législatives destinées à prévenir la pollution, tant pour accélérer l'élaboration des règlements qui s'imposent que pour assurer la protection de tous les citoyens de l'Amérique du Nord, et nous agissons dans ce sens.

Nous avons fait savoir à nos voisins et alliés que les dispositions prises par le Canada en vue de la protection des eaux arctiques ne conduiront