

pour dire que la Garde côtière fait du bon travail et mérite notre appui.

Ce matin, au comité législatif chargé d'étudier le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, nous avons justement discuté des dispositions législatives actuelles régissant l'entrée des navires dans les eaux canadiennes.

Nous ne laissons pas n'importe quel rafiote venant de n'importe où dans le monde pénétrer dans le détroit Juan de Fuca. Des déclarations sont exigées. La Garde côtière est avisée 24 heures à l'avance de tout navire qui se dirige vers nos ports. Nous savons donc quels navires pénètrent dans les eaux canadiennes et, en fait, beaucoup d'entre eux se voient refuser le droit d'entrée dans nos eaux territoriales s'ils ne sont pas en bon état.

Je veux parler du mouillage lui-même, puisque c'est sur ce point précis que porte la motion présentée par la députée aujourd'hui. Je veux donner quelques renseignements généraux sur ce qu'est le mouillage, sur les raisons pour lesquelles un navire mouille et sur le but recherché en désignant un lieu de mouillage, points que certaines des personnes qui nous regardent ou nous écoutent aujourd'hui n'ont peut-être pas compris.

Il faut bien se rendre compte que le mouillage est une activité quotidienne qui fait partie intégrante de la navigation. En termes simples, on peut définir la navigation comme étant l'art de se déplacer de façon sûre d'un endroit à un autre. Dans le sens marin, c'est la pratique familière qui consiste à sortir en voilier pour la journée et à rentrer au port sain et sauf à la fin de la journée ou, si on veut un exemple qui correspond davantage à la motion à l'étude, c'est aussi la pratique qui consiste à conduire à l'autre bout du monde, de façon sûre et efficace, un navire de 200 mètres chargé de 30 000 tonnes de marchandises peut-être.

Comme je viens de le dire, le mouillage fait partie intégrante de la navigation. Le mouillage joue un rôle dans l'efficacité et la sécurité du passage d'un endroit à un autre et on peut présumer que lorsqu'un navire mouille, ses moteurs sont à l'arrêt en attendant qu'il reprenne sa route vers sa destination.

En fait, la plupart du temps, les navires mouillent en attendant un poste d'amarrage dans un port pour y être chargés ou déchargés. On considère le mouillage comme étant une bonne pratique sur le plan économique et environnemental, car il réduit beaucoup la consommation

de carburant. De plus, le navire peut habituellement mouiller près de l'endroit où il sera déchargé ou chargé.

Cependant, le mouillage se justifie aussi, et peut-être davantage, pour des raisons de sécurité. Un navire ne peut pas être gardé stationnaire sans ancre, sauf ceux dont les moteurs sont équipés de dispositifs très perfectionnés ou qui déploient une forte puissance pour éviter de dériver sous l'effet du vent et de la marée. Jeter l'ancre—ce qui est une figure de style puisque l'ancre et la chaîne d'un gros navire peuvent peser plusieurs tonnes—ne fait qu'empêcher le navire de bouger. Un navire qui ne se déplace pas et ne dérive pas ne risque pas de s'échouer ou d'entrer en collision avec un autre navire, et il n'est pas malmené par l'action de la haute mer. Le mouillage est un moyen sûr d'attendre avant de continuer un voyage.

Cela intéressera peut-être les députés d'apprendre que même lorsqu'un navire est à l'ancre, un équipage doit rester à bord comme s'il naviguait. Des agents de navigation compétents effectuent des relevés pour s'assurer que le navire maintient sa position, pour surveiller les autres navires qui circulent dans les environs et pour faire tous les travaux nécessaires pour garantir la sécurité des navires.

En cas de mauvais temps, les règles d'une bonne navigation exigent que les moteurs soient tenus prêts à être actionnés au cas où les ancres céderaient. Tout cela est conforme avec les règles de sécurité maritime.

Certains députés estiment peut-être que les navires devraient rester au large, loin des côtes exposées jusqu'à ce qu'ils puissent se rendre directement dans les ports. La tragédie survenue récemment au large des côtes de la Nouvelle-Écosse démontre le danger d'exposer même les plus grands navires aux rigueurs de la pleine mer. La sécurité des équipages, les rigueurs de la pleine mer de même que la protection de l'environnement militent en faveur des règles de bonne navigation et justifient que l'on expose le moins possible les navires aux risques de la haute mer.

• (1725)

Les navires qui ont jeté l'ancre selon les bons principes de navigation ont moins de chances d'entrer en collision ou de faire naufrage qu'un navire en mouvement. Il arrive parfois mais rarement que le vent ou le courant soient assez forts pour emporter un navire ancré. Celui-ci subit alors des dommages beaucoup moins considérables qu'un navire qui, pendant que ses moteurs tournent, entre en collision avec un autre bâtiment ou s'échoue.