

Initiatives parlementaires

Jeter l'ancre est une mesure d'urgence qui empêche un navire dont les moteurs ne tournent plus de causer un accident ou de dériver vers un récif ou le rivage. En fait, les navires sont munis d'au moins deux ancres à utiliser en cas d'urgence. Il est intéressant de noter que, dans la plupart des cas où les moteurs tombent en panne, jeter l'ancre est la manoeuvre la plus simple et la plus fiable pour empêcher le navire de se déplacer pendant que les réparations sont effectuées.

J'ai tenté de montrer que jeter l'ancre fait partie des manoeuvres qu'effectue un navire pour se rendre d'un endroit à l'autre en toute sécurité. La common law régit la restriction de la navigation et par conséquent du mouillage.

Les députés ne savent peut-être pas que le droit de navigation est un principe fondamental en common law. C'est donc dire que ce principe l'emporte sur les autres droits conférés par la common law et englobe tous les droits associés au droit de passage, comme les droits de passer, de jeter l'ancre, de mouiller et de rester dans un endroit pendant une période raisonnable afin que la cargaison puisse être chargée ou déchargée.

Ce droit signifie qu'un navire peut jeter l'ancre n'importe où et n'importe quand, pourvu qu'il respecte de bonnes pratiques de navigation. Mon intervention fait suite à ce que mon collègue et moi avons entendu ce matin, pendant les délibérations du comité législatif, à savoir que les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada permettent à la Garde côtière de restreindre le mouillage des navires dans certaines circonstances ou lorsque les navires ne sont pas dans le meilleur état possible.

Le deuxième point que je veux aborder porte sur la désignation des points de mouillage. Il n'existe aucun règlement qui définit les points de mouillage. En général, ces installations sont désignées par les administrations portuaires, de concert avec la Garde côtière et les pilotes pour être ensuite imprimées sur les cartes et mentionnées dans certaines publications. Les marins sont ainsi informés de leur existence. Les points de mouillage sont habituellement désignés à l'intention des grands navires, indiqués sur les cartes et inscrits dans les registres. Par conséquent, les pilotes savent que des navires peuvent mouiller à ces endroits et il est plus facile de bien gérer l'utilisation des ports dotés de plus d'un point de mouillage.

Les points de mouillage désignés ne se trouvent qu'à l'intérieur des installations portuaires. Sur la côte ouest seulement, on compte 20 ports où peuvent accoster de grands navires. Ces ports ne sont pas tous dotés de points de mouillage désignés qui figurent sur des cartes marines, mais les navires peuvent mouiller près des quais, sinon aux quais mêmes.

En 1990, environ 287 000 mouvements de navires ont été effectués le long de la côte ouest. Il ne s'agissait pas de mouvements de navires de pêche ou de plaisance, mais bien de 287 000 mouvements de navires commerciaux. À la limite, étant donné les risques que représentent les conditions atmosphériques et la circulation dans ces eaux, chacun des mouvements devrait faire l'objet d'une évaluation des risques environnementaux, puisque la cargaison change à chaque chargement et déchargement.

Le gouvernement appuie une solution plus efficace aux problèmes mentionnés dans la motion. Il préconise un système axé sur la prévention des accidents avant qu'ils ne se produisent et, en cas d'accidents, sur les mesures d'urgence à prendre selon la fragilité sur le plan environnemental de la région touchée. Encore une fois, je remercie la députée d'avoir proposé cette motion.

Mme Marlene Catterall (Ottawa-Ouest): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir parler de cette motion. Elle nous renvoie à de nombreux principes qui ont été évoqués à la Chambre le 13 mai dernier, lorsque l'opposition a présenté la motion suivante:

Que la Chambre regrette que, malgré toutes les grandes déclarations qu'il a faites devant les instances internationales et malgré le fait que deux années et demie se soient écoulées depuis le lancement du Plan vert, le gouvernement n'ait pas réussi à faire du développement durable un objectif fondamental complètement intégré à la politique officielle.

Il y a eu aujourd'hui une conférence de presse, et un rapport a été présenté, un an après le sommet de Rio, le Sommet de la Terre qui a eu lieu à Rio de Janeiro. Après ce sommet, on a fait l'éloge du Canada parce qu'il a alors été un chef de file lorsqu'il s'est agi de porter à l'attention du monde entier la question du développement durable et certaines mesures nécessaires pour assurer l'avenir de notre planète et parce qu'il a contribué à la conclusion de certaines conventions qui ont été négociées dans cette optique. Pourtant, si les organismes environnementaux évaluaient aujourd'hui le Canada, un an après le sommet de Rio, j'ai bien peur qu'ils lui décerneraient une mauvaise note à tous les chapitres.

• (1730)

Je ne veux pas parler en détail des îles du Golfe ou des autres questions que la députée a abordées, mais je tiens à dire que la motion fait ressortir l'obligation qui incombe au gouvernement de tenir compte, dans toutes les décisions qu'il prend, de nos préoccupations concernant la préservation de nos ressources, de notre environnement, et de notre planète. Il y a toutefois loin de la coupe aux lèvres.

L'une des plus importantes promesses énoncées dans le Plan vert— on l'a peut-être oubliée—prévoyait que toute politique qui serait soumise au Cabinet, pour approbation, ferait l'objet d'une évaluation environnementale et que, lorsqu'une politique, un programme ou un projet de