

Je propose que les motions n^{os} 1 et 5 soient groupées aux fins de la discussion et du scrutin parce qu'elles se rapportent toutes les deux à un sujet analogue dans les deux versions du bill, soit les versions anglaise et française. Nous pourrions commodément étudier ensemble les motions n^{os} 2 et 3. La motion n^o 4 devrait être traitée séparément. Les motions n^{os} 6 et 7 pourraient commodément être groupées, je pense, tandis que les motions n^{os} 8 et 9 devraient être traitées séparément. Je crois que l'on serait généralement disposé à la Chambre à grouper ces articles de cette façon.

M. Forrestall: Les observations du secrétaire parlementaire sont justes. Nous nous excusons auprès de la Chambre et espérons que nous n'avons pas causé de trop gros ennuis. Avant de nous engager trop à fond sur le sujet, je tiens à dire que les groupements que le secrétaire parlementaire a suggérés, c'est-à-dire l'étude des motions n^{os} 1 et 5 ensemble, des motions n^{os} 2 et 3 ensemble, de la motion n^o 4 séparément, des motions n^{os} 6 et 7 ensemble, de la motion n^o 8 séparément et de la motion n^o 9 séparément, constituent à mon avis la meilleure façon de procéder pour faciliter la discussion à la Chambre et la tenue des votes qui suivront. J'appuie donc l'avis du secrétaire parlementaire à cet égard.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Si je comprends bien, le vote sur la motion n^o 1 disposera également de la motion n^o 5, le vote sur la motion n^o 2 disposera de la motion n^o 3, la motion n^o 4 fera l'objet d'un vote distinct, le vote sur la motion n^o 6 disposera de la motion n^o 7, et les motions n^{os} 8 et 9 feront chacune l'objet d'un vote distinct. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, je m'excuse s'il y a eu quelque malentendu. Je m'en suis réellement tenu à ces limites jusqu'à un certain point; je le reconnais. Puis j'ai trouvé deux définitions en anglais, que j'ai trouvées un peu difficiles à comprendre, et je suis sûr que si j'avais lu la version française, j'aurais vu que «navire canadien» figure à deux endroits sous deux définitions, alors je crois que dans ces circonstances, je ne suis pas tout à côté de la question.

Cependant, je crois qu'il vaut toujours la peine de faire ces observations parce que bien que je suis pas avocat, je pense que l'article contenant les définitions doit jouer un certain rôle dans une loi d'une telle complexité. Ayant trouvé le sens d'un terme dans la définition, je sursaute quand je constate qu'un peu plus loin dans la loi, ce terme ne signifie plus la même chose, mais a un autre sens. Je le répète, ce n'est pas dû à la traduction, mais à l'usage d'un même terme de la même langue dans des sens différents dans différents passages du bill.

Je maintiens certainement mes observations sur les abréviations dans certaines parties du texte français—peut-être manque-t-il de consonnes dans la version anglaise—et pour m'en tenir strictement aux motions n^{os} 1 et 5, je répète qu'à mon avis, quand nous parviendrons à l'article 12, il nous faudra un peu plus d'assurance. D'accord, les motions n'en parlent pas, mais rendus à l'article 12 à la page 16, nous voudrions sûrement quelque chose de plus positif comme garantie. Ainsi, j'aimerais croire que nous

pourrions prendre connaissance du règlement, dans les deux langues, avant la troisième lecture du bill, et aussi qu'il aura été approuvé par les premiers ministres des provinces Maritimes qui, sauf erreur, ont exprimé certaines réserves, pour d'excellentes raisons économiques, au sujet de l'application de cette mesure.

Je ne m'oppose pas du tout aux amendements qui ont été présentés, c'est-à-dire aux motions n^o 1 et n^o 5. Je pense toutefois que cela met en relief un fait que nous avons essayé de faire valoir. J'aimerais également que le secrétaire parlementaire ou que le ministre nous précise en temps voulu que les interprétations seront basées sur le même genre de faits dans toutes les cours supérieures.

Je reconnais ne pas être avocat, je le répète, mais on m'a laissé entendre que les tribunaux anglophones basent entièrement leur jugement sur les précédents et les définitions données dans la loi, tandis que dans les tribunaux francophones surtout dans les cours supérieures—c'est ce que je pense, je peux me tromper—les juges se fondent sur les documents historiques et les définitions qu'ils y trouvent; le juge pourrait même tenir compte de la discussion de ce soir dans l'étude de la signification d'un terme, d'une phrase ou d'un article. Les jugements seraient donc basés sur des éléments très différents. J'aimerais donc que l'on nous donne une garantie à ce sujet au cours de ce débat ou après.

● (2130)

M. Ron Huntington (Capilano): Monsieur l'Orateur, je profite de l'occasion pour parler de l'article 8 du bill C-61 et exprimer le souci qu'il cause aux armateurs de Colombie-Britannique. Tout le monde en Colombie-Britannique voit le bill C-61 d'un bon œil, et ceux d'entre nous qui ont siégé au comité savent tout le travail qu'il lui a consacré. C'est un bill à caractère technique, qui traduit une nouvelle politique des transports...

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, je vous prie. Le député parle-t-il en ce moment de la motion n^o 8? Seules les motions n^{os} 1 et 5 sont à l'étude pour l'instant.

M. Huntington: Non, monsieur l'Orateur. Je parle de l'amendement proposé à l'article 8 par la motion n^o 1.

Nous savons que le bill s'impose pour donner un cadre juridique à l'application d'une nouvelle politique des transports au Canada. Mais l'article 8 inquiète vivement et profondément les armateurs de Colombie-Britannique. Cet article apporterait un élément nouveau. Nous ne parlons plus des mises au point et des améliorations qu'apporte le bill C-61, nous sommes en train de restreindre le cabotage aux cargos canadiens.

En Colombie-Britannique, nous sommes parfaitement capables de construire des bateaux très perfectionnés qui conviennent tout à fait au transport des marchandises le long de la côte. Nous sommes également capables de construire des bateaux pouvant transporter des marchandises et desservir l'Arctique à partir de la côte ouest. Si les expéditeurs de la Colombie-Britannique s'opposent à l'article 8, c'est parce qu'il traite du transport d'un littoral à l'autre, c'est-à-dire du transport des marchandises de la côte ouest à la côte est. Cet article place les expéditeurs de la Colombie-Britannique dans la même situation que le fait la loi Jones dans le cas de la Pacific Northwest State Shippers des États-Unis, qui ne peut plus faire face à la concurrence.