

## Code maritime—Loi

vent compter sur un transport concurrentiel pour assurer leur survivance ou leur bien-être économique.

Monsieur l'Orateur, je vous sais gré de la latitude que vous m'avez accordée en ce qui concerne l'amendement très précis que le secrétaire parlementaire a présenté. Nous n'avons pas d'objection sérieuse à formuler à l'égard de l'amendement. Nous voulons tout simplement indiquer de façon générale que nous avons certaines réserves à faire concernant la rédaction générale du bill. J'espère que le secrétaire parlementaire ou le ministre des Transports (M. Lang) donnera personnellement à la Chambre l'assurance qu'ils sont convaincus que les rédacteurs du bill ont accompli leur tâche de telle manière que les tribunaux du Canada pourront interpréter le bill de façon équitable dans l'une ou l'autre version, anglaise ou française.

**M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich):** Monsieur l'Orateur, je ne serais pas un vrai Canadien si je n'appuyais pas l'objectif fondamental du bill. J'ai souvent déclaré à la Chambre, et mes propos sont consignés très clairement au compte rendu, qu'à mon sens, le Canada a besoin de sa propre marine marchande.

Le Canada est un pays qui se livre au commerce international. Nous avons trois littoraux. Une grande partie de nos marchandises sont transportées par bateau. Notre commerce ne pourra se développer à moins que nous ne disposions des navires nécessaires au transport.

Au fond, c'est une mesure législative longtemps attendue. Le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), qui vient de parler, a relevé certains défauts dans l'amendement que le ministre des Transports (M. Lang) a proposé et dont le secrétaire parlementaire (M. Goodale) a parlé brièvement. Un des points faibles, c'est que le texte français ne correspond pas toujours au texte anglais. Je voudrais signaler deux passages, dont l'un constitue un bon exemple.

Bien qu'on puisse pousser la chose trop loin, de façon générale, il y a une équivalence entre la version anglaise et le texte plus long de la version française, mais parce que la langue française est plus concise, la version française est normalement un peu plus longue que la version anglaise. Quand je vois que la version française est plus courte que le texte anglais, cela me saute immédiatement aux yeux. Je pense immédiatement qu'il doit manquer quelque chose quelque part. Puis, j'en fais un examen plus attentif. Il y a peut-être d'autres exemples, mais ici j'en relève au moins deux. Il s'agit ici d'un bill long et complexe qui requiert une étude très attentive, même si l'on se concentre.

J'aimerais signaler un de ces cas à la page 14. Monsieur l'Orateur, si l'on se reporte au haut de la page 14, on constate que le texte anglais du paragraphe (2) est pratiquement deux fois plus long que la version française. On pourrait se dire que la version française est en l'occurrence plus concise. Je ne crois cependant pas que cela soit le cas. J'ai étudié la chose d'un peu plus près, et j'ai constaté qu'il y a une expression du texte anglais qui n'a vraiment pas été reproduite dans la version française. Examinons en effet le passage suivant du paragraphe (2) qui se lit comme suit dans le texte anglais:

... in the twelve month period immediately preceding September 24, 1973...

La version française se contente de dire ce qui suit:

[Français]

A régulièrement et légalement fait du cabotage au Canada depuis le 24 septembre 1972.

[M. Forrestall.]

[Traduction]

C'est là une chose bien différente. Peut-être devrions-nous abrégier le texte anglais pour qu'il corresponde à la version française. Au lieu de dire «for the twelve month period immediately preceding September 24, 1973», nous devrions dire «regularly and legally having been in the service of cabotage in Canada since September 24, 1972». Peut-être s'agit-il là d'un aspect de la traduction ou de l'interprétation libres.

J'aimerais signaler un autre cas à la page 50. Là encore, nous constatons une contraction de la version française. La définition du cabotage y est ici exprimée de façon beaucoup plus serrée en anglais qu'en français. La définition en est très large en français et se lit comme suit:

[Français]

Utilisé pour faire du cabotage au Canada.

[Traduction]

Cela s'applique à un navire «autre qu'un navire canadien pour faire du cabotage au Canada». On peut dire, en gros, que le «coasting trade» est du cabotage. On parle ici du genre de cabotage auquel le requérant compte affecter le navire pour lequel il demande le permis. Je ne crois pas que «faire du cabotage» puisse être traduit par une aussi longue expression, ou que la longue expression de la version anglaise puisse être traduite en français simplement par «faire du cabotage», parce que cabotage, si on regarde la définition, ne désigne pas une forme particulière de cabotage. En fait, il n'y a aucune définition de «cabotage» dans ce bill. J'appuie donc les remarques de mon collègue de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) qui a mentionné cet aspect du bill. Je conviens encore une fois avec lui que ce bill est une mesure dont le Canada a besoin depuis longtemps.

Il y a un autre aspect des définitions qui méritent selon moi d'être porté à votre attention, monsieur l'Orateur. Nous avons deux définitions d'un navire canadien, l'une à la page 2, sous la rubrique définition d'un navire canadien. C'est la sixième définition de la page 2. Puis à la page 4, la troisième définition complète est celle de «navire canadien». Cette dernière correspond à la définition que l'on trouve à la sixième définition du texte anglais, en page 2. Cela dit, un navire canadien est donc un navire ou une petite embarcation immatriculés au Canada. Nous passons maintenant à la page 12 et nous constatons que «pour l'application du présent article et des articles 11, 12, et 14», un navire canadien est autre chose.

● (2120)

**M. Goodale:** Monsieur l'Orateur, j'hésite à interrompre mon honorable ami, et je le dis en toute sécurité, mais je pense qu'il existe un certain malentendu au sujet de notre façon de procéder ce soir. Il s'agit de la façon dont ont été groupées les motions qui devaient être discutées et mises aux voix ce soir. Il semble que tant mon honorable ami d'en face que moi-même avons mal compris ce que madame l'Orateur a dit tantôt à ce propos.

Avec le consentement de la Chambre, je propose un nouveau groupement des diverses motions inscrites au *Fevilleton* pour fins de discussion. Soit dit en passant, tous ceux qui ont parlé jusqu'ici, dont mon honorable ami, que je viens tout juste d'interrompre—et je le prie de m'en excuser—ont borné leurs observations à la question de correspondance entre les versions anglaise et française; donc, nous n'avons pas causé de difficultés à la présidence sous ce rapport.