

*Code maritime—Loi*

Il ne faudrait pas passer sous silence les nombreux témoins qui ont comparu devant le comité, au cours des délibérations consacrées au bill C-61. Très souvent, les idées, les suggestions et les propositions précises qu'ils ont présentées se sont révélées fort utiles. C'est grâce à elles pour une bonne part que nous pouvons étudier ce soir le bill dans sa forme actuelle.

Pour en revenir à la motion n° 1, présentée par le ministre des Transports, je pense qu'elle peut être expédiée en peu de temps et sans difficulté. Elle apporte une modification d'ordre purement technique au texte français de l'alinéa 8(3) a) du bill. Cela n'entraîne pas de changements au fond. Il s'agit d'une simple question de forme. Je recommande à tous les députés de l'adopter rapidement.

**M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est):** Madame l'Orateur, comme je peux voir, le secrétaire parlementaire ne nous aidera pas beaucoup ce soir. Nous nous attendions à une longue présentation de ce bill qui est le bill public le plus volumineux.

Le secrétaire parlementaire a parfaitement raison à propos de l'amendement d'ordre technique qu'il présente au nom du gouvernement. Cet amendement ne prête pas à controverse. Il s'agit tout simplement d'une question de libellé.

Mais contrairement à ce qu'il voudrait nous faire croire, nous ne pouvons pas traiter à la légère, à l'étape du rapport, un bill tendant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada et à établir un code maritime. Tout d'abord, vu l'importance du sujet, le ministre des Transports (M. Lang) se doit d'être présent. Nous l'avons si peu vu et entendu, au comité permanent, que cela nous a parfois irrités. Je pourrais ajouter que si le ministre avait pu assister à un plus grand nombre de réunions, les six amendements que nous proposons n'auraient pas été nécessaires, sans parler des amendements techniques qui, sauf erreur, portent sur la version française du bill et dont, personnellement, je ne suis pas en mesure de traiter.

● (2050)

Quant aux propos du secrétaire parlementaire, il faut faire une ou deux remarques sur la traduction des bills. Selon l'ancien principe, un rédacteur se promenait dans le ministère de la Justice avec en tête les idées qu'il voulait proposer, choisissait une personne au sein du ministère et lui faisait part de ses exigences relatives à la mesure législative. Cette personne, connaissant la terminologie juridique et autre que la plupart d'entre nous comprennent à peine, était censée remettre le document requis. Telle était la pratique acceptée à la Chambre pendant longtemps, peut-être pendant un siècle.

Depuis quelques années, cependant, on s'est inquiété de l'aptitude des traducteurs à rendre une traduction exacte d'une langue à l'autre—de l'anglais au français ou vice versa; c'est pourquoi nous avons adopté un système que la plupart d'entre nous ont approuvé. Selon ce système, le directeur de la rédaction au ministère de la Justice s'adresse à un anglophone et lui fait part de ses idées, puis il s'adresse à une personne ayant une bonne connaissance de la langue française, et jamais les deux ne se rencontreront, le principe étant que les rédacteurs sont en mesure de communiquer le contenu et l'esprit de la loi.

Un ancien premier ministre, M. Pearson, le premier ministre actuel (M. Trudeau) et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. MacEachen), à l'époque où il remplissait de façon très compétente les fonctions de leader à la Chambre, ont donné l'assurance à la Chambre que ces

[M. Goodale.]

versions seraient interprétées au même titre devant les tribunaux. C'était bien et cela favorisait l'emploi des deux langues dans les lois.

Que se passe-t-il aujourd'hui à propos du bill C-61 et de l'amendement présenté par le secrétaire parlementaire? Voici: le directeur de la rédaction des lois entre dans le cabinet du ministre de la Justice, jette un coup d'œil et constate très souvent que le personnel est insuffisant; il demande alors: Qui est disponible pour accomplir un travail? Il peut obtenir un rédacteur francophone ou anglophone, peu importe. Celui qui est chargé de la rédaction est alors chargé de faire établir une traduction mot pour mot. Et cela nous ramène à notre point de départ.

Ce que je reproche à l'amendement, c'est que dans le bill C-61 nous retrouvons un mélange de l'ancien et du nouveau système. En fait, c'est une combinaison des deux systèmes. Le danger c'est que dans les poursuites en justice, en anglais ou en français, il peut y avoir de grandes différences d'interprétation. L'usage, dans les tribunaux anglais, est de s'en tenir à l'usage courant et au sens courant d'un mot.

La méthode française, c'est de consulter les documents historiques dans la mesure du possible. Et si ces documents ne concordent pas, il est possible que les jugements ne concordent pas non plus.

C'est ce dont nous nous rendons compte à un certain nombre d'endroits, au fur et à mesure de l'étude de la loi, car le secrétaire parlementaire, le ministre et les représentants du ministère de qui relève pour une bonne part la rédaction du bill nous ont assurés qu'essentiellement, les deux versions de la loi seront interprétées de la même façon par les tribunaux. Le ciel vienne en aide aux avocats qui auront à s'occuper d'une cause concernant la mesure législative la plus volumineuse de la législation canadienne.

Pour ce qui est des questions techniques, il n'est guère utile d'en traiter en détail. Je suis certain que la plupart des députés comprendront quelles difficultés nous éprouvons quand il s'agit de traiter d'un point assez précis. J'ai pris le temps de soulever cette question parce que je crois qu'elle est essentielle à l'application d'une loi qui, à notre avis, sauf deux grandes réserves que j'ai maintenant à l'esprit, méritent notre appui.

Ces réserves concernent justement l'article que le secrétaire parlementaire veut modifier. Il s'agit de la protection des premiers usagers des transports au Canada et, comme d'autres le souligneront ce soir et au cours des prochains jours, il s'agit aussi de l'acheminement de chaque produit commercial au Canada sans exception. Un problème se pose, car il existe une loi sur les chemins de fer prévoyant des dispositions compensatoires. Voilà qui règle la question, pour ceux d'entre nous qui habitent aux extrémités de notre pays.

● (2100)

Pour ceux qui, comme nous, doivent concurrencer les chemins de fer au moyen du transport par eau, cet état de choses a tendance à entraver les activités de certains producteurs, comme les agriculteurs, qui ne peuvent importer des céréales à des taux concurrentiels, comme l'a signalé le conseil des premiers ministres des Maritimes. Il tend à perturber également les expéditions par bateau de bois d'œuvre de la côte ouest, les envois de farine et, en fait, toutes les activités commerciales exigeant un moyen de transport d'une région du Canada à l'autre.