

## CORRESPONDENCE

## CORRESPONDANCE

### Le français a Ottawa

MONSIEUR LE DIRECTEUR :

L'article de M. John D. Honsberger "Bi-lingualism in Canadian Statutes" dans le numéro de mai de la *Revue*<sup>1</sup> fournit l'occasion de signaler aussi que le législateur fédéral oublie souvent que le français est autre chose qu'une langue dans laquelle il lui faut traduire sa législation pour se conformer à l'article 133 de la constitution. On tient trop les problèmes du bilinguisme législatif comme une simple question de traduction de l'anglais au français. Il faudra reconnaître que le français est une langue internationale.

Me Honsberger réfère<sup>2</sup> à l'expression évidemment défectueuse de "défauts latents" (*latent defects*) pour "vices cachés", à l'article IV, alinéa 2 (p), des Règles sur les Connaissances, appelées communément dans le monde maritime, Règles de La Haye. Ces Règles se trouvent à l'Annexe de la Loi sur le transport des marchandises par eau.<sup>3</sup> En fait toute cette annexe est un exemple de ce qui semble avoir été de l'incurie du législateur à l'égard de l'une des deux langues du Parlement canadien.

Nos Règles sur les Connaissances viennent de la Convention Internationale pour l'Unification de certaines Règles en Matière de Connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924, par vingt six pays dont le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Le texte officiel de la Convention est le texte français. Il est le seul qui fasse autorité en diplomatie.<sup>4</sup> Le Bureau de la Conférence de Bruxelles a autorisé une version anglaise et le *Carriage of Goods by Sea Act* du Royaume-Uni la reproduit.<sup>5</sup> Les Etats-Unis et le Canada adoptèrent cette version anglaise en 1936.

Le Parlement canadien qui devait légiférer tant en français qu'en anglais ignora complètement dans sa version française le texte officiel de Bruxelles. Voici quelques exemples du français incongru de cette pièce législative canadienne, y compris celui qu'a relevé M. Honsberger :

<sup>1</sup> (1965), 43 R. du B. Can. 314.                   <sup>2</sup> P. 323.

<sup>3</sup> S.R.C., 1952, chap. 291.

<sup>4</sup> Carver's, *Carriage by Sea* (11e éd., 1963), t. 2, p. 1567.

<sup>5</sup> (1924), 14 & 15 Geo. 5, chap. 22.

*Convention de Bruxelles*

"transporteur"  
 "chargeur"  
 "exonérations"  
 "armer"  
 "connaissance 'Embarqué'"  
 ("shipped" bill of lading)  
 "préposés du transporteur"  
 "par le fait ou la faute  
 du transporteur"  
 (*by the actual fault or privity  
 of the carrier*)  
 "saisie judiciaire"  
 (*seizure under legal process*)  
 "troubles civils"  
 (*civil commotions*)  
 "dommage résultant de vice  
 caché, nature spéciale ou  
 vice propre de la marchandise"  
  
 "vices cachés échappant à une  
 diligence raisonnable"  
 (*latent defects not discoverable  
 by due diligence*)  
 "déroutement"  
 "présomption, sauf preuve  
 contraire" (*prima facie  
 evidence*)

*Version canadienne*

"voiturier"  
 "expéditeur"  
 "immunités"  
 "garnir d'hommes"  
 "connaissance 'expédié'"  
  
 "serviteurs du voiturier"  
 "par la faute ou à la  
 connaissance effective du  
 voiturier"  
  
 "saisie en vertu d'une  
 sommation judiciaire"  
 "commotions civiles"  
  
 "dommage occasionné par  
 les vices inhérents, la qualité  
 ou le défaut des marchan-  
 dises"  
 "défauts latents qu'il est  
 impossible de découvrir au  
 moyen d'une diligence  
 raisonnable"  
 "déviation"  
 "preuve *prima facie*"

Il y a plus que de la maladresse et des gaucheries de vocabulaire sinon des erreurs dans la version française de nos Règles. Elle n'a rien du style simple et clair du texte de Bruxelles. Nous n'avons dans les Statuts du Canada qu'une traduction laborieuse et souvent impropre.

Pour le maritimiste francophone de l'étranger il est bien difficile de comprendre pourquoi il en est ainsi.

LÉON LALANDE\*

---

\*Léon Lalande, c.r., avocat à Montréal.