



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la santé

HESA • NUMÉRO 010 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 25 novembre 2004

Présidente

Mme Bonnie Brown

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de la santé

Le jeudi 25 novembre 2004

• (1110)

[Traduction]

La présidente (Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.)): Bonjour, chers collègues.

Je vous souhaite la bienvenue à la dixième séance du Comité permanent de la santé. Nous allons poursuivre l'examen du projet de loi C-12, Loi visant à prévenir l'introduction et la propagation des maladies transmissibles.

Nous entendrons trois témoins ce matin, le premier qui travaille dans un hôpital, le deuxième du Conseil canadien des aéroports et le dernier de l'Association du transport aérien du Canada. Nous allons commencer par le représentant de l'hôpital Mount Sinai, que plusieurs d'entre nous ont vu abondamment à la télévision pendant la crise du SRAS, le Dr Donald E. Low, microbiologiste en chef et consultant en maladies infectieuses du Réseau universitaire de la santé de Toronto.

Monsieur Low, vous avez la parole.

Dr Donald E. Low (chef microbiologiste, Hôpital Mount Sinai; consultant en maladies infectieuses, Réseau universitaire de la santé): Merci.

Merci beaucoup de m'avoir invité et de me permettre de contribuer à ce document.

J'ai examiné le projet de loi et j'estime qu'il est très complet. Il devrait beaucoup nous aider à prévenir l'introduction et la propagation de maladies transmissibles au Canada.

Je crois toutefois qu'il y a une grande question qui n'a pas encore été abordée—je ne sais pas si c'est le bon endroit pour le faire, d'autant plus qu'elle présentera beaucoup de difficultés pour celui qui en aura la responsabilité. Le problème n'est pas tant de réagir à une maladie ou à un risque mais bien de reconnaître la menace. Voilà la situation à laquelle nous sommes toujours confrontés. Une fois le problème décelé, c'est relativement facile de le régler, mais la difficulté réside dans sa détection, et c'est ce que nous devons faire dans différentes situations.

Nous devons penser à protéger non seulement la population canadienne mais aussi nos voisins en évitant d'exporter la maladie. Nos frontières sont des points d'entrée importants pour le dépistage des maladies. Dans le cas des maladies transmissibles, le principal problème est de repérer la personne ou la substance qui entre au pays et qui pourrait être une menace.

Le meilleur exemple récent serait le SRAS. Lorsqu'il y a une personne en provenance d'un pays où la maladie sévit, comment pouvons-nous savoir si la maladie est latente? Nous savons qu'il arrive que des gens aient été exposés à la maladie, mais qu'aucun symptôme n'apparaisse avant 5 à 14 jours. Lorsqu'ils arrivent dans notre pays, ils ne présentent aucun symptôme, ne sachant pas eux-mêmes qu'ils pourraient être porteurs de la maladie.

Même chez les personnes qui ont des symptômes précoces de la maladie, il se peut que nous ne soyons pas en mesure de déceler la maladie au moyen des méthodes de dépistage utilisées, comme la prise de température. Qu'en est-il aussi des gens qui ont développé la maladie et sont contagieux au moment d'entrer dans le pays? Comment les repérer? C'est très difficile.

Nous sommes actuellement aux prises avec une poussée de tuberculose dans les foyers pour sans-abri au centre-ville de Toronto. Nous savons que la tuberculose est une maladie dont les signes et les symptômes peuvent être très légers, comme la présence ou l'absence d'une toux ou de malaises, mais elle demeure hautement contagieuse. Comment repérer cette personne afin d'éviter qu'elle ne transmette la maladie à d'autres?

Nous avons aussi les substances en provenance d'autres pays qui pourraient être contagieuses. Un exemple récent est la fièvre aphteuse chez les animaux. Un voyageur pourrait ne pas savoir qu'il est risqué d'apporter de la nourriture ou une substance susceptible de contenir ce virus virulent, ce qui pourrait donner lieu à une seconde propagation. Par exemple, dans les années 1950, un travailleur de l'Europe de l'Est a rapporté avec lui des saucisses et les a jetées sur la ferme, en Saskatchewan. Par conséquent, nous avons eu une poussée de fièvre aphteuse dans les années 1950 dans cette province.

Le projet de loi prescrit de façon appropriée ce qu'il faut faire lorsqu'une personne ou une substance représente une menace. Il y a d'autres enjeux que je pourrais soulever, mais je crois que le dépistage sera un grand défi lorsque cette loi visant à nous protéger entrera en vigueur.

• (1115)

J'aimerais aussi parler de l'annexe—je ne suis pas certain de son utilité ni de sa raison d'être—qui est située à la fin du projet de loi; elle devrait être mise à jour. Je propose qu'un groupe de spécialistes l'examine car bon nombre des maladies citées ne sont pas un risque proprement dit pour la santé de la population canadienne.

Par exemple, on y voit la tularémie. Nous voulons évidemment le savoir si quelqu'un entre au pays et a cette maladie même si cette personne n'est pas susceptible de transmettre la maladie aux autres. Il n'y a jamais eu de cas documenté de transmission de la tularémie par simple contact. Il est tout de même important de savoir que cette personne souffre de cette maladie, mais c'est pour pouvoir la traiter et non parce qu'elle est une menace.

Prenez les fièvres hémorragiques, par exemple. Le risque est lié à la source de la maladie, comme les rongeurs, les tiques et les moustiques qui sont des vecteurs de la maladie dans les pays où elle est endémique, et non à la personne affectée qui entre au pays. Il y a un risque théorique de transmission dans la mesure où quelqu'un aurait été exposé au sang ou aux produits sanguins de la personne infectée—c'est également vrai pour diverses maladies infectieuses—mais cela n'entraînerait pas la dissémination ou l'écllosion de la maladie.

On pourrait revoir cette liste et décider d'y inclure certaines maladies qui avaient été omises ou en exclure d'autres qui ne posent pas vraiment un risque, ou encore les classer d'une quelconque manière selon les risques. Je ne suis pas certain de la meilleure façon de le faire, mais je peux vous donner un exemple. Dans l'annexe, on mentionne l'influenza de type A pandémique. Évidemment, nous ne pouvons pas savoir si une personne entrant au pays et présentant des symptômes de maladie respiratoire a en réalité l'influenza; et si c'est le cas, s'agit-il d'une souche qui pourrait causer une épidémie? Nous voudrions tout de même le savoir pour être en mesure de la traiter et de réduire les risques de transmission.

Je pourrais poursuivre sur différents points—mais ce n'est peut-être pas la tribune appropriée—pour proposer que l'on informe les voyageurs, tant ceux qui arrivent au pays que ceux qui en sortent, au sujet des risques qu'ils posent et la menace que représentent certaines substances.

Je crois que je vais m'arrêter ici. Je serai ravi de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Low.

Notre prochain témoin est M. Howard Goldberg, vice-président des Affaires économiques et de l'élaboration des politiques du Conseil canadien des aéroports. Monsieur Goldberg, vous pouvez prendre la parole.

M. Howard P. Goldberg (vice-président, Affaires économiques et de l'élaboration des politiques, Conseil des aéroports du Canada): Merci, madame la présidente.

D'abord, j'aimerais commencer par dire que je suis très content d'être ici. Deuxièmement, j'étais chez le dentiste ce matin, par conséquent la moitié de ma bouche est gelée. Ce sera donc mon excuse si je fais des erreurs, évidemment.

J'ai remis au greffier notre document dans lequel nous décrivons les sections du projet de loi qui inquiètent le CCA et qui est à l'origine de notre demande de comparution devant le comité. Je ne le lirai pas, je ferai plutôt un résumé des quatre points qui nous préoccupent.

D'abord, il y a le paragraphe 6(2). En toute honnêteté, nous croyons que ce paragraphe est un chèque en blanc. Contrairement à l'ancienne Loi sur la quarantaine, le projet de loi requiert l'allocation d'espace dans un aéroport pour installer un poste de quarantaine et exige de l'administration aéroportuaire qu'elle aménage sans frais ces installations. Il n'y a aucune restriction quant à la superficie requise, le type d'ameublement et de matériel médical de pointe, les services de télécommunications, le matériel exigé, et ainsi de suite.

Comme le mentionne notre document, les aéroports fournissent déjà de l'espace à de nombreux organismes d'inspection et d'application de la loi. Les aéroports acceptent ça et comprennent la nécessité d'avoir des endroits réservés aux douanes et à d'autres fins comme les inspections secondaires, mais le projet de loi n'incite pas ces organismes à faire preuve de circonspection dans leurs demandes d'espace, contrairement à ce qui se passait autrefois

lorsque les aéroports étaient la propriété du gouvernement et que le sous-ministre des Transports était le président d'un comité interdisciplinaire et avait un droit de veto. Nous faisons continuellement l'objet de demandes; je mentionne d'ailleurs dans le document certaines anomalies intéressantes à ce sujet.

Les aéroports doivent acheter et entretenir l'espace et le matériel, sans pour autant avoir les revenus de location qu'ils toucheraient autrement. En plus des quelque 250 millions de dollars versés annuellement par les aéroports à la Couronne, on estime que l'espace fourni, tout comme l'ameublement, le service téléphonique, les espaces de stationnement, les salles à dîner, etc., constituent une subvention cachée à ces organismes, dont le coût total doit être assumé par les passagers et les expéditeurs qui utilisent les aéroports. Il faut comprendre que les aéroports n'ont pas d'autres sources de revenu et qu'il n'est pas raisonnable d'imputer ces coûts aux passagers et aux expéditeurs. À l'instar des autres locataires des aéroports, les organismes gouvernementaux devraient payer un loyer et acheter leur propre ameublement et matériel comme ils le font pour leurs installations situées ailleurs.

Deuxièmement, il y a la question des normes de formation. Le projet de loi devrait en prévoir certaines. Les agents de contrôle et les agents de quarantaine mentionnés dans le projet de loi devraient suivre une formation en gestion des urgences. Le projet de loi leur accorde de grands pouvoirs. Sans formation, l'exercice équitable et judicieux de ces pouvoirs pourrait devenir problématique dans une situation d'urgence. Les enjeux sont trop considérables. Les conséquences sur le fonctionnement des aéroports et sur les voyageurs ainsi que les coûts que devraient assumer les lignes aériennes si un avion devait être retenu ou détruit exigent impérativement la prestation de formation obligatoire et même la tenue de simulations pour déterminer qui est le mieux placé pour jouer ces rôles importants. Le projet de loi ne nous rassure pas du tout dans ce domaine.

Troisièmement, les articles 73 et 74 du projet de loi n'ont pas vraiment leur place dans un pays régi par la primauté du droit. J'approfondis cette question dans le document, mais en somme, le projet de loi impute toute la responsabilité aux dirigeants et aux administrateurs. Les dirigeants doivent établir des objectifs et déterminer l'orientation que prendra la société constituée en personne morale, et les administrateurs doivent s'assurer que l'effectif est en poste et qu'il est bien formé afin d'atteindre les objectifs fixés par les dirigeants. Dans le cadre de la planification des mesures d'urgence, particulièrement en ce qui a trait aux maladies transmissibles, les aéroports travaillent avec les autorités sanitaires locales et donnent de la formation en prévision des situations d'urgence.

Je suis ravi que les principaux aéroports disposent d'un effectif bien formé et compétent pour gérer les urgences. Toutefois, les articles 73 et 74 présument la culpabilité des dirigeants et des administrateurs si un employé, dans le feu de l'action, contrevenait à la loi d'une quelconque manière. Ce qui est encore pire, c'est que l'article 74 dit que l'employé n'a pas à être identifié et pourrait ne pas être traduit en justice, contrairement aux administrateurs et aux dirigeants qui sont coupables aux termes de la loi. Nous croyons que c'est totalement irrationnel et inacceptable.

Les aéroports devraient-ils prendre toutes les mesures nécessaires pour former leurs employés en vue de situations d'urgence, y compris la quarantaine? Oui. Les aéroports devraient-ils être tenus responsables s'ils ignorent sciemment les exigences? Oui. La loi devrait-elle exiger des aéroports qu'ils prennent au sérieux leurs responsabilités et agissent en conséquence? Oui. Les administrations aéroportuaires prennent au sérieux toutes leurs responsabilités en matière de sécurité, pas seulement celles qui touchent la santé. D'autres organismes de réglementation ne semblent pas avoir de problèmes en ce qui a trait à l'application de leurs règlements et de leurs lois et exigent par conséquent l'instrument que prévoient les articles 73 et 74. À notre avis, ces deux articles devraient être supprimés.

• (1120)

Quatrièmement, tous les aéroports ne sont pas pareils. Je crois qu'il est important que la nouvelle Loi sur la quarantaine reconnaisse que tous les aéroports n'ont pas nécessairement les mêmes volumes et capacités. Bon nombre de petits aéroports ont des postes de douanes, au sens du paragraphe 6(2), car ils ont des vols internationaux, que ce soit pour le transport de passagers dans des avions nolisés à destination du Sud, des Caraïbes ou du Mexique, ou pour le transport aérien de marchandises à l'étranger, et ainsi de suite. Le paragraphe 6(2) permet toutefois au ministre d'établir un poste de quarantaine et d'exiger des installations et de l'équipement, etc., même dans les aéroports de petite taille. Ces aéroports n'ont évidemment pas la capacité physique nécessaire pour fournir cet espace ni la capacité financière pour couvrir les coûts du matériel requis.

Prenez Moncton, au Nouveau-Brunswick. Son aéroport devient rapidement une autre plaque tournante du transport aérien dans les Maritimes. Il est beaucoup plus petit que celui d'Halifax, a beaucoup moins de passagers et de trafic international, mais il a pourtant un poste de douanes et est assujéti aux dispositions liées à l'établissement d'un poste de quarantaine, le cas échéant.

Nous sommes d'avis que l'application de cette loi, en ce qui a trait aux postes de quarantaine, devrait se limiter aux huit principaux aéroports internationaux, qui sont les mieux placés et formés pour fournir ce service. Dans les autres aéroports, nous proposons que les autorités sanitaires régionales établissent des postes de quarantaine mobiles qui pourraient être déplacés d'un endroit à l'autre selon les besoins.

Voilà donc les quatre points que je voulais souligner et que j'aborde plus en détail dans le document.

Merci encore, madame la présidente, de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer. J'avais l'intention d'être bref, et j'espère l'avoir été. Je serai très heureux de répondre à vos questions.

• (1125)

La présidente: Je suis très impressionnée par la concision dont ont fait preuve les deux premiers témoins.

Le prochain témoin est M. Warren Everson, vice-président des Politiques et de la planification stratégique de l'Association du transport aérien du Canada.

M. Warren Everson (vice-président, Politiques et planification stratégique, Association du transport aérien du Canada): Merci, madame la présidente. J'ai l'impression que je devrai, moi aussi, être bref.

L'ATAC représente les compagnies aériennes commerciales. Celles-ci englobent l'ensemble des transporteurs canadiens de personnes et de marchandises, ou presque tous, la plupart des

transporteurs américains, et de nombreuses compagnies aériennes européennes et asiatiques.

Normalement, c'est le président qui devrait présenter cet exposé, puisque nous prenons ce projet de loi très au sérieux. Toutefois, il doit y avoir un virus qui court, car il a été très malade. Il a rendez-vous chez son médecin aujourd'hui et regrette de ne pouvoir être ici.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exposer nos vues sur le projet de loi. Nous avons été directement touchés par la crise du SRAS l'an dernier : nous avons vu les dommages incroyables que peut causer une maladie infectieuse, et nous avons constaté à quel point il est difficile d'intervenir quand vous avez des millions de personnes qui traversent le Canada, voire des continents. Le SRAS constitue la pire catastrophe économique qu'ait connue l'industrie canadienne du transport aérien. Notre trafic vers l'Asie s'est effondré. Le nombre de passagers à Toronto a diminué de plus de 25 p. 100. Bien entendu, le SRAS, les événements du 11 septembre et les guerres à l'étranger continuent de ravager notre industrie.

Je tiens à dire que Santé Canada a obtenu immédiatement la pleine collaboration des transporteurs aériens canadiens et étrangers quand il a fait appel à nos services. Lorsque j'ai invité l'équipe de Howard, les responsables des opérations aéroportuaires, à se joindre à nous, elle a accepté d'emblée. Personne n'a invoqué la loi. Ce n'est qu'une fois la crise terminée que j'ai lu la Loi sur la mise en quarantaine. Je me suis dit, mon Dieu, ce texte de loi est bizarre. Toutefois, personne n'a remis en question l'autorité de Santé Canada. Les gens ont tout simplement fait ce que l'on attendait d'eux.

Nous ne contestons pas le fait que nous avons besoin d'une nouvelle loi. Toutefois, je tiens à préciser que, peu importe les problèmes que nous avons connus l'an dernier lors de la crise du SRAS, l'absence d'une mesure législative musclée n'était pas à l'origine de ceux-ci. C'est pour cette raison que nous accueillons ce projet de loi avec prudence.

Bien que cet exercice soit important, le projet de loi accorde des pouvoirs exceptionnellement vastes aux agents, alors que ses dispositions sur l'indemnisation, les appels ou les droits des citoyens canadiens demeurent plutôt vagues. En tant que députés, vous devriez être conscients du fait qu'on ne peut accorder des pouvoirs entiers à des agents, sans d'abord s'assurer que les citoyens canadiens vont conserver certains droits.

Certaines dispositions du projet de loi soulèvent des inquiétudes. Il y a d'abord le paragraphe 5(1), qui précise que le ministre peut désigner des agents de contrôle. Le personnel de l'industrie aérienne constitue souvent la seule barrière qui sépare le visiteur étranger du sol canadien. Il n'y a pas d'agents canadiens dans bon nombre, voire dans la plupart, des points que nous desservons.

Ce que nous craignons, si une crise éclate dans le domaine de la santé, c'est que les employés de l'industrie aérienne soient désignés comme agents de contrôle et qu'on les oblige à exécuter certaines tâches au nom du Canada. Or, cette démarche ne serait pas sans précédent. Nous effectuons déjà des contrôles pour le gouvernement, en vertu de la Loi sur l'immigration, quand nous vérifions les documents. Nous sommes habilités à le faire, ou nous pouvons l'être si nous avons recours à des entrepreneurs ou si nous bénéficions d'une formation. Toutefois, nous n'avons pas la compétence voulue pour déceler la présence, par exemple, de la fièvre virale hémorragique du Brésil. Le comité doit insister pour que le projet de loi précise que l'on doit avoir recours aux services de personnes qualifiées ou spécialisées, pour revenir à ce qu'a dit Howard, et ce, pour éviter que les transporteurs aériens soient désignés comme agents de contrôle.

Pour ce qui est de l'indemnisation, le paragraphe 8(3) et l'article 43 en font mention, sauf qu'ils disposent que le ministre « peut » indemniser une personne. Il n'est pas question, ici, de personnes qui ont fait quelque chose de mal, ces dispositions ne laissant pas entendre qu'il y a eu violation, mais de Canadiens qui ont été touchés par une crise et dont l'entreprise risque d'en subir les contrecoups et peut-être même de disparaître. Je ne comprends pas pourquoi le comité ne propose pas tout simplement que le ministre « indemnise » les personnes touchées.

Les agents pourraient établir les règles et fixer le montant de l'indemnité, ce qui faciliterait le respect de la loi. Ceux qui savent que leur entreprise risque de disparaître et qu'il n'existe aucune possibilité d'indemnisation sont beaucoup plus susceptibles de cacher l'existence d'un problème que ceux qui savent qu'ils bénéficient de certains droits.

Par ailleurs, je ne comprends pas le bien-fondé du paragraphe 34 (1). Les tarifs des transporteurs précisent déjà qu'il est interdit de transporter des personnes qui souffrent de problèmes médicaux ou d'hygiène. Les tarifs sont déposés auprès de l'Office des transports du Canada. Il s'agit de documents volumineux. Nous pouvons refuser l'embarquement, et le faisons régulièrement, pour une foule de raisons : mentionnons, entre autres, l'état d'ébriété, la consommation de drogues, la présence de poux, les pieds nus, les problèmes d'hygiène. Comme vous pouvez le constater, c'est l'un des aspects les plus agréables de notre travail.

• (1130)

Nous n'accepterions pas de transporter une personne qui souffre manifestement d'un problème médical. Or, l'article 34 laisse entendre que nous devons aviser les autorités canadiennes de la présence, à bord de l'avion, d'une personne qui est atteinte d'une maladie. Une telle démarche serait justifiée si une maladie ou le symptôme d'une maladie se manifestait à bord de l'avion pendant le vol. Les autorités canadiennes devraient, dans ce cas-là, être averties. Toutefois, le paragraphe 34(2) qui suit n'a aucune raison d'être. Nous ne l'appliquerons pas. Il sous-entend que nous devons aviser les autorités canadiennes lorsque nous transportons une personne malade à l'étranger. Si l'objectif ici est d'informer le Canada du non-embarquement d'une personne atteinte d'une maladie, alors qu'on le dise clairement. Santé Canada sera alors avisé du fait que nous refusons d'embarquer une personne qui souffre manifestement d'un problème médical.

Nous n'avons aucunement l'intention, pour l'instant, de transmettre ce genre d'information, à moins que nous ne soyons obligés de le faire, car il est question ici de vie privée. Le comité peut peut-être confirmer les pouvoirs du transporteur en indiquant, dans le projet de loi, qu'il est obligé de refuser l'embarquement d'une personne qui souffre manifestement d'un problème médical.

L'article 38, lui, nous oblige à fournir des renseignements. C'est un sujet qui nous intéresse au plus haut point. Comme nous l'avons demandé à Santé Canada, cet été, quand nous l'avons consulté, nous souhaitons être exemptés de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Le projet de loi ne nous accorde pas cette exemption.

Je tiens à dire que nous avons de plus en plus de difficulté à nous conformer à des lois qui nous obligent à poser un geste qui est interdit en vertu d'une autre loi fédérale canadienne. C'est injuste. Il y a une foule d'organismes fédéraux qui devraient être en mesure de satisfaire cette exigence.

Les transporteurs aériens de par le monde, surtout en Europe, où les lois relatives au respect de la vie privée sont très strictes,

voudraient m'entendre dire que nous ne fournirons pas de renseignements personnels, sauf si la loi nous accorde une exemption—chose qu'elle devrait faire. Ce projet de loi traite de crises médicales qui n'ont rien à voir avec la Loi sur la protection des renseignements personnels. Les renseignements que nous possédons devraient être communiqués aux autorités qui luttent contre cette crise. Il est toutefois injuste de nous placer dans une situation où nous pourrions faire l'objet de poursuites, peu importe notre décision.

Par ailleurs, nous souhaitons, de manière générale, que les transporteurs et leurs agents soient dégagés de toute responsabilité s'ils observent, de bonne foi, la loi. Ce genre de précision figure souvent dans les lois, mais pas tout le temps, ce que nous trouvons bizarre. La Loi de l'impôt précise qu'aucune mesure ne peut être prise contre une personne qui pose un geste ou qui omet de faire quelque chose de bonne foi, en conformité avec la loi. Il en a été question, l'an dernier, dans le projet de loi C-27 sur les aéroports nationaux. Pourquoi ne pas ajouter cette précision dans le projet de loi? Vous ne voulez pas que les transporteurs aériens, les aéroports ou autres agents fassent l'objet de poursuites parce qu'ils ont suivi les ordres de Santé Canada. Alors pourquoi ne pas les exempter de façon explicite?

L'article 39 est, évidemment, le point fort du projet de loi. Nous appuyons les pouvoirs qu'accorde le projet de loi, et nous appuyons aussi cette nouvelle mesure législative, même si l'alinéa 39(1)d) permet aux agents de détruire les véhicules infestés, et nous espérons que Santé Canada ne détruira pas un trop grand nombre d'avions qui coûtent 150 millions de dollars. Le problème, à notre avis, se situe plutôt au niveau de l'alinéa 39(1)e), qui accorde à un agent le pouvoir de mettre en oeuvre toute mesure nécessaire pour prévenir la propagation d'une maladie. Il est rare qu'un tel pouvoir soit accordé sans restriction aucune dans les lois canadiennes.

L'article 41 précise que les frais seront assumés par le transporteur. Nous pourrions nous trouver dans une situation où, après l'atterrissage de l'avion, une personne malade franchisse les douanes canadiennes sans que celles-ci ne décèlent sa maladie, et plus tard, quand il est clair que cette personne est malade, des dépenses énormes—y compris des campagnes de vaccination massives, des mises en quarantaine massives, soient engagées. En fait, tous les frais seraient imputés au transporteur.

Je ne crois pas que ce soit là l'intention du Parlement. Je pense que les frais assumés par les transporteurs devraient être liés aux coûts de mise en quarantaine et de décontamination de l'avion ou des biens matériels. Il n'est pas judicieux de prévoir ce genre de responsabilité illimitée.

J'ai presque terminé.

Le paragraphe 39(1) constitue pour nous une source d'inquiétude. Le projet de loi permet à l'agent d'hygiène du milieu ou à l'agent de contrôle de prendre diverses mesures—par exemple, de déplacer un véhicule, de le laisser en place, de le mettre en quarantaine, ainsi de suite. Les avions peuvent être déplacés par le personnel au sol ou par des pilotes qui possèdent les compétences voulues. Les deux groupes d'employés sont visés par le Code canadien du travail. Le Code leur permet de refuser d'effectuer un travail qu'ils estiment dangereux.

Si l'on me disait qu'il y avait eu un cas de typhoïde à bord d'un avion et qu'il faudrait que je le déplace, je considérerais cette tâche comme étant dangereuse. Je refuserais de l'exécuter. Mais nous ne savons pas quelle loi aurait préséance dans ce cas-là. Les sanctions imposées en cas de non-exécution d'un ordre donné par un agent de quarantaine seraient énormes, et pour la personne visée et, comme l'a mentionné Howard, pour les agents jugés coupables, qu'ils aient été présents ou non.

• (1135)

Il y a une disposition dans le Code canadien du travail qui dit que vous n'avez pas le droit de refuser d'accomplir une tâche si ce refus risque de mettre la vie d'autres personnes en danger. Cela suffit peut-être, mais si je faisais partie du comité, je voudrais que les choses soient clairement énoncées pour que les travailleurs sachent quels sont leurs droits dans une situation désespérée. En ce qui a trait à la Loi sur la protection des renseignements personnels et le *Code du travail*, il faudrait demander aux parlementaires de bien préciser quelle loi a préséance avant de l'adopter.

L'article 42 porte sur le dépôt d'une sûreté. On nous demande souvent de déposer une caution pour faire en sorte que l'amende imposée soit payée, ainsi de suite. Compte tenu des sanctions énormes que prévoit le projet de loi, il est peu probable qu'une personne refuse de déposer une caution ou, à l'inverse, il est fort probable que le ministère exige le dépôt d'une caution importante.

Par ailleurs, lorsque nous déposons une sûreté, le ministère est tenu de rembourser l'argent lorsque le transporteur adopte des mesures correctives. Le paragraphe 42(3) précise que la somme est restituée si le ministre estime qu'elle n'est plus nécessaire. À mon avis, si l'on veut être considéré comme un bon fonctionnaire au Canada, il faut éviter de croire que l'argent doit être remboursé. Je pense que le Parlement devrait dire que si un transporteur, par exemple, cesse d'atterrir au Canada, le ministère ne devrait pas être autorisé à garder l'argent.

Nous avons des transporteurs qui sont toujours sous caution, au Canada, pour des infractions à la Loi sur l'immigration commises il y a une dizaine d'années. Ils ne desservent plus le Canada, mais leur dossier, à tout le moins, est toujours actif. Dans ce cas-ci, ils n'auraient même pas à prouver quoi que ce soit.

L'article 44 nous pose problème. Il traite du transport de cadavres, d'organes ou de restes humains, ou ce que nous croyons être des restes humains. Ces termes ne sont pas définis dans le projet de loi alors qu'ils devraient l'être. S'il est question d'organes ou de cadavres d'animaux, ce n'est pas la même chose. Les organes, s'ils ne sont pas définis, pourraient englober les cellules sanguines, les tissus, certains organes que nous transportons régulièrement, qui ne sont pas utilisés à des fins de transplantation, mais qui ne sont pas non plus accompagnés d'une copie du certificat de décès. Nous transportons régulièrement des organes à des fins de recherche. Les donateurs peuvent ou non être morts. Le projet de loi exige que nous ayons un certificat de décès pour transporter, par exemple, une main ou un rein. Or, nous n'obtiendrons pas de certificat de décès pour ce genre d'organe, et nous aimerions que le comité se pense là-dessus.

L'article 54 protège les dénonciateurs. Toutefois, le paragraphe 54 (3) empêche un employeur de prendre des mesures contre l'employé qui a déposé un rapport. Je pense que le paragraphe 54(3) a sa raison d'être, car il permet à l'employé de prendre les mesures qui s'imposent sans crainte de représailles. Je ne sais pas s'il est sage, en plus, de taire son identité, parce que vous devez défendre les agents de quarantaine. Vous leur avez donné des pouvoirs et des responsabilités énormes. S'ils n'ont pas le droit de dire d'où ils

tiennent leurs informations, ils ne seront pas en mesure d'évaluer la crédibilité de celles-ci. Ils ne savent pas s'il s'agit d'une personne détraquée, d'un employé insatisfait ou d'une personne qui sait vraiment quelque chose. Dans ce cas-là, que vont-ils faire? Ils vont exercer leurs pleins pouvoirs, même s'ils ne peuvent établir, de façon subjective, s'ils ont raison ou non de croire le dénonciateur.

Pourquoi les placer dans une telle situation? Nous pourrions dire, eh bien, cet employé nous accuse souvent de transporter des passagers atteints de tuberculose de la Colombie, sauf qu'il ne s'est jamais trouvé à bord d'un vol en provenance de la Colombie. On pourrait ainsi vérifier rapidement la crédibilité des informations. Cette disposition, à mon avis, est inutile.

Le paragraphe 56(2) donne au ministre le droit de communiquer tout renseignement, mais ce droit, d'après nous, existe déjà dans la Loi sur la protection des renseignements personnels. Il n'est pas nécessaire de le répéter ici.

Enfin, pour revenir à ce que Howard a dit au sujet des articles 73 et 74, l'article 74 n'a pas sa place dans les lois canadiennes. Une personne ne devrait pas être jugée coupable à moins de pouvoir prouver son innocence. Une personne ne devrait pas être jugée coupable, même si celle qui a commis l'infraction n'a fait l'objet d'aucune poursuite. Les sanctions imposées ici ont une portée très vaste. Les amendes prévues sont énormes. Je ne vois pas pourquoi on exige qu'un mandataire prouve qu'il n'était pas au courant de la situation pour se disculper. Ce n'est pas notre façon de faire.

C'est tout. J'ai pris beaucoup plus de temps que les autres témoins, et je m'en excuse. Je répondrai volontiers à vos questions.

• (1140)

La présidente: Merci, monsieur Everson.

Nous allons passer aux questions.

Nous allons commencer par monsieur Fletcher, porte-parole principal de l'opposition officielle.

M. Steven Fletcher (Charleswood—St. James—Assiniboia, PCC): Je vais céder mon temps de parole à M. Merrifield.

La présidente: Allez-vous utiliser vos dix minutes, monsieur Merrifield?

M. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): Probablement. Sinon, je céderai le temps qui me reste à M. Lunney.

La présidente: Monsieur Merrifield.

M. Rob Merrifield: Monsieur Everson, merci d'être venu nous rencontrer à la place de votre président. Quand vous avez dit qu'il était malade, M. Low a eu un léger mouvement de recul. J'espère qu'il n'est pas atteint du SRAS. Si j'ai bien compris, M. Low a déjà été mis en quarantaine à cause du SRAS.

Je suis content de vous rencontrer. J'espère, monsieur Goldberg, que votre comparution, ici, n'est pas aussi pénible que vos visites chez le dentiste. Je suis content d'entendre votre point de vue sur le projet de loi. C'est une mesure législative importante.

Nous avons déjà examiné certains des points que vous avez abordés concernant l'indemnisation, la question de savoir si cette modalité devrait figurer dans le projet de loi ou dans le règlement, et la mise en oeuvre du règlement, une fois celui-ci adopté. Nous en avons déjà discuté, et j'espère que nous arriverons à apaiser les inquiétudes qui ont été formulées à ce sujet.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Low.

Cette mesure législative est très musclée. Elle ne devrait être invoquée que dans des cas exceptionnels et, une fois ce pas franchi, elle devrait être appliquée de façon très stricte. Or, cette loi n'a pas été invoquée lors de la crise du SRAS.

Est-ce qu'elle aurait dû l'être?

Dr Donald E. Low: Je pense que M. Everson a soulevé un excellent point. Quand c'est arrivé, tout le monde s'est mis au travail et a fait ce qu'il avait à faire, et personne n'a vraiment parlé de la loi, ni du besoin d'invoquer la Loi sur la quarantaine. Je n'ai jamais vu de cas où nous étions limités dans l'application de mesures que nous estimions pertinentes. J'estime que tous ceux qui ont eu affaire à des patients et à des cas d'isolement, que ce soit Santé Canada ou les municipalités, ont fait ce qu'ils devaient faire.

M. Rob Merrifield: En rétrospective, sachant ce que vous avez appris sur le SRAS, avez-vous une opinion à savoir si cette nouvelle loi—qui comporte des pouvoirs plus vastes relativement au contrôle des entrées et des sorties—devrait être invoquée si, par exemple, le SRAS frappait de nouveau?

Dr Donald E. Low: Il me semble évident qu'il le faudrait, parce qu'il est nécessaire de faire tout ce qui est possible pour empêcher l'introduction ou la propagation de la maladie. Quant à savoir si cela aurait changé la situation, c'est une autre question, et c'est peut-être simplement une affaire de recul. Je ne pense pas que la situation aurait été différente.

Il me semble que les mesures qui ont été appliquées—l'information des passagers et la sensibilisation du public à propos de la maladie et du mode de transmission—étaient plus que suffisantes, et je ne pense pas que cela aurait changé la situation pendant l'épidémie du SRAS. Je ne crois pas que la situation aurait été meilleure.

• (1145)

M. Rob Merrifield: L'une des questions qui s'est posée quand c'est arrivé, car nous ne savions pas ce qu'était le SRAS au début, était de savoir si c'était une maladie infectieuse, jusqu'à quel point elle était virulente et si nous allions pouvoir la contenir. À l'époque, l'Organisation mondiale de la santé avait recommandé un contrôle individuel dans les aéroports, et les autorités aéroportuaires ont dit que ce serait trop inconfortable, ou... Je ne suis pas certain que c'était les aéroports. C'est le message que j'ai reçu du ministre quand je lui ai demandé pourquoi les aéroports ne faisaient pas de contrôle, et la réponse était que ce serait trop inconfortable.

J'ai eu du mal à comprendre cela. À titre de députés, nous voyageons beaucoup, et les deux seules questions qu'on nous posait étaient: «Avez-vous fait vous-mêmes vos bagages et les avez-vous laissés sans surveillance?», et non «Avez-vous été en contact avec quelqu'un qui présentait les symptômes du SRAS?». Il me semble que cela aurait été une question très simple.

J'aimerais connaître la raison—je ne sais pas si c'est le Dr Low ou, en fait, l'un d'entre vous qui aura la réponse—pour laquelle ce contrôle n'a pas été fait et s'il aurait aidé, compte tenu surtout de l'avis aux voyageurs qui a été émis et qui a fait tant de tort à l'économie.

Dr Donald E. Low: Je pense que rien ne prouvait que le contrôle dans les aéroports aiderait à circonscrire la maladie. En fait, après l'incident de l'hôtel Metropole le 21 février, rien ne permettait de croire qu'il y avait eu d'autres cas en provenance d'Asie qui auraient occasionné autre chose qu'un cas secondaire. Je pense que nous avons été témoins d'un incident très inhabituel, et nous étions au

cœur de l'action, c'est-à-dire que nous avions un voyageur en provenance d'Asie qui était atteint d'une maladie inconnue, qui a ensuite transmis cette maladie à des membres de sa famille, lesquels ont été hospitalisés puis ont infecté un certain nombre d'individus.

À mon avis, ce que nous avons appris, c'est que le contrôle dans les aéroports n'était pas vraiment efficace. Évidemment, son coût était énorme, mais rien ne prouve que c'était vraiment... Je ne suis même pas certain qu'en Asie, cela ait permis de dépister plus qu'un cas, si l'on songe aux centaines de milliers de personnes qui ont été soumises à ce contrôle dans les aéroports.

Dans le cas du SRAS, ce qui aurait été bien plus utile, c'est d'informer les voyageurs, de dire à ceux qui venaient d'un autre pays ou qui allaient en visiter un autre et qui tombaient malades qu'ils devraient se faire examiner par un médecin.

Je ne crois pas que les questions qu'on aurait pu poser à l'entrée au pays auraient changé quoi que ce soit. Dans nos efforts pour contenir la maladie, la vraie difficulté était de repérer les gens qui en étaient atteints. C'était le plus grand défi.

M. Rob Merrifield: Oui, et à titre de médecin, vous avez probablement raison pour ce qui est de la propagation de la maladie. Pour le commun des mortels, pour ce qui est de la recommandation de l'Organisation mondiale de la Santé... J'essaie de déterminer si c'était un fardeau pour les compagnies aériennes. Étaient-elles réticentes à faire le contrôle à l'époque, ou est-ce qu'on ne leur a jamais demandé de le faire?

C'est plutôt dans ce sens que va ma question.

M. Warren Everson: Je vais expliquer rapidement ce que nous avons fait.

Santé Canada ne voulait pas que nous fassions un contrôle de nature médicale—et j'essaie de me rappeler exactement ce qu'on nous a demandé de faire. D'abord et avant tout, Santé Canada voulait que nous remettions un feuillet d'information à tous les passagers qui entraient au Canada. Il y avait deux feuillets différents, selon que les passagers arrivaient d'une partie du monde où il y avait des cas de SRAS, ou bien d'un autre endroit. Le feuillet incluait des questions, et les voyageurs devaient y répondre au poste de douanes, quand ils entraient au Canada.

Nous avons appelé cela le programme des feuillets rouges et jaunes. Santé Canada voulait que nous remettions ces feuillets à tous les passagers qui entraient au pays.

M. Rob Merrifield: C'était ainsi dans tous les aéroports?

M. Warren Everson: Dans les aéroports désignés. Il y en avait cinq ou six.

M. Rob Merrifield: Était-ce seulement à Vancouver et à Toronto?

M. Warren Everson: Cela a commencé par Vancouver et Toronto, puis nous avons inclus Montréal et d'autres aéroports. Je ne me rappelle pas combien d'aéroports étaient visés, mais il me semble que c'était six ou sept, à la fin.

M. Rob Merrifield: Oui, il me semble que c'est le problème que nous avons eu quand on nous a d'abord fait la demande. Quelqu'un aurait pu entrer à Edmonton ou à Calgary, par exemple, puis voyager dans le pays. Cet individu aurait pu passer entre les mailles du filet, même s'il arrivait de Chine ou...

M. Warren Everson: Au début, on ne nous a pas demandé de remettre les feuillets aux gens qui voyageaient à l'intérieur du pays, seulement à ceux qui arrivaient de l'étranger. Nous avons eu des discussions animées avec Santé Canada, mais je ne dirais pas qu'il y a eu de la mauvaise volonté. Quand quelqu'un dit : «Voici ce que nous allons faire dans les aéroports», les responsables des opérations répondent: «Eh bien non, vous ne pouvez pas le faire ainsi. Voici comment vous pouvez le faire.»

Chez nous, nous nous souvenons très bien qu'ils voulaient que nous installions des appareils pour prendre la température des gens. C'était une nouvelle technologie; nous allions la mettre à l'essai à Toronto et à Vancouver. Cela allait se faire. Bien sûr, il fallait choisir un endroit dans les aéroports où nous allions installer ces appareils. Les discussions à ce sujet étaient bien avancées, et les fonctionnaires du ministère se montraient très exigeants; ils disaient que le ministre avait ordonné cette mesure et qu'elle serait appliquée.

Enfin, et c'était plutôt cocasse, l'une des employées des services d'urgence de l'aéroport de Vancouver a demandé s'il fallait alimenter l'appareil en électricité. Elle a dit qu'il n'y avait aucune prise près de l'endroit où l'appareil allait être installé, et elle a demandé s'il fallait prévoir l'alimentation électrique. Les représentants du ministère ont dû avouer que oui, ce serait une bonne idée.

Mais toutes ces discussions ne témoignaient pas d'un manque de collaboration. Tout le monde devait recevoir un feuillet. Nous avons dit qu'il y avait des passagers qui s'inscrivaient au comptoir de service et qui ne s'adressaient à aucun employé de la compagnie aérienne, de sorte qu'il fallait trouver un autre endroit où distribuer les feuillets. Il y a eu des négociations à ce sujet, et nous avons finalement trouvé une solution. En fait, les aéroports ont effectué ce travail pour nous.

Nous avons distribué les feuillets. Nous avons un programme selon lequel, pour les passagers de l'intérieur et ceux qui sortaient du pays, si une personne répondait oui à la question de savoir si elle avait de la fièvre, elle devait être dirigée vers un poste de Santé Canada à l'aéroport—qui se trouvait en général dans le salon des dignitaires—où un médecin allait l'examiner et nous la renvoyer si elle pouvait partir.

• (1150)

M. Rob Merrifield: En fait, cela a pris du temps—c'était après l'avis aux voyageurs, il me semble.

M. Warren Everson: Oui, il a fallu pas mal de temps. Je me souviens avoir écrit au sous-ministre adjoint, à Santé Canada, et nous avons indiqué qu'à une date donnée, nous étions prêts à appliquer toutes les mesures, que toutes les compagnies aériennes présentes dans ces aéroports avaient accepté et savaient ce qu'elles étaient censées faire, et que nous étions prêts à appliquer les mesures. Puis, il y a eu un délai, et je crois que c'était surtout parce qu'ils n'avaient pas le personnel médical pour assurer le service 24 heures par jour, mais je ne connais pas toutes les raisons.

M. Rob Merrifield: Merci.

La présidente: Merci.

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga, BQ): La première de mes trois questions s'adresse à M. Low.

Vous dites qu'il faudrait mettre à jour l'annexe dans laquelle on définit les épidémies, les maladies, etc. Vous êtes le premier témoin à

partager avec nous ce commentaire. Que souhaitez-vous exactement?

D'ailleurs, je pense que c'est par un décret au Conseil des ministres qu'on peut actualiser la liste des maladies. Que souhaitez-vous exactement? Qu'est-ce qui vous apparaît incomplet? Soyez plus précis quant à ce que vous attendez de nous comme recommandation concernant l'annexe.

[Traduction]

Dr Donald E. Low: Je pense que l'annexe devrait être examinée pour évaluer quelle menace une personne atteinte de telle maladie représente pour les Canadiens. Puis, nous pourrions examiner non seulement ces agents et définir le risque qu'ils représentent, mais aussi d'autres agents qui pourraient poser un risque semblable. Je propose donc de qualifier chaque risque d'élevé, de moyen ou de nul. Si une maladie ne représente aucun risque, alors elle pourrait être retirée de l'annexe.

À titre d'exemple, les fièvres virales hémorragiques figurent sur la liste. Il y a six ou sept maladies qui entrent dans la catégorie des fièvres virales hémorragiques. Aucune d'elles ne représente une menace pour les Canadiens, pas même pour les travailleurs de la santé, s'ils se conforment aux mesures de protection courantes—c'est-à-dire les précautions physiques et concernant le sang—qui sont maintenant la norme dans tous les établissements de santé au Canada. Même si l'on songe à ces fièvres dans le cas du virus d'Ebola... et nous nous souvenons de l'incident survenu à Hamilton il y a quelques années—la réaction avait alors été que nous étions au bord d'une épidémie. En fait, cette patiente, si elle était vraiment infectée par le virus d'Ebola, n'a posé de risque pour personne sauf un travailleur de la santé qui a peut-être été en contact avec son sang.

[Français]

M. Réal Ménard: Merci.

Je voudrais aussi poser une question à M. Everson.

Vous semblez vous inquiéter de la possibilité que le projet de loi vous mette en obligation ou en instance de réserver des espaces. C'est ou M. Everson ou M. Goldberg, je ne sais plus lequel, qui a dit que le projet de loi oblige à réquisitionner des espaces, ce qui pourrait être difficile dans un certain nombre de cas. En même temps, évidemment, on pourrait être dans des considérations d'urgence en matière de santé publique.

Est-ce que j'ai compris que vous souhaitiez que seuls les huit plus grands aéroports internationaux du Canada, dont ceux de Vancouver, Halifax, Montréal, Toronto, puissent être admissibles à l'éventualité d'être considérés comme des postes de quarantaine?

Pour le reste, vous semblez préconiser une solution d'itinérance. C'est bien cela?

• (1155)

[Traduction]

M. Howard P. Goldberg: Oui. Dans le projet de loi, il y a une distinction entre un poste et une installation de quarantaine, le poste étant un établissement permanent. C'est l'établissement permanent dont nous avons parlé quand nous avons discuté de ce que nous devons fournir aux douanes, à l'immigration, à la GRC, et ainsi de suite. Les petits aéroports n'ont simplement pas la place ni l'argent nécessaires pour équiper... Pour être tout à fait franc, nous ne savons pas quel équipement est nécessaire. Il n'existe pas de description de l'équipement minimum à installer à chaque endroit.

Les huit grands aéroports et la plupart des petits aéroports ont déjà des installations de santé qui se composent probablement d'une table d'examen et de quelques petits appareils médicaux qui sont à la disposition de Santé Canada ou qui peuvent servir en cas d'urgence mineure dans l'aéroport; mais c'est ce poste de quarantaine, ce qu'il peut occasionner et son coût, qui nous préoccupe. C'est pourquoi nous avons dit oui, que c'était justifiable pour les huit grands aéroports, parce que c'est là que la majorité des voyageurs étrangers arrivent. Toutefois, je ne veux pas que le comité perde de vue le fait qu'un certain nombre de petits aéroports reçoivent aussi des voyageurs de l'étranger, de façon irrégulière ou occasionnelle, et qu'ils pourraient être visés par ceci. C'est la raison pour laquelle je veux faire cette distinction.

[Français]

M. Réal Ménard: J'ai une dernière question.

Je crois que c'est M. Everson qui a fait part d'une crainte, d'une appréhension à l'effet que le personnel des lignes aériennes puisse éventuellement servir comme agent de contrôle. Expliquez-nous davantage quelles sont vos appréhensions? Dans la loi, ce sont des gens désignés par le ministre. On s'est interrogé, comme comité, sur le type de qualifications professionnelles. Les infirmières ont fait des recommandations. Cependant, j'imagine mal le scénario où du personnel des lignes aériennes pourrait agir comme agent de contrôle. Je ne vois pas comment un tel scénario pourrait se réaliser, mais je n'ai pas les pieds dans un aéroport à tous les jours. Vous connaissez mieux que nous ces questions.

[Traduction]

M. Warren Everson: Je conviens qu'il est improbable que le ministre désigne les employés des compagnies aériennes; toutefois, nous voulons que ce soit impossible, à moins que ces employés soient dûment formés. Le contrôle n'est pas défini; on pourrait donc nous ordonner d'effectuer différentes tâches qui seraient extrêmement difficiles à faire dans les comptoirs de l'étranger.

Beaucoup de transporteurs aériens canadiens n'ont pas de personnel à leurs propres comptoirs de l'étranger; ils emploient du personnel local. Ainsi, pour informer Air Transat qu'elle doit prendre la température de tous les passagers qui montent à bord des avions au Portugal, si elle emploie du personnel local qui est en fait au service de Lot Airlines... c'est de cela qu'il s'agit.

Il ne fait pas de doute que les compagnies aériennes font tout ce qui est possible pour collaborer avec le gouvernement et suivre les consignes, mais il ne s'agit pas que de transporteurs aériens au Canada. Nous ne voulons pas que la loi contienne des ambiguïtés. Ce serait trop tentant.

[Français]

M. Réal Ménard: Merci.

[Traduction]

La présidente: Madame Dhalla. Oh, elle n'est pas là.

Monsieur Savage.

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Je vais être Mme Dhalla aujourd'hui. J'ai deux questions.

Tout d'abord, docteur Low, vous avez dit qu'à votre avis, la loi permettait de repérer assez facilement les individus ou de déterminer l'identité des individus qui pourraient avoir besoin d'un examen plus poussé. Pourriez-vous décrire brièvement certains éléments que vous renforceriez dans la loi à propos de l'identification?

Dr Donald E. Low: Malheureusement, je n'ai pas de solution. C'est simplement une réalité, et l'une des difficultés à propos de

l'utilité de la quarantaine comme moyen de lutter contre les maladies. Nous n'avons pas eu recours à la quarantaine depuis 50 ou 60 ans, et il y a une bonne raison pour cela. C'est très peu efficace pour circonscrire la maladie. Ou bien une maladie est tellement contagieuse, comme l'influenza, qu'au moment où on peut mettre une personne en quarantaine, elle présente déjà les symptômes et a déjà transmis la maladie, ou bien la maladie est moins contagieuse et la quarantaine n'est pas nécessaire car il est possible de repérer les personnes qui présentent les symptômes et de les isoler, ce qui n'est pas la même chose.

Il faut aussi préciser la différence qui existe entre l'isolement et la quarantaine. On isole un individu qui a la maladie. On recourt à la quarantaine quand on a des raisons de croire qu'un individu en est atteint.

Il y a encore un débat animé à propos de l'utilité de la quarantaine. Le vrai problème vient en partie du fait qu'il faut disposer des outils permettant de repérer les individus qui devraient être mis en quarantaine. Il n'y a pas de solution facile à ce problème, mais il illustre la difficulté d'appliquer des mesures de ce genre pour lutter efficacement contre l'introduction et la propagation de maladies transmissibles au Canada.

● (1200)

M. Michael Savage: Très bien. Il n'y a donc rien que nous puissions changer au projet de loi pour corriger ce problème.

Dr Donald E. Low: Non.

M. Michael Savage: C'est l'affaire de chaque individu.

Monsieur Goldberg, vous avez dit que le paragraphe 6(2) représentait un chèque en blanc en ce qui a trait à la responsabilité des aéroports. Votre objection vient-elle strictement du fait que l'aéroport devrait être indemnisé pour fournir ces services? Croyez-vous que ce serait une bonne idée, si l'on présumait qu'il y avait indemnisation?

M. Howard P. Goldberg: Il y a des problèmes liés à l'indemnisation et à l'espace, selon l'aéroport que le ministre déciderait de désigner comme poste de quarantaine. Pour nous, il y a essentiellement des questions d'espace et de coût, mais si la loi exige que nous réservions de l'espace, nous en trouverons. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est qu'il y aura alors moins d'espace pour générer les revenus dont nous avons besoin pour continuer d'exploiter l'aéroport—pour payer l'entretien et les frais connexes.

M. Michael Savage: Mais je présume que vous demanderez une indemnité pour l'utilisation de ces installations.

M. Howard P. Goldberg: Oui, certainement.

M. Michael Savage: J'aimerais revenir à une question que M. Ménard a posée, au sujet des huit grands aéroports du Canada. Il y en a évidemment un à Halifax. Vous avez parlé de Moncton.

M. Howard P. Goldberg: Non, Moncton ne figure pas parmi les plus grands aéroports.

M. Michael Savage: Moncton n'en est pas un. Vous avez dit que Moncton était l'un de ceux qui... Combien y a-t-il d'aéroports au Canada qui, à part les huit grands, reçoivent des passagers de l'étranger?

M. Howard P. Goldberg: C'est vraiment difficile à dire, parce qu'un aéroport pourrait recevoir un vol nolisé par semaine de l'étranger, par exemple à Comox. J'ai eu des discussions avec Comox à propos d'un vol sans escale en direction de Puerto Vallarta, ou d'un autre endroit de ce genre.

Beaucoup d'aéroports ont des petits vols nolisés occasionnels, ou toutes sortes d'activités comportant un service international. Beaucoup d'aéroports ont un poste de douanes. Fredericton, Moncton et Saint John, au Nouveau-Brunswick, par exemple, ont tous un service normal de douanes, et on pourrait facilement leur imposer ce type de mesure. C'est très difficile de donner un chiffre, parce qu'il y a beaucoup d'aéroports.

M. Michael Savage: Je présume qu'il y a au Canada certains aéroports qui ne reçoivent aucun vol international prévu, mais où il pourrait y avoir des atterrissages d'urgence.

M. Howard P. Goldberg: Espérons que tous les aéroports sont en mesure d'accueillir les avions en situation d'urgence, et il serait impossible de le prévoir.

M. Michael Savage: Dans un aéroport comme celui de Moncton, par exemple, s'il fallait invoquer cette loi, vous proposez que les autorités sanitaires régionales soient chargées de son administration, mais que les installations soient dans les aéroports, même les petits?

M. Howard P. Goldberg: Eh bien, non. Le problème avec les petits aéroports, c'est que les installations ne seront probablement pas disponibles. L'une des distinctions intéressantes que l'on retrouve dans le projet de loi, c'est celle qui existe entre le poste et l'installation de quarantaine—le poste est un endroit permanent, continu, établi, et l'installation est ce qu'il faut mettre en place quand un incident se présente.

Tous les représentants des aéroports me disent qu'ils ne savent pas, si un 747 chargé de passagers leur arrivait, où ils installeraient les passagers dans l'aéroport. Que feraient-ils avec l'aérogare? La loi permet 40 jours d'utilisation de cet espace, sur décision du ministre. Faudrait-il se servir d'un hangar? Quand il y aura un problème, et dès qu'il y en aura un, comme l'a dit Warren, nous ferons notre travail. Peu importe ce qu'il faudra faire, nous le ferons. C'est la question du poste et, en fait, le projet de loi prévoit une indemnité. Le ministre peut accorder une indemnité pour l'installation. Ce qui importe, c'est ce poste de quarantaine, son caractère permanent.

M. Michael Savage: Est-ce que j'ai une autre minute?

La présidente: Non, je suis désolée. Vous avez terminé.

Monsieur Lunney.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Merci, madame la présidente.

C'est très utile. Je suis reconnaissant aux témoins pour l'information qu'il nous ont donnée jusqu'ici. Je pense que vous avez soulevé de très bonnes questions sur lesquelles le comité voudra se pencher.

Nos deux représentants de l'industrie des aéroports ont exprimé des réserves au sujet des articles 73 et 74, en vertu desquels un individu est jugé coupable à moins de prouver son innocence. Cela ne serait accepté nulle part ailleurs dans la société, et je pense que nous devons examiner cette disposition.

Il s'agit là de mesures draconiennes. Quant à l'indemnisation, vous avez aussi dit que vos aéroports payaient un loyer. Beaucoup d'entre eux sont privés...

•(1205)

M. Howard P. Goldberg: Tous.

M. James Lunney: Ils sont tous privés, c'est vrai, mais ils paient un loyer annuel au gouvernement. Je crois que vous avez dit que c'était 250 millions de dollars.

M. Howard P. Goldberg: Oui, en ce moment, cela représente 250 millions de dollars par année et cela va augmenter.

M. James Lunney: Il me semble que si le gouvernement fédéral veut imposer des coûts aux transporteurs, il doit y avoir un moyen de les indemniser par le loyer qu'ils paient ou au moins d'en tenir compte. Il ne semble pas raisonnable d'imposer de tels coûts, particulièrement si le gouvernement souhaite protéger le public, comme il le dit. Je ne vois pas pourquoi ce devrait être aux transporteurs aériens d'en faire les frais. Bref, j'espère que les membres du comité voudront bien se pencher sur la question.

J'aimerais poser une question tandis que nous recevons M. Low, qui est microbiologiste.

Je voulais vous interroger sur le SRAS. C'est un virus, et les virus se portent généralement mieux dans des conditions anaérobiques ou dans des environnements à concentration réduite en oxygène.

Je pense aux longs vols, où les passagers aériens sont exposés à un approvisionnement réduit en oxygène dans la cabine, en raison de la basse pression dans la cabine et de tout le reste. Il serait logique d'essayer de réduire les risques pour les passagers en augmentant la quantité d'oxygène dans la cabine pour retarder la multiplication rapide d'un virus comme celui du SRAS dans le système. Cela donnerait un coup de pouce au système immunitaire, parce que le rythme cardiaque est bas, la respiration est lente, la pression dans la cabine est basse, donc la quantité d'oxygène qui se rend aux tissus est faible.

Je me demande seulement si vous croyez qu'il serait profitable d'augmenter la concentration d'oxygène dans les avions pour réduire le risque qu'un virus à multiplication rapide prenne le dessus sur un passager; ce serait une mesure préventive.

Dr Donald E. Low: Non, je ne pense pas. En fait, l'échange d'air dans les avions est supérieur à ce que vous n'obtiendrez jamais dans un édifice à bureau du centre-ville. Il y a peu de preuve que la transmission s'est faite dans les avions pendant la crise du SRAS, même si beaucoup de patients atteints de la maladie ont voyagé. Il y a eu des exemples nous montrant que la transmission ne s'est pas faite dans les avions, mais de façon aéroportée, soit par ce que nous appelons la gouttelette et le contact, ce qui signifie que la personne est entrée en contact avec une personne atteinte.

Il n'y a aucune preuve que l'augmentation de la quantité d'oxygène retarderait ou préviendrait la transmission du virus.

M. James Lunney: Je ne pense pas nécessairement à la transmission. Je crains le développement d'une infection grave chez un voyageur qui est entré en contact avec le virus, parce que la basse pression dans la cabine fait diminuer la quantité d'oxygène qui parvient aux tissus. Ce n'est pas tant de prévenir la transmission, mais d'empêcher que l'infection ne s'aggrave, parce que comme vous le savez, bon nombre des personnes exposées au virus ne développent jamais de graves symptômes.

En passant, pouvez-vous nous donner le chiffre final? Est-ce bien 55 personnes qui sont mortes au total?

Dr Donald E. Low: Il y a eu 44 décès au Canada.

M. James Lunney: Il y en a eu 44 au Canada.

Dr Donald E. Low: C'est juste.

M. James Lunney: Mon argument, c'est simplement que cela réduirait le risque d'aggravation de l'infection pendant un long vol de 10 ou 12 heures. Lorsqu'on ne peut pas bouger, le système immunitaire est compromis et l'apport en oxygène aux tissus de la personne qui était déjà contaminée avant de monter à bord...

Dr Donald E. Low: Il n'y a aucune preuve que ces mesures changeraient vraiment quoi que ce soit à la gravité de la maladie ou des manifestations cliniques.

M. James Lunney: Savez-vous si quelqu'un l'a vraiment vérifié?

Dr Donald E. Low: Je présume—et peut-être que nos collègues ici présents peuvent me le confirmer—mais la quantité d'oxygène dans les avions pendant les vols long-courrier se rapproche probablement beaucoup de...

M. James Lunney: Laissez-moi présenter la chose autrement. Il ne s'agit pas de l'air qu'on respire. J'ai parlé à l'un des ingénieurs du transporteur. Nous tous ici voyageons beaucoup. Un jour, il y avait quelqu'un assis à côté de moi pendant un long vol. Je m'interrogeais là-dessus. À 30 000 pieds, la pression dans la cabine équivaut environ à celle à une altitude de 700 pieds.

Je parle de la pression atmosphérique réduite dans la cabine. La pression atmosphérique mène l'oxygène vers les tissus. Nous savons que ces virus ne se multiplient pas à l'extérieur des cellules. Si les cellules ont un apport réduit en oxygène, alors le virus a l'occasion de prendre le dessus sur le système immunitaire. C'est ce à quoi je pense, et je me demande si quelqu'un a étudié la question.

Ensuite, pour ce qui est de la transmission aéroportée du virus, par gouttelettes, vous dites que le risque semble faible. Je suis bien content de vous l'entendre dire, mais il y a clairement beaucoup de paranoïa tout autour, et elle se répand rapidement. Nous avons vu des voyageurs arriver avec des masques, des gens porter des masques dans des aéroports, tout le monde portait des masques. Il y a beaucoup d'inquiétude. Lorsqu'on fait la queue et qu'une personne tousse ou renifle, il y a soudainement beaucoup de regards suspicieux.

Pour réduire la crainte du public, l'industrie aérienne elle-même envisage-t-elle d'installer des appareils, comme des appareils à rayons ultraviolets dans les systèmes de conduits, par exemple, pour réduire la quantité d'agents pathogènes qui passe grâce à des filtres? Pense-t-elle augmenter cela ou faire quelque chose?

• (1210)

Dr Donald E. Low: Tout l'air passe par des filtres absolus dans les avions, donc on ne peut pas vraiment trouver mieux. Je pense que c'est probablement plus qu'adéquat dans les meilleures circonstances.

M. James Lunney: Vous pensez donc que ces craintes ne sont pas fondées, sauf pour ce qui est des gouttelettes ou des contacts sur les poignées et du lavage de mains, par exemple?

Dr Donald E. Low: Exactement, si vous ne savez pas qu'une personne est malade et que vous entrez en contact avec elle, il y a un risque de transmission par gouttelettes ou contact. Aucun système d'échange ou de purification d'air n'y changera quoi que ce soit.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Lunney.

Monsieur Thibault.

L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier les trois messieurs qui comparaissent ici aujourd'hui de toute l'information qu'ils nous transmettent et qu'ils nous donnent à examiner. Je ne sais pas jusqu'où nous pourrions aller dans nos questions, particulièrement en ce qui concerne M. Everson,

qui a fait une analyse article par article. Cette analyse a été consignée au compte rendu, et nous en tiendrons compte dans nos analyses et lorsque nous envisagerons des amendements au projet de loi. Je veux seulement souligner un certain nombre de choses et j'espère obtenir quelques éléments de réponse.

Pour commencer, monsieur Everson, vous avez dit que l'on allait contraindre les lignes aériennes à choisir entre diverses lois du Parlement, qu'elles devraient décider laquelle elles suivraient dans un cas où l'autre. À mes yeux, ce projet de loi vise essentiellement à gérer les urgences et les crises. À mon avis, c'est lui qui aurait préséance.

J'aimerais mentionner certaines choses avant que vous ne me répondiez. Serait-il sage de prévoir un article d'exemption général afin de préciser que cette loi a préséance sur les autres lois du Parlement en cas de conflit?

Ma seconde question s'adresse à M. Goldberg. Prenons le paragraphe 6(2),

(2) Sur demande écrite du ministre, l'exploitant d'une installation où est situé un bureau de douane au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes* fournit et entretient sans frais les terrains ou installations qui, de l'avis du ministre, sont nécessaires [...]

L'article se poursuit pour parler de l'ameublement et tout le reste. Cela me semble beaucoup être de la gestion ponctuelle d'urgence et non un établissement permanent et à temps plein. Veuillez me corriger si je me trompe.

J'aimerais aussi que nous réfléchissions aux vols internationaux et aux obligations. J'ai toujours cru que les agents de contrôle... Lorsque nous avons des agents ici, bien que ce n'était pas officiel, il était implicite qu'il s'agissait d'agents des douanes. Nous sommes en sol canadien. Le contrôle se fait ici, même s'il y a un désir et un devoir pour les transporteurs aériens d'informer qui de droit si un problème survient sur leur vol. Mais c'est là où nous en étions... Et notre projet de loi suivait assez bien l'évolution du droit dans les autres pays. C'est là où nous en arrivons tous pour gérer ce genre de chose, nous travaillons avec l'Organisation mondiale de la santé et tous les autres.

C'est l'essentiel de ce que je voulais dire. Nous pouvons peut-être commencer par M. Goldberg, puis nous poursuivrons.

M. Howard P. Goldberg: Je vous remercie.

D'après ce que je comprends, le projet de loi fait la distinction entre un poste et une installation de quarantaine. En fait, dans mon mémoire écrit, le dernier point de la pléiade de choses que nous croyons que le gouvernement ne fait pas tout à fait bien en ce qui concerne ses exigences d'espace montre clairement que les agents de quarantaine actuels dans les aéroports commencent à prévoir les postes qu'ils mettront en place en vertu de la nouvelle loi. À Toronto, ils demandent à l'autorité aéroportuaire d'accorder plus d'espace au directeur régional de l'Est, qui administrera la *Loi sur la mise en quarantaine* et qui devra gérer tout l'Est du Canada. Il est clair dans l'esprit des gens qui seront touchés par cette loi qu'il y aura des postes de quarantaine.

Nous avons déjà une certaine fonction de quarantaine à Vancouver, par exemple. Ces personnes travaillent actuellement dans des espaces loués. Le peu d'espace d'examen que fournit l'aéroport pour la santé, 60 mètres carrés, était utilisé par le personnel qui s'occupait de la santé et de la sécurité au travail des employés fédéraux dans l'aéroport. Nous avons dû demander à ces personnes de s'en aller afin de libérer de l'espace pour qu'on y place les gens en quarantaine.

Pour ce qui est des postes de quarantaine, nous nous attendons tout à fait à ce que le ministre demande par écrit de l'espace pour établir un poste de quarantaine, au moins dans chacun des huit grands aéroports. Nous nous attendons à ce qu'il le fasse dès que le projet de loi sera adopté. La loi actuelle ne lui permet pas de le faire. C'est la différence entre une installation permanente et une installation temporaire, comme j'essayais de l'expliquer.

•(1215)

L'hon. Robert Thibault: Oui, monsieur...

M. Warren Everson: Vous m'avez posé deux questions, mais j'aimerais aussi ajouter quelque chose à ce que Howard a dit.

À l'heure actuelle, les organismes fédéraux se servent de dizaines de millions de dollars pour libérer de l'espace dans nos aéroports. Ils ont peu de restrictions. Il y a beaucoup d'organismes différents: l'inspection des aliments, les douanes, l'immigration, le SCRS, les services de police, etc. On raconte même que les services de police songent à fermer leurs postes sur l'autoroute pour s'installer à l'aéroport parce qu'il y a de l'espace là-bas.

Pendant l'épidémie de SRAS, l'an dernier, nous nous sommes rendu compte que le personnel de sécurité se balance parfois des coûts et nous exhorte d'agir. À Santé Canada, on a dit: «Nous savons très bien ce que cela coûte. Vous allez payer.» Les gens du ministère ne sont pas inconscients des coûts, ils sont seulement anxieux, même en cas de crise, parce qu'ils veulent s'assurer de faire la meilleure affaire possible. S'ils avaient un privilège de 40 jours sur votre propriété pour établir un poste de douanes et qu'il y avait un problème à long terme dans cette région, ils n'hésiteraient pas à y aller, donc vous devez être conscients de cela.

Vous me demandez ce que je pense d'une potentielle disposition d'exemption. Je vous répondrais que je ne suis pas en faveur d'une disposition ayant préséance sur tout, parce qu'au nombre des lois auxquelles serait soustrait un transporteur, il y aurait la Loi sur l'aéronautique, qui est la loi assurant notre sécurité. On ne voudrait pas que les agents des douanes nous disent quoi faire, même s'ils ne connaissent rien aux activités des transporteurs aériens, parce que leur loi a préséance sur tout le reste.

Je vous demanderais d'examiner attentivement le Code du travail, en raison du jeu de coïncidence dont nous avons parlé pour les travailleurs et de la Loi sur la protection des renseignements personnels. L'an dernier et l'année d'avant, nous avons été confrontés au problème de la demande d'information à l'avance sur les passagers dans le cadre des mesures de sécurité contre le terrorisme. Nous n'avons pas pu fournir de renseignements à la GRC avant d'obtenir une exemption précise.

Vous me posez aussi une question sur les agents de contrôle. Je dirais que ce qui me tient à coeur, c'est que la loi dicte que la personne doit avoir une certaine formation ou de certaines compétences, pour qu'on n'oblige personne d'autre à jouer le rôle d'agent pour le Canada.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Thibault.

Monsieur Carrie.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Je vous remercie beaucoup, messieurs. J'ai quelques questions, et je vais essayer d'être aussi bref que possible.

Vous avez parlé de l'efficacité des contrôles. C'est l'une des questions qui nous préoccupe, et nous n'en avons pas seulement discuté avec les associations médicales ici présentes. Cela semble presque engendrer une autre question : que pouvez-vous faire exactement, d'un point de vue réaliste, pour aider en période de crise? C'est à la base de mon autre question. Vous avez mentionné un très bon point que personne n'a soulevé avant vous : l'éducation des voyageurs. Je me demandais si les transporteurs aériens ou les aéroports étaient prêts à participer à l'éducation des voyageurs. Autrement dit, lorsque des gens sont assis dans un avion pendant une demi-heure ou plus, vous pourriez projeter un petit vidéo pour leur dire que s'ils ont tels problèmes, ils doivent les signaler.

Que pouvez-vous faire et que faites-vous déjà? C'est ma question en général.

Dr Donald E. Low: Je pense que ce serait primordial. Je peux vous donner deux exemples de cas où l'on le fait déjà. Le premier est celui de KLM, qui projette un vidéo pour informer les gens qui se rendent aux Pays-Bas des risques de provoquer une pandémie d'influenza, de transmettre l'influenza s'ils viennent d'un pays où l'influenza aviaire est présente en ce moment, et cela se fait au moyen d'un vidéo. En Amérique du Sud, pendant la poussée de vibron cholérique il y a quelques années, quand El Niño était déchaîné et que le choléra se propageait de plus en plus, on trouvait de la documentation à l'intention des voyageurs dans la pochette arrière des bancs pour informer les gens sur le vibron lui-même, les risques qu'il comportait et ce qu'il fallait faire si l'on ressentait des symptômes.

Je pense donc qu'il y a une occasion à saisir. À mon avis, pour le SRAS, la chose la plus importante à faire serait d'éduquer les voyageurs, parce qu'ils peuvent ne pas être malade au départ, mais le devenir. Que doivent-ils faire? Je pense que nous devons leur offrir des options afin qu'ils sachent vers qui se tourner s'ils deviennent malades, qui appeler et qui informer.

M. Colin Carrie: Je ne pensais pas seulement aux mesures à prendre en situation de crise, mais aux mesures préventives. Nous nous demandons maintenant ce que le gouvernement peut faire, mais que pouvons-nous faire en partenariat avec l'industrie aussi? Autour de ces pièces, il y a des évier pour se laver les mains. Ce sont de choses simples que nous pouvons installer dans les aéroports, parce qu'en ce qui concerne l'efficacité des contrôles, il semble n'y avoir rien qu'on puisse faire vraiment à l'avance. On ne sait pas qui est malade et qu'il ne l'est pas.

Seriez-vous d'accord pour faire part de ces idées à vos associations pour voir si vous pouvez adopter une procédure standard sur le lavage des mains, projeter des vidéos en vol et prendre d'autres mesures préventives?

•(1220)

M. Warren Everson: Pendant la crise du SRAS, nous avons finalement remis des avis d'information aux voyageurs à l'arrivée et au départ, avons aussi diffusé des vidéos dans nos avions, là où on nous l'avait demandé. Nous avons également donné de l'information oralement au cours de l'épidémie de fièvre aphteuse en Corée et en Grande-Bretagne.

Nous sommes donc prêts à faire ce qu'il faut. Toutefois, nous ne sommes pas une source d'information médicale, si bien que nous ne diffusons que l'information fournie par le Canada. Nous n'avons pas la responsabilité d'informer les passagers de tout risque possible pour la santé et, par conséquent, nous ne pouvons être tenus responsables lorsque nous omettons de documenter correctement une maladie donnée. C'est un problème qui se pose également au sujet d'autres questions de santé qui surviennent à bord d'un avion.

Il est impossible de le prévoir dans une mesure législative, mais il faut un certain degré de bon sens. Nos vidéos sont assez courts et très visuels, parce que les gens ne peuvent pas entendre comme il faut, ne parlent pas la langue donnée, ont des accents, etc.; par conséquent, lorsque Santé Canada nous donne de la documentation, nous souhaitons qu'elle corresponde à un style susceptible d'être utilisé correctement.

Je ne pense pas que nos passagers souhaitent recevoir régulièrement de l'information sur des questions de santé au moment où ils montent à bord d'un avion. Je sais que personnellement, ça ne me plairait pas de visionner un vidéo qui me parle d'hygiène plus d'une fois, à moins que le pays où je me rends pose un problème particulier.

M. Colin Carrie: J'ai pensé que c'était quelque chose à envisager.

Ai-je le temps de poser une autre question, madame la présidente?

La présidente: Pas vraiment, monsieur Carrie.

Nous passons à Mme Demers, puis, à Mme Dhalla.

[Français]

Mme Nicole Demers (Laval, BQ): Merci, madame la présidente.

Docteur Low, merci d'être ici. J'ai été très contente, moi aussi, de vous entendre ce matin. Vous avez dit que le plus grand problème était d'identifier les personnes responsables. Je me demande si cela revient à dire que si le statu quo prévalait, c'est-à-dire si on n'adoptait pas ce projet de loi, on ne serait pas plus mal servis?

[Traduction]

Dr Donald E. Low: Je ne pense pas que le projet de loi règle ce problème. Identifier la personne qui présente un risque ne se fait pas seulement dans le cas des voyageurs qui rentrent au pays et des touristes, mais aussi dans nos hôpitaux. Je crois qu'à partir du moment où on peut le faire, on peut alors déclencher des mesures visant à protéger d'autres personnes de cette contagion. Je ne pense pas que le projet de loi règle ce problème.

[Français]

Mme Nicole Demers: Merci. En ce qui concerne la liste des maladies qui devraient être révisées, vous avez dit qu'on pourrait enlever celles qui ne sont pas transmissibles par air ou par un autre vecteur.

Croyez-vous que si on n'enlevait pas ces maladies et que les agents de quarantaine soupçonnaient une personne d'être atteinte, par exemple, de la fièvre Ebola ou d'une autre maladie faisant partie de la liste, parce que ces maladies sont transmissibles par le sang ou par des liquides biologiques, cela pourrait même mettre en danger les agents de quarantaine, en ce sens qu'ils pourraient contracter ces maladies?

[Traduction]

Dr Donald E. Low: Le problème, c'est l'identification. Les patients qui ont la fièvre d'Ebola ou la fièvre hémorragique du Brésil —ces diagnostics ne se font pas cliniquement, mais exigent des tests de diagnostic effectués dans un établissement de santé. Le type de

patient qui, selon vous, pourrait avoir une de ces maladies pourrait également en avoir d'autres. Je crois qu'il faut traiter tous ces patients de la même façon. Dans le cas des gens que vous soupçonnez, vous devriez vous protéger des sécrétions pulmonaires, du sang et des liquides organiques.

Je ne suis pas convaincu de la nécessité d'indiquer l'agent en annexe, car l'agent n'est identifié qu'après coup, parfois au bout de plusieurs jours ou semaines. Le syndrome est plus important et il faudrait se préoccuper de tout patient venant d'un autre pays qui a une maladie respiratoire fébrile, car il peut avoir 10 ou 15 infections virales ou bactériennes qui présentent un risque pour d'autres. Avec l'annexe, on n'identifierait pas ces personnes, car ce sont des maladies très particulières. Je ne suis donc pas sûr de l'intérêt que cette liste apporterait au projet de loi.

• (1225)

[Français]

Mme Nicole Demers: Est-ce que les syndromes dont vous avez parlé sont visibles à l'oeil nu? Est-ce qu'il sont détectables à l'oeil nu et n'ont pas besoin de mesures invasives pour qu'on puisse les déterminer?

[Traduction]

Dr Donald E. Low: Dans les cas des maladies qui présentent un risque pour d'autres, il y a deux scénarios. D'abord, la personne risque de transmettre la maladie avant le déclenchement des symptômes. La varicelle et la grippe en sont les meilleurs exemples, puisqu'on peut être infectieux sans savoir qu'on a la maladie. Deuxièmement, les signes et symptômes d'une personne qui présente des symptômes sont limités et par conséquent, il est relativement facile de classer cette personne, comme par exemple, une personne qui a une maladie respiratoire ou qui a des symptômes de maladie de peau ou de maladie gastro-intestinale. Cette simple classification permet de classer les maladies respiratoires, les maladies de peau et de tissus mous ou les maladies gastro-intestinales. Elle englobe des douzaines de possibilités différentes, mais en traitant cette personne de la même façon, on se protège, sans pour autant connaître la cause réelle de la maladie.

La présidente: Madame Dhalla.

Mme Ruby Dhalla (Brampton—Springdale, Lib.): Madame la présidente, j'aimerais en profiter pour souhaiter la bienvenue à tous nos témoins d'aujourd'hui. Je vous prie de bien vouloir m'excuser, j'ai dû sortir quelques instants si bien que je risque de poser une question à laquelle vous avez déjà répondu.

Par curiosité, monsieur Goldberg, en votre qualité de vice-président du Conseil des aéroports du Canada, avez-vous une stratégie efficace en place, exception faite de cette législation sur la mise en quarantaine, depuis la crise du SRAS?

M. Howard P. Goldberg: Pas le conseil lui-même, mais nos... individuellement...

Mme Ruby Dhalla: Les aéroports, individuellement.

M. Howard P. Goldberg: Oui, effectivement. Les huit grands aéroports notamment, où cela pourrait se produire, sont dotés d'un personnel désigné pour les mesures d'urgence, y compris pour de nombreux actes médicaux. Ces gens sont constamment en contact avec les autorités locales de la santé. Ils se rencontrent régulièrement, font des exercices de simulation et sont toujours en mesure d'intervenir.

Je crois que nous avons tous tiré les leçons du SRAS. Effectivement, les huit grands aéroports internationaux participent activement à ces mesures, les plus petits aéroports le font également, à un degré moindre.

Mme Ruby Dhalla: Quelles sont les personnes dont les aéroports ont assuré la formation pour cette capacité d'intervention?

M. Howard P. Goldberg: À la direction des opérations, on retrouve un poste de responsable des urgences; le titulaire s'occupe de plusieurs urgences, y compris les urgences en matière de santé. Dans son domaine d'expertise, il choisit dans l'aéroport le personnel qui doit être formé pour diverses choses et de diverses manières. Les pompiers, par exemple, suivent diverses formations, tandis que le personnel chargé de la sécurité, en suit d'autres sortes. Tous ont des méthodes qui leur permettent de traiter des problèmes au moment où ils surviennent, y compris des problèmes médicaux.

Mme Ruby Dhalla: À votre connaissance, combien de temps faudrait-il pour que cette capacité d'intervention se déclenche?

M. Howard P. Goldberg: Cela dépend du problème. Je ne le sais pas et je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse.

Mme Ruby Dhalla: J'ai une dernière question. En ce qui concerne l'application de la loi, comment cela se ferait-il dans le contexte des délégations de pouvoirs des aéroports?

M. Howard P. Goldberg: À l'intérieur de l'aéroport, j'imagine que le ministre ou quelqu'un d'autre décide de la mise en quarantaine. Les aéroports, comme les lignes aériennes, disposent d'un grand livre. Il suffit de trouver la page voulue pour savoir ce qu'il faut faire. Cela fait partie de la planification.

Une fois que l'on donne l'instruction ou l'ordre ou que l'on déclare qu'il faut agir, une série de mesures clairement définies doivent être prises : qui appeler et quand; qui doit intervenir et quand. Tout cela se fait grâce à cette formation et aux exercices de simulation que suit le personnel de l'aéroport. Dès que l'on sait qu'il se passe quelque chose ou que l'on doit agir, cela se fait relativement rapidement. Le temps qu'il faut pour prendre le classeur et arriver à la bonne page dépend, je crois, de la situation.

La présidente: Merci, madame Dhalla et messieurs les témoins.

M. Goldberg a remis son exposé, mais il doit être traduit et c'est la raison pour laquelle il ne vous a pas été distribué.

Je me demande si M. Everson, qui semble être bien préparé quant à certaines suggestions relatives à des parties précises du projet de loi, pourrait les mettre sur papier et les donner à la greffière, car nous allons bientôt préparer des amendements. Si vous voulez que certains des points que vous avez soulevés figurent dans les amendements, il serait très utile de les avoir sur papier.

• (1230)

M. Warren Everson: Merci, madame la présidente.

Je suis désolé, nous apportons habituellement les mémoires pour tous les membres du comité dans les deux langues. Dans ce cas précis, je n'ai pas reçu le dossier avant mardi. C'est également la semaine de l'Action de grâces aux États-Unis, si bien que plusieurs transporteurs qui devaient faire des observations par l'entremise de notre association n'ont pas pu le faire. Il se peut que je reçoive d'autres commentaires que je n'ai pas aujourd'hui et que je pourrai fournir plus tard, si le comité le veut bien.

La présidente: Ce serait utile.

Monsieur Everson, êtes-vous avocat?

M. Warren Everson: Non, madame.

La présidente: Ah bon.

J'aurais dire simplement que les propositions véritablement utiles ne font pas juste mention de l'article qui pose un problème, mais précisent qu'il devrait être amendé de telle ou telle façon. Si les témoins nous donnent leurs propositions d'amendement, divers membres du comité peuvent alors les présenter.

M. Warren Everson: Nous allons faire ce que nous pouvons.

La présidente: Le problème, c'est que l'on manque un peu de temps. Nous sommes jeudi et dans une semaine jour pour jour, nous commençons l'étude article par article, si bien que nous aimerions bien les avoir d'ici lundi.

M. Warren Everson: Comme nous sommes dans le domaine du transport aérien, nous avons l'habitude des délais courts et je vais voir ce que je peux faire.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Low, vous avez proposé une révision de l'annexe. Je me demande si vous pourriez nous envoyer quelque chose sur la façon dont vous l'envisagez.

Dr Donald E. Low: C'est avec plaisir que je donnerai mon avis, bien sûr. Ce sera sujet à controverse, mais je vais le faire avec plaisir.

La présidente: Ce serait vraiment utile. Merci beaucoup.

Au nom de tous les membres du comité, j'aimerais remercier de nouveau les témoins de nous avoir consacré du temps aujourd'hui et d'avoir pris le temps de préparer leurs exposés. Nous vous en sommes reconnaissants. Il s'agit, selon nous, de civisme positif, ce dont nous vous remercions beaucoup.

Nous avons, membres du comité, quelques questions à régler. Tout d'abord, je dois vous dire que le président du Comité de l'agriculture m'a contactée.

Les nouveaux députés ne sont probablement pas au courant, mais le ministère de la Santé est responsable de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, soit l'agence qui s'occupe des pesticides dans notre pays. Il y a quelques années, notre comité a approuvé une nouvelle loi révisée sur les produits antiparasitaires. Maintenant, le problème c'est que ceux qui s'intéressent le plus à la *Loi sur les produits antiparasitaires*—eh bien, je ne devrais pas dire ceux qui s'y intéressent le plus—plutôt, ceux qui utilisent de tels produits, qui répondent aux exigences de cette loi et qui doivent traiter avec l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire sont essentiellement des agriculteurs, qui se tournent vers le Comité de l'agriculture.

M. Rob Merrifield: Quel est le problème des agriculteurs?

La présidente: Ils n'en ont pas; le seul problème, c'est qu'ils ne sont pas portés à venir ici.

Dans tous les cas, deux membres du Comité de l'agriculture m'ont contactée en me disant qu'ils étaient en train de s'arracher les cheveux au sujet de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire. Ils ont eu des audiences et pensent que nous—nous ne sommes pas responsables de cette agence, mais elle relève du ministère de la Santé—devrions entendre ce qu'ils ont découvert. Ils demandent une séance conjointe avec nous—pas un comité mixte, mais une séance conjointe—pour que nous sachions ce qu'ils ont appris des témoins au sujet de cette agence dont nous sommes responsables, en quelque sorte.

Je me demande donc si vous accepteriez que la greffière organise une telle séance. Ce n'est peut-être pas le moment idéal, mais ils commencent à perdre patience. Nous en avons eu le pressentiment lorsque nous avons traité de la Loi sur les produits antiparasitaires, mais une fois que nous l'avons adoptée, nous n'y avons plus pensé. Ce qui se passe, c'est que l'autre comité doit s'occuper des répercussions de cette loi.

Monsieur Merrifield.

M. Rob Merrifield: Cela ne me surprend pas du tout et vous avez parfaitement raison. Lorsque nous avons examiné cette mesure législative, nous savions à ce moment-là qu'il était inutile d'espérer que l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire fasse effectivement ce qui s'imposait à moins de ne modifier tout son système en profondeur. Je crois que ces frustrations apparaissent maintenant au grand jour.

Je suis d'accord avec vous, je pense qu'il faudrait siéger avec le Comité de l'agriculture, tenir cette séance pour voir si nous pouvons aider à régler la situation.

La présidente: Monsieur Thibault.

L'hon. Robert Thibault: Merci.

Je suis d'accord, je pense que ce serait utile. Les présidents des deux comités devraient nous inviter à dîner dans un très grand restaurant.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: Au Café Henry Burger.

• (1235)

L'hon. Robert Thibault: Il serait utile que le président ou la greffière de ce comité nous transmette des copies des mémoires qui ont été présentés ou de tout autre document qui pourrait nous être utile afin de mieux comprendre la situation.

La présidente: J'espère simplement que l'on puisse se réunir un soir, pour un petit déjeuner, ou quelque chose du genre. Nous aurons besoin d'un certain temps, car c'est un sujet complexe. Il serait utile que nous consultations tous toute une pile de documentation à l'avance, mais je ne suis pas sûre à 100 p. 100 qu'au cours des prochaines semaines nous trouvions le temps de le faire. Je proposerais alors d'en traiter comme l'un de nos premiers points, au retour des vacances, car nous aurons alors plus de temps.

Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

L'hon. Robert Thibault: J'ai quelque chose d'autre à dire, très vite. À titre d'information, si je ne me trompe, les fonctionnaires de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire comparaissent devant le Comité de l'agriculture ce matin.

La présidente: Oui, et je ne pense pas que ce soit une partie de plaisir.

Je vous remercie de votre accord.

Monsieur Fletcher, allez-y.

M. Steven Fletcher: Madame la présidente, vous vous rappelez peut-être que le Comité de la santé a adopté une motion il y a quelque temps demandant au premier ministre de venir nous parler. Je me demande quand nous pouvons nous attendre à sa visite.

La présidente: La lettre a été envoyée, je l'ai signée, mais nous n'avons pas encore reçu de réponse.

M. Steven Fletcher: Savez-vous quand nous allons en recevoir une?

La présidente: Non, je n'en ai pas la moindre idée, comment le saurais-je? Savez-vous quand vous allez recevoir une lettre? Personnellement, je ne le sais pas.

M. Steven Fletcher: Eh bien, nous sommes le Comité de la santé et j'ose espérer que c'est une très grande priorité pour le premier ministre, vu que nous avons des questions fort importantes à lui poser.

La présidente: J'aimerais maintenant passer au processus de l'étude article par article puisqu'il y a du nouveau, en quelque sorte. Selon une règle bien établie, on ne pouvait pas présenter à l'étape du rapport à la Chambre un amendement qui aurait pu être présenté en comité. À un moment donné, cette règle n'a pas été appliquée de manière très pointilleuse, mais apparemment, comme des amendements très nombreux ont été présentés à l'étape du rapport à la Chambre, le Président a décrété qu'il allait appliquer cette règle au pied de la lettre. En d'autres termes, il faut respecter le processus des amendements en usage.

Il me semble que notre comité l'a toujours fait, mais je voulais vous le signaler, car il s'agit en fait d'une responsabilité plus importante. Nous ne pouvons pas considérer qu'il est possible de s'abstenir de traiter de tel ou tel point ici sous prétexte qu'on pourra en traiter à la Chambre, car le Président va décider ce qui peut être effectivement présenté à la Chambre à cette étape ultérieure, ce qui rend notre processus d'amendement d'autant plus important.

Selon cette règle «si un député présente à l'étape du rapport un amendement qui aurait pu être présenté en comité, le Président de la Chambre ne le choisira pas pour faire l'objet d'un débat et d'une décision à la Chambre». Par conséquent, nous devons ne ménager aucun effort afin d'examiner tous les amendements possibles au projet de loi ici, à l'étape du comité.

Nous avons une greffière législative, Joann Garbig, qui peut vous aider. Elle a en fait apporté des copies de la déclaration du Président à cet égard, ainsi qu'un court document intitulé «Processus d'amendement des projets de loi aux étapes du comité et du rapport à la Chambre des communes».

Madame Garbig, avez-vous ce document ici?

• (1240)

Mme Joann Garbig (greffière législative): J'en ai quelques copies, ainsi que le lien permettant de le trouver sur Internet.

La présidente: Peut-être pourriez-vous en remettre un à chaque parti ou quelque chose du genre.

Si nous voulons respecter notre horaire, qui prévoit le début de l'étude article par article dans une semaine, il faut que nous recevions tous les amendements d'ici 17 heures, lundi, de façon à ce qu'ils puissent être intégrés à la liasse—certains connaissent déjà la procédure; nos greffiers regroupent les amendements au sein d'une liasse. Nous sommes déjà jeudi après-midi, alors il ne vous reste pas beaucoup de temps.

Si vous vous demandez combien d'amendements vous devriez proposer, je crois que vous devez éviter de vous dire que quelqu'un d'autre, qu'il soit de votre parti ou non, le fera à votre place parce que vous avez bien examiné la question. Je vous conseillerais plutôt de proposer tous les amendements auxquels vous pensez. Et si jamais M. Blaikie et M. Ménard en venaient effectivement à nous proposer des amendements à peu près identiques, nous pourrions régler le problème très rapidement. La situation se complique plutôt lorsqu'on se rend compte après coup qu'on a oublié quelque chose et qu'on aurait dû proposer tel ou tel amendement.

Allez-y donc généreusement avec les amendements que vous voulez proposer et nous effectuerons un tri par la suite. Peut-être certains amendements seront-ils redondants, mais nous pouvons généralement régler assez vite ces situations.

M. Rob Merrifield: J'ai une question à ce sujet. En raison des délais très serrés que nous impose notre horaire actuel, je me demande si nous ne pourrions pas reporter l'étude d'une séance, ce qui pourrait nous laisser jeudi pour faire autre chose. Peut-être le ministre pourrait-il venir nous présenter son Budget supplémentaire des dépenses. Nous le lui avons demandé. Je ne sais pas à quoi ressemble son horaire, mais...

La présidente: Levez la main si vous croyez comme Rob qu'il sera très difficile pour vous de présenter ces amendements d'ici 17 heures, lundi prochain.

Tout le monde est d'accord. J'avais moi-même des doutes au sujet de cet échéancier.

M. Steven Fletcher: Si le premier ministre est disponible, je me ferai un plaisir de...

Une voix: Le premier ministre ou le ministre.

La présidente: Jeudi qui vient...

Mme Ruby Dhalla: Il a dit qu'il viendrait le 30.

La présidente: Cela m'étonnerait. Je vous rappelle que le 30, alors que nous devrions nous réunir à 15 h 30 comme tous les mardis, les salles ne seront pas disponibles et nous ne tiendrons donc pas de séance. Voilà donc une journée de perdue. Et le jeudi où nous sommes censés débiter l'étude article par article coïncide avec la visite de Kristopher Knowles à Ottawa; conformément au souhait que vous avez exprimé, nous l'avons invité à venir nous rencontrer pendant une vingtaine de minutes.

Si nous ne pouvons pas amorcer l'étude ce jeudi-là—et ce sera peut-être trop tôt de toute façon—alors on ne pourra pas débiter avant le 7 décembre et je vous rappelle que nous avons réservé la journée du 9 décembre pour accueillir les représentants de la Société de l'hépatite C.

M. Rob Merrifield: Je crois qu'ils vont effectivement être là. Est-ce confirmé pour le 9 décembre?

La présidente: C'est effectivement la date que nous leur avons indiquée lorsqu'ils étaient ici, mais la greffière ne leur a pas encore envoyé l'invitation officielle parce qu'elle se demande elle aussi si nous allons pouvoir mener à terme cette étude article par article.

M. Rob Merrifield: Peut-on interrompre l'étude article par article avec une séance régulière?

La présidente: Oui.

M. Rob Merrifield: Alors quel est le problème?

La présidente: C'est ce que nous avions prévu. Le problème c'est que si nos amendements ne sont pas présentés d'ici 17 heures, le 29 novembre, nous ne pourrions pas amorcer l'étude article par article jeudi prochain parce que c'est le temps qu'il faut aux greffiers pour préparer la liasse.

Nous pourrions donc commencer le mardi 7 décembre, mais nous devons discuter de l'hépatite C le 9 décembre et de la réglementation sur le tabac le 14 décembre. Cela nous laisserait donc une seule séance, soit celle du 16 décembre, auquel cas il me serait impossible de faire rapport du projet de loi avant Noël.

M. Rob Merrifield: Mais tout dépendant du nombre de jours qu'il nous faudrait...

La présidente: Monsieur Ménard a une idée.

[Français]

M. Réal Ménard: Au fond, sous réserve que nous ayons une discussion plus en profondeur avec notre caucus, nous avons sept ou huit amendements. Une fois qu'on aura la réponse, le temps dont on dispose dépendra... On nous a dit que c'était Francis Descôteaux qui était le rédacteur des amendements. Si on lui envoie nos amendements aujourd'hui ou demain et qu'il nous dit qu'il peut faire cela pour lundi, c'est lui qui peut répondre à cette question.

Est-ce que le conseiller législatif va se tenir disponible pour rédiger tous les amendements qu'on va lui soumettre? S'il peut le faire, je pense qu'on pourra commencer dès mardi. Nous ne rédigeons pas l'amendement, nous envoyons un texte littéral et il le transforme en réalité juridique. Est-ce qu'on peut vérifier si le conseiller peut se tenir disponible lundi toute la journée pour rédiger les amendements afin qu'on les ait mardi? Au fond, c'est ce qu'il faut vérifier.

Est-ce qu'on peut rapidement faire un tour de table pour savoir combien on prévoit avoir d'amendements? Nous en avons sept ou huit environ, surtout sur la question des droits de la personne et les méthodes. Combien en avez-vous, environ? Est-ce qu'on peut faire rapidement un tour de table pour connaître le nombre approximatif?

[Traduction]

La présidente: Le Bloc a sept amendements. Savez-vous combien le Parti conservateur en aura? Rob, en avez-vous une idée?

M. Rob Merrifield: Combien d'amendements?

La présidente: Combien avez-vous d'amendements?

M. Rob Merrifield: Je n'ai pas tous les chiffres, mais nous allons essayer de voir. Je sais par contre qu'il n'y en a pas un si grand nombre parce que nous voulons traiter d'une grande partie de ces questions dans la réglementation; nous voulons seulement nous assurer qu'il y a suffisamment de substance dans ce projet de loi pour que les règlements nous reviennent.

L'hon. Robert Thibault: Nous en aurons un grand nombre qui ne changeront rien au fond du projet de loi, mais qui exigeront un certain temps. C'est une quantité assez considérable, peut-être 30, mais nous avons...

La présidente: S'agit-il d'amendements d'ordre administratif ou d'amendements de fond?

L'hon. Robert Thibault: Plusieurs sont d'ordre administratif. La plupart en fait. Mais je crois qu'il sera difficile, très respectueusement, de présenter tous ces amendements, parce que j'aimerais discuter de certains d'entre eux avec mes collègues...

●(1245)

La présidente: À l'avance.

L'hon. Robert Thibault: ... à l'avance pour savoir si nous pouvons être prêts demain. Si nous voulons que les amendements soient rédigés d'ici lundi, il faut qu'ils soient prêts demain. Cela nous laisse très peu de temps pour discuter entre collègues et j'espère le faire pour certains amendements déjà examinés, avec vous tous et avec les membres de mon parti.

La présidente: J'ai une autre idée à vous proposer. Vous en avez 30, vous en avez sept, et vous ne savez pas exactement—disons que vous en avez 15—cela fait beaucoup de travail pour notre conseiller législatif. Merci, Réal, d'avoir soulevé cette question.

Notre conseiller législatif est Francis Descôteaux et son numéro de téléphone est le 995-2988. Il vous aidera à rédiger ces amendements. Si vous avez des questions à ce sujet, vous pouvez vous adresser à Réal. Il connaît très bien la façon de procéder.

Je pense à la journée du mardi 7 décembre. La séance prévue à 15 h 30 ce jour-là est réservée pour l'étude article par article. Seriez-vous d'accord pour que je demande à la greffière d'essayer de nous trouver une salle pour que nous puissions commencer à, disons, 10 heures le matin et poursuivre notre étude en essayant d'en faire le plus possible? Si nous ne parvenons pas à terminer, nous pourrions revenir à la charge le mercredi 8 décembre en après-midi. Je crois qu'une journée et demie de travail nous permettrait d'y arriver. Peut-être n'aurons-nous même pas besoin de la demi-journée supplémentaire.

Mais je me demande, étant donné que nous ne savons pas encore combien d'amendements nous aurons exactement, si nous devrions inviter comme prévu les représentants de la société de l'hépatite C le 9 décembre ou s'il serait préférable de reporter un peu cette invitation.

M. Rob Merrifield: Invitons-les. Nous pouvons leur faire une place.

La présidente: Vous croyez qu'on peut y arriver?

[Français]

M. Réal Ménard: Non. Je pense qu'il faut les inviter. On a adopté une motion, on a pris un engagement. Ils sont venus ici. Je pense qu'il faut les inviter. On peut les inviter un peu plus tard, mais il faut les voir avant Noël. Si on ne veut pas les inviter pour le 7, cela pourrait être pour la semaine suivante. On peut finir l'étude du projet de loi et le faire après, mais je pense qu'il faut les inviter. Et comme vous allez devoir faire le point sur ce qui se passe avec les trois professionnels de Santé Canada... On n'en a plus entendu parler.

[Traduction]

M. Rob Merrifield: Alors, vous proposez de les inviter le 9 décembre.

M. James Lunney: Je suis d'accord avec Réal.

La présidente: J'ai donc votre accord pour que nous consacrons toute la journée du 7 décembre...

[Français]

M. Réal Ménard: On assistera à la période de questions, on ne manquera pas la période de questions.

[Traduction]

La présidente: D'accord, à l'exception de la période des questions et je commanderai un lunch pour vous. Vous êtes d'accord à ce sujet? Si nous avons besoin de temps supplémentaire, je demanderai à la greffière de voir si elle peut réserver une salle pour mercredi après-midi après la période des questions. Si nécessaire, je commanderai alors un souper et nous pourrions poursuivre notre travail en soirée.

On parle du 8 décembre.

[Français]

M. Réal Ménard: On s'entend que le mardi...

[Traduction]

La présidente: Est-ce votre fête de Noël?

M. Rob Merrifield: Non, c'est le 6 décembre.

La présidente: Juste un instant. M. Fletcher veut...

[Français]

M. Réal Ménard: On s'entend qu'on ne travaillera pas le soir. On arrêtera à 18 heures.

[Traduction]

La présidente: Vous ne voulez pas travailler le soir? Cet homme a une vie sociale si trépidante, mes amis; nous devons toujours en tenir compte.

M. Réal Ménard: J'ai un examen demain.

La présidente: Que dites-vous du 8 décembre? Si nous commençons à environ 15 h 30, est-ce que tout le monde pourrait travailler?

M. Steven Fletcher: Madame la présidente, mes journées sont déjà bien remplies.

M. Réal Ménard: Ce sera notre fête de Noël.

La présidente: D'accord, le 8 décembre, nous travaillerons seulement de 15 h 30, disons, jusqu'à 17 h 30 ou 18 h.

Oui, monsieur Fletcher.

M. Steven Fletcher: Madame la présidente, mes journées sont vraiment totalement remplies, alors je me demandais si je pouvais, si personne n'a d'objection, être dispensé ou déléguer quelqu'un de mon personnel à ma place.

La présidente: Tout à fait. Mais, permettez-moi de vous signaler, monsieur Fletcher, que la plupart d'entre nous avons des journées assez bien remplies et devons renoncer à nos autres activités lorsque vient le temps d'étudier un projet de loi.

M. Steven Fletcher: J'ai le cabinet fantôme et d'autres activités prévues à mon horaire ces jours-là, alors je ne peux pas faire faux bond à mes collègues.

La présidente: Je comprends, mais nous avons eu des cas où de nouveaux membres ont quitté l'étude article par article pour aller faire leur émission de télé.

M. Steven Fletcher: Oh non, il s'agit de motifs valables, de choses importantes.

La présidente: D'accord, je crois que nous avons un plan. Je veux seulement vous rappeler qu'il n'y aura pas de séance le lundi 30 novembre.

Nous devons maintenant fixer un nouvel échéancier. Que diriez-vous du mercredi 1^{er} décembre à 17 heures pour la remise de vos amendements à la greffière?

La greffière du comité (Mme Carmen DePape): J'aurais une dernière question: lorsque je recevrai les amendements, est-ce que je devrai en distribuer une copie à tout le monde? Est-ce que c'est ce que vous voulez?

● (1250)

La présidente: Non, vous n'avez pas à faire ça. Il est préférable qu'on ne les reçoive qu'une fois qu'ils seront classés et rassemblés dans une liasse.

La greffière: Est-ce que vous voudriez recevoir la liasse avant la séance, si cela est possible?

La présidente: Je n'arrive pas à me rappeler. Est-ce que c'est ce qu'on fait habituellement?

La greffière: Oui.

La présidente: Alors, très bien, si vous pouvez nous la fournir à l'avance.

Il y a une autre question que je dois vous poser. Nous avons discuté de certaines possibilités concernant nos modes de fonctionnement.

J'ai demandé à la greffière si le comité pouvait se réserver le droit d'examiner et d'approuver les règlements. La réponse est oui, et il y a deux façons de le faire. Nous pouvons soit le prévoir dans le projet de loi au moyen d'un amendement, soit déposer le projet de loi et proposer l'adoption d'un rapport indiquant que le comité souhaite examiner et approuver les règlements. Je crois que nous devrions opter pour la première façon de procéder qui est plus formelle.

J'ai aussi demandé si le comité pouvait interrompre l'étude article par article pour entendre d'autres témoins s'il le juge nécessaire et, encore là, la réponse est affirmative.

Mon autre question portait sur la présentation des amendements. Nous avons fixé un délai pour ce faire. Nous venons tout juste d'en convenir. C'est maintenant le mercredi 1^{er} décembre à 17 heures.

La greffière a demandé si le comité allait accepter les amendements présentés après l'expiration du délai. Selon mon expérience, il arrive parfois que nous nous rendions compte en plein coeur du débat sur un projet de loi que nous avons oublié quelque chose. Je suggérerais donc que nous acceptions la présentation d'amendements tout au long du processus...

M. Rob Merrifield: Avec l'accord de la majorité des membres du comité.

La présidente: Oui, mais il ne faut pas qu'il s'agisse d'une nouvelle façon de présenter un amendement déjà rejeté. Autrement dit, si le concept à la base de votre amendement est rejeté, nous ne voulons pas que vous changiez simplement sa formulation pour le présenter de nouveau. Vous voyez ce que je veux dire? Si vous avez une nouvelle idée, vous pouvez nous la soumettre en tout temps, mais nous devons convenir de ne pas laisser libre cours aux pitreries.

Monsieur Thibault.

L'hon. Robert Thibault: Concernant l'approbation des règlements par le comité, j'aurais seulement une mise en garde quant à la prudence dont nous devons faire montre dans la rédaction de ces dispositions. Le projet de loi comporte une section sur les mesures d'urgence qui permet au ministre de prendre des règlements rapidement en cas d'urgence. Nous ne voulons pas limiter ce pouvoir que j'estime important, pour les cas où il se produirait un incident pendant que le comité ne siège pas. Nous devons donc faire attention.

La présidente: Oh non, nous ne voudrions surtout pas interrompre le processus. C'est simplement que ce projet de loi sera suivi, dans je ne sais pas combien de mois, d'un ensemble complexe de règlements que les fonctionnaires auront rédigés pour traiter de toutes les situations. Comme nous avons pu le constater dans le cas des technologies de reproduction, cela laisse un grand pouvoir décisionnel aux fonctionnaires. Pas question de mettre en doute leurs compétences, mais nous aimerions pouvoir exercer nos fonctions de surveillance politique.

Comme ces règlements sont publiés dans la *Gazette*, nous aimerions les voir et pouvoir...

L'hon. Robert Thibault: Les approuver.

La présidente: ... les approuver et les modifier. En fait, il serait bon que cela soit précisé dans l'amendement également, qu'il soit indiqué que nous pouvons les approuver et les modifier si nous ne sommes pas satisfaits. Les fonctionnaires auront à justifier les règlements qu'ils proposent et peut-être arriveront-ils à nous convaincre de leur pertinence, mais on parle ici du processus global.

Il n'est certes pas question de restreindre le pouvoir d'intervention du ministre, parce qu'il est prévu dans le projet de loi.

Monsieur Ménard.

[Français]

M. Réal Ménard: Est-ce qu'on peut savoir si vous-même ou le gouvernement prévoyez faire rédiger un amendement, afin qu'on ne le fasse pas quatre fois? Qui prend la responsabilité de faire rédiger un amendement, comme les règlements sur le tabac, pour que ce soit déferé au comité? Peut-être que vous, madame la présidente, pourriez prendre cette responsabilité, ou le gouvernement. Qui prend la responsabilité? Est-ce que vous prévoyez le faire?

[Traduction]

La présidente: Vous parlez de celui concernant les règlements?

[Français]

M. Réal Ménard: Oui.

[Traduction]

La présidente: Je crois que les conservateurs ont accepté de le faire, n'est-ce pas?

M. Rob Merrifield: Eh bien, nous allons nous assurer que cela est fait, si nécessaire, mais quant au libellé exact de l'amendement, il est possible que nous ayons besoin de certains conseils juridiques pour le rédiger.

La présidente: C'est pour des choses du genre que vous pouvez vous adresser à Francis Descôteaux.

[Français]

M. Réal Ménard: Est-ce que quelqu'un prend la responsabilité? Peut-être que le gouvernement souhaite l'amener.

L'hon. Robert Thibault: Cela ne fait pas de différence.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Lunney.

M. James Lunney: D'habitude, le conseiller juridique est présent durant l'étude article par article pour appuyer le comité. C'est bien le cas?

Mme Nancy Chenier (attachée de recherche auprès du comité): Il y aura deux personnes. Nous aurons une conseillère législative et également une avocate.

M. James Lunney: Oui, c'est comme ça que cela se fait habituellement, pour que nous puissions consulter ces personnes.

• (1255)

La présidente: Joann est la conseillère législative et Marlisa, qui est ici, est également avocate et sera avec nous pour l'étude. Si nous sommes confrontés à d'autres difficultés que nous n'arrivons pas à résoudre nous-mêmes, nous pouvons toujours demander de l'aide extérieure.

Monsieur Carrie.

M. Colin Carrie: Madame la présidente, j'ai une question. Comme je suis nouveau ici, je présumais que nous allions siéger et travailler jusqu'au 17 décembre, mais j'ai entendu dire qu'il arrivait parfois que l'on mette fin prématurément à la session. Avez-vous eu des informations en ce sens?

La présidente: Je n'ai eu aucune indication à l'effet que le gouvernement entendait écourter nos travaux, si ce n'est d'une journée ou deux—ce qui arrive parfois—mais certainement pas d'une semaine.

M. Colin Carrie: Je me demandais seulement si nous allions travailler.

La présidente: Mais nous avons entendu des rumeurs voulant que l'opposition souhaite interrompre les travaux prématurément. En avez-vous eu vent?

Des voix: Oh, oh!

M. Colin Carrie: J'ai des plans jusqu'au 17 décembre, alors je prévoyais être ici pour la séance du 16 décembre.

L'hon. Robert Thibault: Nous pourrions essayer d'acquiescer à la demande de l'opposition, si c'est là son désir.

M. Colin Carrie: Je voulais simplement savoir ce qui se passe habituellement lorsque...

La présidente: Je compte être ici jusqu'au 17 et notre dernière séance doit avoir lieu le 16. C'est ce que prévoit notre horaire. Je crois que ces rumeurs de fermeture prématurée de la Chambre sont parfois lancées et alimentées par le personnel, plutôt que par les députés.

M. Rob Merrifield: Je crois que nous serons ici jusqu'au 17...

La présidente: C'est aussi mon avis.

M. Rob Merrifield: ... à moins que je ne déclenche des élections.

Des voix: Oh, oh!

La présidente: Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Savage.

M. Michael Savage: C'est sur un autre sujet. Nous avons tous suggéré des thèmes d'étude pour les travaux futurs du comité. Je voulais seulement...

La présidente: Je viens de voir la liste. La greffière devrait vous la faire parvenir aujourd'hui ou demain et j'espère bien que d'ici la séance de jeudi prochain, nous aurons pu en discuter et la classer par ordre de priorité après avoir rencontré ce jeune homme, Khristopher Knowles.

[Français]

M. Réal Ménard: Vous allez revenir sur la question des trois fonctionnaires congédiés. Il faut donner suite à la motion que nous avons adoptée. Nous ne sommes pas obligés de le faire maintenant, car il faut aller préparer la période de questions, mais il faudra revenir là-dessus. Pour notre part, nous voulons entendre les trois fonctionnaires. Cela peut être fait en janvier, mais on veut les entendre.

[Traduction]

La présidente: Lorsque nous aurons mené à terme la charge de travail que nous avons convenu, monsieur Ménard, je demanderais à la greffière de revenir en arrière, parce qu'il y a certaines questions que nous avons laissées en suspens. Il y a notamment celle que vous mentionnez. Nous avons également reçu une lettre de la vérificatrice générale concernant l'achat en vrac de produits pharmaceutiques et je crois qu'il est important que nous donnions suite au dossier lorsque la vérificatrice générale prend la peine de nous écrire.

À notre retour en février, la greffière nous aura préparé une liste de ces questions en suspens.

M. Réal Ménard: J'ai une motion pour mardi prochain.

La présidente: Vous avez une motion?

[Français]

M. Réal Ménard: Sur les cyberpharmacies. C'est très important.

[Traduction]

La présidente: Eh bien, c'est l'un des sujets qui apparaît sur la liste de thèmes possibles pour nos travaux futurs.

[Français]

M. Réal Ménard: Effectivement.

[Traduction]

La présidente: La séance est levée.

Merci, mesdames et messieurs.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.