



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent de la santé

---

HESA • NUMÉRO 042 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mercredi 4 novembre 2009**

**Présidente**

Mme Joy Smith



## Comité permanent de la santé

Le mercredi 4 novembre 2009

• (1525)

[Traduction]

**La présidente (Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC)):**  
Je déclare la séance ouverte.

Bon après-midi, mesdames et messieurs. Veuillez excuser notre retard. L'on m'a demandé de retarder la séance du Comité de la santé en raison de l'hommage rendu à l'ancien gouverneur général Leblanc.

M. Malo a demandé que nous commencions parce que nous avons un programme chargé.

Merci de cette demande. Maintenant qu'elle a été formulée, je peux ouvrir la séance et je vous en remercie.

Nous traitons aujourd'hui d'un sujet très intéressant. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous tenons une séance d'information sur la politique des compagnies aériennes autorisant la présence de petits animaux de compagnie dans les cabines à passagers.

Nous allons inviter chacun des témoins à faire un exposé de cinq minutes. Ensuite, nous aurons des tours de questions de sept minutes.

Je dois vous annoncer que quelqu'un d'autre va occuper la présidence sous peu, car je dois retourner à la Chambre très prochainement pour prononcer un discours. Je reviendrai après le discours. La journée d'aujourd'hui va être de la haute voltige, un peu comme sur une planche à roulettes.

Nous recevons aujourd'hui Diane Bergeron, une utilisatrice de chien-guide, Mary Allen, directrice générale de l'Association d'information sur l'allergie et l'asthme, Jennifer Schenkel, directrice des communications de l'Association pulmonaire du Canada.

Nous aurons ensuite une vidéoconférence avec Jill Frigon, une infirmière autorisée, qui est la coordinatrice des initiatives de la santé à l'Association pulmonaire du Canada; le Dr Robert Schellenberg, chef de la division des allergies et d'immunologie de la faculté de médecine de l'Université de la Colombie-Britannique, et Thomas Kovesi, spécialiste des troubles respiratoires infantiles, Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario, tous deux comparaisants pour le compte de la Société canadienne de thoracologie; enfin, représentant l'Office des transports du Canada, nous entendrons Joan MacDonald, directrice générale, Direction générale du règlement des différends et Mary-Jane Gravelle, directrice, Direction des transports accessibles.

Je vous remercie infiniment de votre présence aujourd'hui, et aussi de votre patience.

Nous allons commencer avec Diane Bergeron, une utilisatrice de chien-guide.

Diane, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

**Mme Diane Bergeron (utilisatrice de chien-guide, à titre personnel):** Merci.

J'apprécie réellement l'invitation à venir vous entretenir pendant quelques minutes aujourd'hui. Je tenais à le faire pour assurer que soit bien comprise la différence entre un chien-guide ou un chien d'assistance et un chien de compagnie, différence dont la législation et la réglementation doivent tenir compte.

Un chien-guide ou chien d'assistance est spécialement entraîné, habituellement par une organisation d'entraîneurs spécialisés et qualifiés, pour atténuer une invalidité et veiller à la sécurité du maître qui a besoin de leur protection en raison de leur déficience. Ce chien leur donne également une plus grande indépendance et leur donne une plus grande liberté de faire ce qu'ils veulent faire et de jouir d'une meilleure qualité de vie.

En réfléchissant à ce que j'allais vous dire, j'ai été frappée par ce paradoxe: vous m'invitez à venir traiter de ce sujet, alors qu'il y a un an on m'a refusé l'accès de la cabine d'un avion à mon chien. Je me rendais à Londres. J'ai eu une bagarre de trois mois parce que je ne pouvais convaincre l'agence que mon chien devait m'accompagner dans la cabine, avant de finalement avoir gain de cause. Je pense qu'il est un peu paradoxal que je sois là aujourd'hui pour demander l'interdiction des animaux de compagnie dans les cabines des avions.

Les chiens-guides ou chiens d'assistance sont très bien entraînés. Il en coûte habituellement entre 30 000 et 60 000 \$ pour entraîner et faire certifier un chien. Les maîtres-chiens eux-mêmes doivent être formés. Nous allons dans des écoles spéciales nous entraîner avec notre animal. C'est toute une entreprise, longue et ardue, que d'acquérir un animal d'assistance ou un chien-guide et d'apprendre à fonctionner avec lui.

Une des choses que nous apprenons, c'est de maîtriser le chien en toute situation. Le chien a pour instinct naturel d'être distrait par d'autres animaux et de vouloir aller interagir avec eux, mais on leur apprend à ne pas le faire. Mais l'instinct subsiste. Vous ne pouvez supprimer cet instinct, vous entraînez simplement le chien à ne pas le suivre. La présence d'animaux familiers dans la cabine d'un avion représente une distraction pour les chiens-guides et chiens d'assistance. Je me suis trouvée dans un avion où il y avait un chat juste à côté de moi. Mon chien était beaucoup moins stressé que le chat, mais c'était quand même une source de distraction. S'il survenait une évacuation d'urgence, il pourrait être difficile pour un chien-guide ou un chien d'assistance de rester attentif.

Le principal objet de ma présence ici est de faire en sorte que l'on comprenne bien que les chiens-guides et chiens d'assistance ont une raison d'être précise et devraient être exemptés de tout règlement interdisant la présence d'animaux familiers dans la cabine.

Merci.

• (1530)

**La présidente:** Merci beaucoup de votre exposé.

Je dois maintenant me rendre à la Chambre des communes et je demande donc à l'une de nos vice-présidentes, Mme Judy Wasylcyia-Leis, de prendre le relais pendant quelques minutes. Je reviendrai après mon discours et nous poursuivrons.

Merci.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD)):** Merci beaucoup.

La partie pertinente de cette annonce est que l'absence ne durera que quelques minutes, et j'aurai donc l'occasion de poser beaucoup de questions, n'est-ce pas?

**Des voix:** Oh, oh!

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Nous passons maintenant à Mary Allen, directrice générale, Association d'information sur l'allergie et l'asthme.

**Mme Mary Allen (directrice générale, Association d'information sur l'allergie et l'asthme):** Merci.

Je commencerai par dire quelques mots sur l'allergie. On pense que près de 30 p. 100 des Canadiens souffrent d'une allergie d'une sorte ou d'une autre. Bien que je ne crois pas qu'il existe de chiffres exacts, peut-être 10 p. 100 d'entre eux sont allergiques à divers degrés aux animaux. L'origine des problèmes tend à être les squames et la salive des animaux familiers et les squames peuvent flotter dans l'air. Elles sont légères, peuvent être inhalées et déclencher des symptômes dans le nez, les yeux, ou les poumons dans le cas des asthmatiques. Il est certes difficile de prédire à l'avance la gravité d'une réaction, car cela est très variable d'une personne à l'autre, et même chez la même personne à des moments différents. Il peut exister des facteurs co-occurents, tels qu'une réaction à d'autres allergènes, d'autres déclencheurs, à un rhume et ainsi de suite.

Les gens qui évitent les animaux familiers tendent à considérer que le fait de les autoriser dans la cabine restreint leur liberté de circulation et leur inflige des obstacles indus lorsqu'ils voyagent. Je vais passer en revue certaines des préoccupations que nous avons entendues.

Ils craignent de faire une réaction dans le ciel, sans pouvoir quitter les lieux, étant enfermés dans l'avion, et sans possibilité d'aide médicale en cas de besoin.

Ces personnes ne savent pas non plus à quoi s'attendre par avance. Elles ne savent pas, en partant, si elles ne vont pas trouver inopinément un petit animal de compagnie assis à côté d'elles. Certaines disent que lorsque cela arrive et qu'elles demandent à changer de place, cela ne leur est pas toujours accordé; elles ne trouvent pas d'autre place dans l'avion. Elles savent qu'une fois que les animaux ont quitté l'avion, quantité d'allergènes peuvent y subsister, même si le siège est bien nettoyé. Même si elles peuvent déterminer à l'avance qu'un animal de compagnie sera à bord, ce sera pour elles une grande incommodité que d'avoir à changer de vol et payer les pénalités et ainsi de suite.

Elles savent également que même si elles ne réagissent pas pendant le vol, il peut y avoir des réactions différées. Elles peuvent sentir les symptômes quatre à 12 heures plus tard. N'étant pas informées à l'avance, elles ne savent pas si elles vont devoir ajuster leur prise de médicaments avant de monter à bord. D'aucuns ont fait valoir en outre que même les équipages et autres employés des compagnies aériennes peuvent aussi être touchés s'ils sont asthmatiques.

Les allergiques préféreraient clairement que les animaux de compagnie ne soient pas admis dans les avions. C'est ce que nous préconisons, à l'exception bien sûr des chiens d'assistance — mais à

défaut ces personnes aimeraient être averties à l'avance si un animal va être à bord. Elles aimeraient d'autres procédures pour réduire le risque et améliorer la communication, peut-être en confinant les animaux de compagnie dans une section à l'arrière de l'avion, le droit de changer de siège, un meilleur nettoyage des avions par les compagnies, peut-être l'adoption de sièges en cuir, elles aimeraient avoir le droit d'annuler et changer de vol sans pénalité, ou un mécanisme qui leur permette même de déclarer par avance leurs allergies, si bien qu'à partir de ce moment les animaux de compagnie ne seraient plus acceptés sur ce vol.

Je sais que c'est un problème difficile parce qu'il y a, d'une part, les amoureux des animaux et, d'autre part, ceux qui y sont allergiques — c'est parfois une seule et même personne — et ce n'est pas un sujet sur lequel il est facile de mettre tout le monde d'accord. Cependant, voilà les principaux arguments que j'ai entendu.

Merci.

• (1535)

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Merci beaucoup.

La prochaine intervention sera par vidéoconférence, avec Jill Frigon, de l'Association pulmonaire du Canada.

Nous entendez-vous, Jill?

**Mme Jill Frigon (infirmière autorisée, coordonnatrice des initiatives de la santé, Association pulmonaire du Canada):** Oui, je vous entends. M'entendez-vous?

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Oui.

Allez-y. Vous avez cinq minutes.

**Mme Jill Frigon:** Bon après-midi, madame la présidente et membres du comité.

Je me nomme Jill Frigon. Je suis coordinatrice des initiatives de la santé à l'Association pulmonaire de la Saskatchewan et infirmière autorisée.

Je suis ici pour représenter les nombreux patients que je soigne chaque jour et qui souffrent d'allergies aux animaux familiers, d'asthme et de diverses autres maladies respiratoires. Je suis là non seulement comme professionnelle de la santé, mais aussi comme patiente. Je souffre d'asthme et ce depuis toute ma vie. C'est l'une des raisons pour lesquelles je comparais par téléconférence depuis un lieu à proximité, mais à distance de vous tous, car je ne pourrais me trouver dans la même pièce qu'un animal sans subir une attaque d'asthme.

L'asthme est une maladie pulmonaire chronique qui cause une inflammation des voies respiratoires, ce qui rend la respiration très difficile. L'asthme est l'une des causes majeures d'hospitalisation des enfants et la maladie chronique la plus courante chez les enfants.

Les attaques d'asthme peuvent être déclenchées par toute exposition à des animaux familiers et conduire à des épisodes d'essoufflement extrêmes. Les attaques d'asthme exigent un traitement immédiat et souvent une attention médicale. Les attaques d'asthme peuvent même être fatales.

Les animaux familiers sont un déclencheur courant d'asthme, causant des poussées actives et des attaques d'asthme. Lorsque je suis exposée à un chien ou un chat ou à leurs squames, je fais une attaque d'asthme. Je vais vous donner une illustration de ce qui se passe.

En sus d'éternuer, de tousser et de larmoyer, je sens que ma poitrine se comprime; c'est comme si j'avais un éléphant assis sur la poitrine. Je lutte pour respirer. Lorsque cela arrive, je suis forcée d'augmenter ma prise de médicaments du fait que mes voies respiratoires sont devenues enflammées, comprimées et rétrécies. Après l'attaque initiale et après avoir pris mes médicaments, il importe de le signaler, je ne vais pas me sentir en bonne santé avant des semaines, car le processus inflammatoire se prolonge sensiblement plus longtemps que l'attaque initiale. De ce fait, je suis souvent si malade que je ne peux me rendre au travail et donc suis dans l'incapacité de m'occuper de ma famille ou de soigner mes malades, ce qui est réellement important.

J'ai passé une bonne partie des 10 premières années de ma vie à l'hôpital à cause de mon asthme. À l'âge de trois ans, j'ai été exposée au chat d'un ami de la famille et je me suis retrouvée pendant plusieurs jours à l'unité de soins intensifs de l'Hôpital général de Regina. Cela vous donne une idée de la gravité que peut revêtir l'asthme.

Au fil des ans, j'ai appris à bien mieux gérer mon asthme, c'est sûr. Sachez que les résultats des recherches sont très clairs: les asthmatiques doivent éviter leurs déclencheurs, en sus de prendre leurs médicaments et d'aménager leur mode de vie. Les animaux familiers sont souvent l'un de ces déclencheurs.

Les conséquences de l'exposition à des déclencheurs comme les animaux familiers peuvent varier. L'éventail est plutôt large. Certains auront une réaction légère, telle que yeux larmoyants, éternuements et toux. Mais d'autres peuvent être à l'autre extrémité de l'éventail et souffrir de dyspnée extrême mettant en danger leur vie.

Je travaille très fort pour rester en santé et en bonne condition physique, et j'évite à tout prix mes déclencheurs, rien que pour pouvoir faire les choses que j'aime. Je m'entraîne pour un demi-marathon; je suis danseuse dans une troupe et j'enseigne régulièrement dans des classes de conditionnement physique, lorsque mon asthme est sous contrôle.

Au cours de ma carrière j'ai étudié la kinésiologie et l'activité physique adaptée, travaillant avec des personnes handicapées, ce qui m'a conduit à la profession d'infirmière. J'ai donc vu de première main comment une invalidité peut réellement nuire à la qualité de la vie. Je ne veux pas me sentir handicapée à cause de mon asthme.

Aujourd'hui, je représente les nombreux patients, les familles et proches dont je me soucie et qui tous veulent voyager en sécurité. Je vous demande aujourd'hui de ne pas faire passer les intérêts des sociétés avant la santé du public — et la mienne.

J'ai pris un vol d'Air Canada pour venir de Saskatchewan et pouvoir m'entretenir avec vous aujourd'hui. Si un chien ou un chat avait été à bord, je n'aurais pas eu cette possibilité de vous parler, de vous faire part de mon vécu et de représenter mes patients. En effet, je serais tout simplement trop malade et trop essoufflée pour pouvoir parler.

Je vous demande donc d'examiner la demande que l'Association pulmonaire formule aujourd'hui.

Merci beaucoup, madame la présidente.

• (1540)

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Merci beaucoup, Jill.

Nous allons maintenant passer à la Société canadienne de thoracologie pour écouter Thomas Kovesi, un spécialiste des troubles respiratoires infantiles au Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario.

**Dr Thomas Kovesi (spécialiste des troubles respiratoires infantiles, Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario, Société canadienne de thoracologie):** Madame la vice-présidente, membres du comité, c'est un plaisir que d'être parmi vous aujourd'hui au nom de la Société canadienne de thoracologie et du CHEO, le Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario, pour traiter de ce sujet important.

Je suis spécialiste des troubles respiratoires, ou pneumologue pédiatre — professeur associé de pédiatrie à l'Université d'Ottawa et l'un des principaux auteurs des Principes directeurs du Consensus canadien sur l'asthme infantile. Je suis reconnu à l'échelle nationale pour ma recherche sur la qualité de l'air et la santé pulmonaire des enfants inuits. Je dois admettre également que je suis actuellement redéployé comme médecin à l'unité de traitement d'urgence du H1N1 au CHEO.

Je veux vous parler aujourd'hui de la question de la circulation aérienne dans la cabine passagers d'un avion et pourquoi cela peut présenter un problème pour les asthmatiques et ceux souffrant d'allergies aux animaux.

Comme les membres du comité l'ont déjà entendu, le principal allergène produit par les chats réside sur leur peau et leur fourrure. C'est ce que l'on appelle souvent les squames. Cet allergène est souvent présent sous forme de très petites particules qui peuvent rester en suspension dans l'air pendant de longues périodes.

Les avions de lignes modernes assurent environ 15 à 20 échanges d'air par heure, ce qui se compare très favorablement avec une fréquence typique d'environ 12 changements d'air par heure dans une pièce, tels qu'un bureau ou cette salle-ci, ou environ cinq changements d'air par heure dans votre maison. En outre, les avions de ligne sont dotés de filtres HEPA sophistiqués qui filtrent les particules, dont les allergènes ou les microorganismes. Cependant, la situation n'est pas aussi simple que cela, pour deux raisons: les courants de ventilation et l'emploi de sièges rembourrés.

Voyons les deux problèmes l'un après l'autre. Pour ce qui est de la ventilation et de la circulation d'air dans les avions de ligne, l'air entre normalement près du plafond de la cabine, fait le tour de la cabine et ressort près du plancher de la cabine. Moins d'air circule sur la longueur de la cabine. La recherche a montré que les courants de circulation d'air de la cabine n'éliminent pas entièrement le risque que des bactéries en suspension ne se déplacent d'une section à l'autre. Dans tout espace fermé, des micro courants de circulation d'air peuvent se produire et être très difficiles à prédire. Pour cette raison, et en dépit des systèmes de ventilation sophistiqués et les filtres HEPA, des infections de tuberculose et de SRAS, par exemple, se sont produites, en particulier sur des passagers assis à quelques rangées de distance.

C'est pourquoi en 1998, Air Canada a interdit de servir des arachides sur ses vols. Il est impossible de prédire la possibilité que des allergènes se déplacent d'une partie de l'avion dans une autre.

Avant qu'Air Canada interdise les arachides dans ses avions, j'ai eu un patient faisant une réaction anaphylactique aux arachides qui a failli décéder sur un vol entre Londres et Ottawa après avoir été exposé à des odeurs d'arachides consommées par d'autres passagers.

Comstock et ses collègues de Californie ont signalé des réactions aux noix potentiellement fatales chez des passagers de vols commerciaux. Il a signalé deux patients ayant fait des réactions virtuellement mortelles, dont l'une qui a exigé le détournement de l'avion, et un total de six patients qui ont dû se rendre aux urgences après leur vol. Plus de 60 p. 100 de ces réactions étaient causées par l'inhalation d'allergènes.

Le deuxième problème qu'il faut examiner est le tissu de revêtement utilisé sur la plupart des sièges d'avion. De nombreuses études ont montré que les propriétaires d'animaux de compagnie peuvent transmettre les allergènes animaux de leurs vêtements sur des tapis et meubles remboursés dans des lieux autres tels que les écoles. En outre, les allergènes déposés sur ces surfaces peuvent causer des allergies et de l'asthme chez les personnes sensibles.

Une étude de Martin et consorts en Nouvelle-Zélande a déjà fait apparaître des concentrations accrues d'allergènes de chat sur les sièges d'avions commerciaux. Dans cette étude, 100 p. 100 des sièges des vols intérieurs et 14 p. 100 de ces des vols internationaux contenaient des niveaux cliniquement significatifs d'allergènes de chat.

Une étude de Custovic et consorts a montré que la quantité d'allergènes félins présents dans les meubles remboursés au domicile de personnes possédant des chats est 300 fois supérieure à ce que l'on trouve dans les maisons où il n'y a pas de chat. Ainsi, la quantité d'allergènes déposés sur les sièges d'avion sera énormément plus grande si l'animal est à bord que s'il n'y est pas.

Alors qu'Air Canada et WestJet offrent tous deux de placer les passagers allergiques sur des sièges éloignés des animaux, rien n'est envisagé pour assurer que les passagers allergiques aux animaux ne s'assoient pas sur un siège occupé précédemment ou récemment par un animal de compagnie.

● (1545)

En outre, asseoir les allergiques à distance des animaux à bord peut être impraticable, étant donné que des familles peuvent vouloir rester assises ensemble et sachant à quel point la plupart des vols sont bondés.

Le problème n'est pas seulement l'apparition de réactions allergiques ou de crises d'asthme, mais tient aussi au lieu où ces événements peuvent potentiellement intervenir. Comme vous l'imaginez, faire une crise d'asthme ici à l'Édifice du Centre n'est pas une bonne chose, mais ce serait bien pire si cela arrivait à 40 000 pieds d'altitude, surtout au-dessus d'un océan, où même le déroutement de l'avion prendrait du temps. Les allergiques et les asthmatiques peuvent avoir et ont des crises d'asthme qui mettent en danger leur vie, et le risque d'en faire une dans un avion est d'importance bien plus grande que les prétendus avantages commerciaux que retirent les compagnies aériennes en permettant la présence à bord des animaux de compagnie. Les déroutements de vols peuvent également comporter un coût pour la compagnie aérienne.

En 2005, la province de l'Ontario a interdit de fumer dans les lieux publics. À l'époque, l'Ontario Medical Association avait fait valoir — au risque de vous choquer un peu — qu'avoir une section non fumeurs dans un restaurant était comme avoir une section sans pipi dans une piscine. Du point de vue médical, interdire les animaux à bord des vols d'Air Canada est tout aussi logique, voire plus, qu'interdire de fumer dans les restaurants et d'uriner dans les piscines.

Merci beaucoup, madame la vice-présidente.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Merci beaucoup.

J'aimerais passer à Robert Schellenberg, également de la Société canadienne de thoracologie. Il est le chef de la Division des allergies et de l'immunologie à la Faculté de médecine de l'Université de la Colombie-Britannique.

Merci, Robert.

**Dr Robert Schellenberg (chef, Division des allergies et immunologie, Département de la médecine, Université de la Colombie-Britannique, Société canadienne de thoracologie):** Merci, madame la présidente.

Je suis heureux d'être ici avec l'Association pulmonaire du Canada et mon collègue, le Dr. Kovesi.

Je suis un allergologue qui ne souffre pas personnellement d'allergies et qui a possédé et des chiens et des chats, dont certains ont voyagé avec moi par avion, mais en toute sécurité dans la soute. Les soutes pressurisées autorisant le transport sûr des animaux, je pose la question aux membres du comité et aux compagnies aériennes: pourquoi mettre en danger la santé et la sécurité d'êtres humains en autorisant les animaux de compagnie dans les cabines principales des avions?

Comme les membres du comité le savent et comme Mary Allen l'a déjà fait remarquer, la prévalence des allergies aux animaux dans la population générale est élevée, avec des estimations indiquant que 10 p. 100 des individus sont allergiques aux chats et 5 p. 100 aux chiens. L'incidence est si élevée que la probabilité qu'un passager fasse une réaction allergique aux chats et aux chiens dans un grand avion de ligne, ou au moins soit exposé, est proche de 100 p. 100, et il y a certainement un risque considérable de réaction.

En tant que médecin, je dois dire que nombre de mes patients se disent inquiets de la présence d'animaux de compagnie dans les avions. L'une de ces patientes, qui est allergique aux chats, a été exposée récemment dans l'avion qui l'amenait à Ottawa pour la remise d'un prix national pour ses contributions à la science. La forte crise d'asthme qui s'est ensuivie l'a forcée à passer trois jours de plus à Ottawa pour s'y faire soigner et l'a empêchée de continuer sur Boston pour rendre visite à ses petits-enfants qu'elle tenait à revoir. Elle est aujourd'hui réticente à monter à bord de n'importe quel avion.

Une autre jeune femme qui est fortement allergique aux chats m'a appelé depuis le Royaume-Uni concernant son vol de retour. Elle sortait tout juste de l'hôpital après un séjour d'une semaine motivé par son asthme. Inutile de le dire, et elle et moi étions très inquiets qu'elle souffre d'une exacerbation aiguë si elle était exposée à un chat pendant le vol. Gérer une telle crise en plein milieu de l'Atlantique serait un cauchemar.

Bien que certaines personnes allergiques aux animaux de compagnie ne présentent que des symptômes aux yeux et au nez après une exposition, les allergènes félins et canins sont des déclencheurs majeurs de graves crises d'asthme chez d'autres. Ces crises peuvent mettre en danger la vie, comme Jill vous l'a dit. Une exposition, même traitée agressivement, peut entraîner des symptômes persistants pendant des jours.

Le plus gros risque de réaction est couru par ceux assis à proximité d'un animal et ceux qui ne peuvent éviter l'exposition, ce qui englobe les membres de l'équipage allergiques aux animaux. Tous les allergologues et pneumologues ont quantité de patients qui font des crises d'asthme graves lorsqu'ils sont exposés aux chats et aux chiens.

Avec les vastes distances qui séparent les villes de notre pays, tout le monde devrait avoir le droit de voyager par avion en sécurité. Les modes de transport autres sont tout simplement impraticables, tout comme il m'aurait été impossible de venir hier de Vancouver par un autre moyen.

L'hygiène est une autre préoccupation exprimée par beaucoup. Tenez-vous réellement à être assis à côté d'un chat ou d'un chien? Ce n'est pas mon cas, et j'avoue aussi préférer ne pas passer mon vol à soigner quelqu'un souffrant d'une grave attaque d'asthme.

Si les éleveurs de chats et de chiens expédient leurs précieux animaux dans la soute des avions, cela est sûrement approprié pour le propriétaire d'un seul animal. Pourquoi une petite minorité de passagers devraient-ils ruiner le confort et la santé d'un nombre beaucoup plus grand qui ont la malchance d'être allergiques aux animaux de compagnie? La sécurité aérienne ne se limite pas au bon entretien des avions. Si on veut la garantir à tous les Canadiens, une loi ou un règlement interdisant l'accès des cabines d'avion aux animaux de compagnie s'impose.

Merci, madame la présidente.

• (1550)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à l'Association pulmonaire du Canada, avec Jennifer Schenkel.

**Mme Jennifer Schenkel (directrice, Communications, Association pulmonaire du Canada):** Merci.

Madame la présidente et membres du comité, au nom de l'Association pulmonaire du Canada, je vous remercie de l'invitation à comparaître aujourd'hui pour vous faire part de notre préoccupation face à la décision des compagnies aériennes canadiennes d'autoriser les animaux de compagnie à voyager dans les cabines des avions.

Au départ, je tiens à vous remercier, madame la présidente, ainsi que les vice-présidentes, madame Wasylcia-Leis et madame Murray, d'être si attentives à ce problème, ainsi que tous les membres du comité d'avoir accepté de tenir cette réunion aujourd'hui.

J'aimerais prendre un moment pour expliquer comment l'Association pulmonaire a pris conscience du problème des animaux de compagnie dans les cabines à passagers des avions.

En mai 2008, un bénévole de l'Association souffrant de fortes allergies aux animaux familiers a tenté de monter à bord d'un avion de WestJet au départ de St. John's. À la dernière minute, il a remarqué derrière lui, dans la file d'attente pour monter à bord, un passager portant un chat dans une cage. Comme il craignait de faire une grave réaction allergique au chat en plein vol, ce bénévole a demandé à être placé sur un vol différent. Malheureusement, cela lui a été refusé. Il a de ce fait acheté un billet sur un vol d'Air Canada, qui à ce stade ne permettait pas les animaux familiers à bord des cabines.

Suite à expérience d'un de nos bénévoles, l'Association pulmonaire a contacté WestJet pour connaître sa politique à l'égard des animaux à bord des avions. Nous avons appris que WestJet autorise jusqu'à deux chiens, chats, oiseaux ou lapins à voyager dans la cabine des passagers sur chaque vol et n'informe pas les passagers des vols comprenant des animaux familiers.

De façon à garantir un voyage sûr aux passagers allergiques, nous avons demandé à WestJet d'offrir des vols exempts d'animaux familiers. WestJet a répondu qu'elle n'était pas prête à modifier sa

politique, préférant à la place asseoir les passagers atteints de maladie pulmonaire et d'allergies à plusieurs rangées de distance de ces animaux.

En juillet 2009, Air Canada a commencé également à autoriser les animaux de compagnie dans ses cabines, ce qu'elle ne faisait pas auparavant. Comme dans le cas de WestJet, l'Association pulmonaire a écrit au président et directeur général d'Air Canada pour demander que la compagnie accepte notre recommandation de rendre le voyage aérien plus sûr pour les personnes allergiques aux animaux de compagnie. Comme WestJet, Air Canada a rejeté nos recommandations, faisant état de son désir d'accueillir les animaux familiers.

Étant donné que les deux grandes compagnies nationales autorisent maintenant les animaux de compagnie dans les cabines de passagers et sachant que cela expose à risque un grand nombre de Canadiens souffrant de maladie pulmonaire, l'Association pulmonaire s'est sentie obligée de porter ce problème à l'attention du public canadien. Fin juin 2009, nous avons commandé quatre questions dans un sondage omnibus d'Angus Reid demandant aux Canadiens ce qu'ils pensent de cette pratique, et je serais ravie d'en remettre les résultats au comité. Quatre-vingt-huit pour cent des Canadiens ont dit vouloir que les compagnies aériennes canadiennes offrent des vols sans animaux de compagnie, et 75 p. 100 ont estimé qu'il incombe au gouvernement fédéral d'agir en vue de protéger les passagers et membres d'équipage souffrant d'asthme et d'allergies aiguës aux animaux.

Nous avons ensuite lancé une campagne d'action nationale sur l'Internet. Cette campagne n'a été promue que par le bouche à oreille et la publicité gratuite. Au cours des 12 semaines de la campagne, près de 3 000 Canadiens ont visité notre site pour envoyer des lettres aux membres du Comité de la santé et aux dirigeants d'Air Canada et de WestJet réclamant des audiences sur la présence des animaux de compagnie dans les avions. Nous avons été impressionnés par le grand nombre de Canadiens qui ont exprimé leur préoccupation à ce sujet et réclamé aux compagnies aériennes et au gouvernement de les protéger, eux et les membres de leurs familles, contre la possibilité d'une réaction allergique grave en cours de vol.

L'Association pulmonaire est extrêmement inquiète au sujet de la santé des passagers et des membres d'équipage souffrant d'allergies graves aux animaux familiers. Je tiens à souligner qu'avant la réunion d'aujourd'hui, l'Association pulmonaire a parlé avec un représentant de WestJet qui nous a informés qu'au cours des 18 derniers mois 25 p. 100 de leurs vols avaient un animal de compagnie à bord. Ce chiffre exclut les animaux d'assistance. Le nombre moyen d'animaux par vol était de 1,2. Nous avons conscience qu'aucune solution que nous puissions proposer ne sera parfaite, mais l'Association est prête à un compromis susceptible de réduire le risque couru par les passagers souffrant d'asthme ou d'allergies aux animaux susceptibles d'être exacerbés par l'exposition à un animal.

La recommandation que nous formulons à votre comité est de demander aux compagnies aériennes d'interdire les animaux de compagnie dans les cabines des avions. Il n'y a pas lieu d'empêcher ceux qui souffrent de maladie pulmonaire de se déplacer par avion. Parallèlement, nous ne voulons pas que des personnes souffrant d'autres déficiences et qui ont besoin d'un animal d'assistance se voient refuser l'accès à un avion. Aussi, nous recommandons que sur les vols où un animal d'assistance est à bord, les passagers soient informés par avance et aient l'option soit de prendre ce vol soit d'être transférés sur le prochain vol disponible, aux frais de la compagnie aérienne. Bien que ce compromis ne soit pas parfait, il réduira grandement l'exposition aux allergènes animaux et le risque de crises d'asthme.

Nous pensons qu'à une époque où les Canadiens peuvent présélectionner leurs repas, leurs sièges et de nombreuses autres options de voyage, les systèmes d'information existants peuvent facilement accéder à la demande de personnes allergiques d'être placées sur un vol sans animaux de compagnie dans la cabine.

• (1555)

Beaucoup de gens adorent les animaux familiers. De fait, un grand nombre de membres de l'Association pulmonaire en possèdent. Il ne s'agit pas de refuser à quiconque le privilège de voyager avec son animal de compagnie. Il s'agit plutôt de trouver un moyen terme qui fasse la part entre l'amour de nos animaux familiers et la santé et la sécurité des passagers et des équipages qui sont exposés à risque du fait de leurs allergies et de leur asthme.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à l'Office des transports du Canada et à Mme Joan MacDonald, directrice générale.

**Mme Joan MacDonald (directrice générale, Direction générale du Règlement des différends, Office des transports du Canada):** Merci, madame la présidente et membres du comité.

Je suis Joan MacDonald, directrice générale du Règlement des différends à l'Office des transports du Canada. Ma collègue est Mary-Jane Gravelle, notre directrice responsable des transports accessibles.

L'Office des transports du Canada est un tribunal administratif fédéral dont les compétences couvrent un vaste éventail de questions économiques touchant les modes de transport aérien, ferroviaire et maritime, et comprend le transport accessible des personnes handicapées. Son rôle est d'offrir un mécanisme de règlement des différends efficace et d'assurer une réglementation économique, conformément au mandat qui lui est attribué par la Loi sur les transports au Canada.

[Français]

À titre de tribunal administratif indépendant, l'office est doté des pouvoirs d'une cour et peut prendre des décisions exécutoires.

[Traduction]

Les décisions sont rendues par les cinq membres à temps plein de l'office, qui sont nommés par le gouverneur en conseil et soutenus dans leurs tâches par les 260 membres du personnel de l'office.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais souligner que mes observations aujourd'hui ne s'appliquent pas aux animaux d'assistance, tels que les chiens-guides des aveugles, qui ne sont évidemment pas considérés comme des animaux de compagnie. Les transporteurs canadiens exploitant des avions de grande taille du Canada sont tenus de par la

réglementation de l'Office de transporter ces animaux d'assistance dans la cabine.

[Français]

Avant d'aborder le sujet des plaintes sur l'accessibilité liées aux animaux de compagnie, je voudrais brièvement soulever la question du tarif aérien.

[Traduction]

Un tarif est le contrat passé entre les passagers et la compagnie aérienne. Les transporteurs sont généralement libres de fixer les conditions qu'ils veulent dans ces contrats, pourvu qu'elles soient claires, justes et raisonnables. Les tarifs peuvent couvrir une grande diversité de sujets, y compris la question de savoir si les animaux familiers peuvent être transportés dans la cabine, dans la soute ou le comportement à bagages.

Aujourd'hui, la plupart des affaires tarifaires relatives aux animaux de compagnie dont l'Office a eu à connaître concernent le transport d'animaux dans les compartiments à bagage des avions. Mais une affaire tarifaire portait sur l'admission à bord d'un animal dans la cabine de l'avion, ce que n'autorisait pas alors le tarif du transporteur.

• (1600)

[Français]

L'office a également été saisi de plaintes sur l'accessibilité déposées par des voyageurs aériens qui sont allergiques aux animaux.

[Traduction]

Bien que le mandat de l'Office ne couvre pas les questions sanitaires en soi, sa loi habilitante lui donne le pouvoir de lever ce que nous appelons les obstacles indus à la mobilité des personnes ayant une déficience. L'Office procède pour cela par différents moyens: codes de pratique volontaires, règlements, décisions contraignantes sur plaintes individuelles et ordonnances imposant des mesures correctrices pour lever les obstacles au voyage.

Une question complexe à laquelle l'Office a eu à répondre est de savoir si une allergie est une déficience aux fins de la Loi sur les transports au Canada. L'Office a tranché qu'une allergie en soi n'est pas une déficience, mais que des personnes allergiques peuvent être considérées comme ayant des déficiences sous le régime de la loi. Nous examinons donc chaque plainte relative à une allergie au cas par cas en utilisant le modèle des déficiences de l'Organisation mondiale de la santé pour déterminer si une invalidité empêche la personne de voyager. Dans l'affirmative, l'Office détermine si la personne s'est heurtée à un obstacle et si celui-ci était indu. Des mesures correctives peuvent alors être prises.

À l'heure actuelle, nous avons en cours huit affaires relatives à des allergies mettant en cause Air Canada et WestJet. Quatre concernent des allergies à des animaux dans les cabines d'avion.

Afin de mieux comprendre les allergies, l'Office a engagé un médecin allergologue pour rédiger un rapport, lequel portera notamment sur les allergènes félins et canins.

Pour ce qui est des plaintes particulières touchant les allergies aux animaux, étant donné que ces affaires sont actuellement en instance à l'Office, je ne peux parler que de la procédure que nous suivons.

[Français]

À l'heure actuelle, l'office reçoit les plaidoiries écrites des plaignants et des transporteurs aériens. Des documents médicaux font également partie des plaidoiries qui ont été transmises par les plaignants.

[Traduction]

Une fois ces plaidoiries déposées, l'Office sera en mesure de peser tous les éléments et décider sa ligne de conduite ultérieure, qui pourrait comporter des décisions sur le statut de la déficience, les obstacles et leur caractère indu, et d'éventuelles mesures correctives.

[Français]

J'espère que ce bref survol répond à certaines de vos interrogations sur le rôle de l'office en ce qui a trait aux préoccupations des personnes allergiques voyageant par avion.

[Traduction]

Madame la présidente, voici qui conclut l'exposé de l'Office des transports du Canada au Comité permanent de la santé. Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions que vous pourriez avoir.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons commencer la période des questions avec des tours de sept minutes pour les questions et réponses.

Au fait, m'entendez-vous?

**Mme Joan MacDonald:** Je crois que je vous entends, merci.

**La présidente:** Nous allons commencer avec Mme Mendes.

**Mme Alexandra Mendes (Brossard—La Prairie, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je ne suis pas membre habituelle de ce comité, et je vous prie donc d'excuser mon ignorance sur la question à l'étude.

Ma question s'adresse à Mme MacDonald, et j'aimerais savoir si d'autres compagnies internationales suivent déjà cette même politique. En connaissez-vous?

**Mme Joan MacDonald:** Les transporteurs suivent à cet égard des politiques différentes. Tout dépend de la compagnie. Certaines admettent les animaux, d'autres non. Certaines limitent le nombre, d'autres ne les prennent même pas dans la soute. C'est réellement très variable.

Je dirais néanmoins que celles qui le font sont en majorité.

**Mme Alexandra Mendes:** Davantage qui autorisent que celles qui n'autorisent pas.

**Mme Joan MacDonald:** Oui.

**Mme Alexandra Mendes:** Pourquoi cette variation?

**Mme Joan MacDonald:** Au Canada, en particulier, les transporteurs sont libres de fixer les conditions du transport, à condition qu'elles soient justes et raisonnables. À l'occasion, nous recevons des plaintes de voyageurs disant qu'une condition tarifaire particulière n'est pas raisonnable, et l'Office examine cette plainte.

Sur le plan de l'accessibilité, nous instruisons les plaintes de personnes ayant une déficience qui rencontrent des difficultés pendant leur déplacement. Nous instruisons ces plaintes.

**Mme Alexandra Mendes:** Celles déposées par des personnes allergiques, j' imagine.

•(1605)

**Mme Joan MacDonald:** Eh bien, c'est là où nous sommes amenés à déterminer si une personne souffrant d'allergies est une personne ayant une déficience aux fins de notre loi et aux fins de l'application de celle-ci.

**Mme Alexandra Mendes:** Je trouve cela très difficile à comprendre.

J' imagine que si quelqu'un voyage avec un animal de compagnie, c'est parce que cette personne va s'absenter pendant une période

prolongée et est obligée d'emmener l'animal. Si elle ne peut le transporter ni dans la soute ni dans la cabine, comment va-t-elle faire? Je crois que les transporteurs routiers et ferroviaires autorisent les animaux de compagnie, à ma connaissance.

**Mme Joan MacDonald:** Un passager aérien dispose de plusieurs options. Si, par exemple, la compagnie n'autorise pas les animaux familiers dans la cabine, elle peut les accepter dans le compartiment à bagages. Si ce n'est pas le cas, il existe aussi des transporteurs de fret exclusifs, si bien que la personne peut toujours expédier son animal par fret aérien ou bien chercher une autre compagnie.

**Mme Alexandra Mendes:** Qu'en est-il des autres modes de transport, comme le train et l'autocar? Quelles sont les règles dans ce cas?

**Mme Joan MacDonald:** Ce peut aussi être une option pour ce voyageur, mais je ne sais pas réellement si les trains acceptent les animaux familiers comme fret. Parlez-vous de quelqu'un voyageant avec un animal familier dans le train?

**Mme Alexandra Mendes:** Oui, voyageant avec un animal.

**Mme Joan MacDonald:** Je suis désolée, je ne connais pas la réponse à cette question. Je pourrais me renseigner pour voir quelle est la politique de VIA Rail concernant les animaux de compagnie.

**Mme Alexandra Mendes:** Je vais céder la place à d'autres collègues. Je ne suis pas assez préparée pour poser davantage de questions.

Merci beaucoup.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Monsieur Malo.

[Français]

**M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ):** Merci, madame la vice-présidente.

J'aimerais comprendre quelque chose, madame MacDonald: vous faites une étude pour savoir si l'asthme ou l'allergie est un handicap ou non, après avoir reçu une plainte d'un passager? C'est bien ça?

**Mme Joan MacDonald:** Oui. Permettez-moi de vous répondre en anglais.

**M. Luc Malo:** Auparavant, je vais préciser ma question. Dans ce cas-là, faut-il que le plaignant ait subi un malaise grave à bord de l'avion avant que vous puissiez dire s'il y a eu infraction?

**Mme Joan MacDonald:** Ce n'est pas nécessaire. On peut déposer une plainte par anticipation. Par exemple, l'office a traité des plaintes de personnes qui se sont préparées pour un voyage et qui, après avoir pris connaissance des règlements du transporteur, ont décidé que ce serait un problème pour eux. On peut déposer une plainte sans vivre ou subir la situation.

**M. Luc Malo:** Donc, si je comprends bien, à votre avis, il n'y a pas lieu d'avoir une politique globale et générale, mais plutôt d'appliquer le principe du « cas par cas » pour déterminer si un passager accompagné d'un animal est en droit de voyager avec d'autres personnes. Est-ce bien cela?

[Traduction]

**Mme Joan MacDonald:** Le spectre des allergies est large. Vous pourriez avoir quelqu'un faisant une réaction très minime à un allergène particulier. Il est très difficile d'arriver à une résolution globale couvrant tout le spectre des allergies. Au lieu de cela, l'Office procède au cas par cas. Il détermine le degré de dégradation fonctionnelle causée par l'allergie, la situation particulière et la restriction à l'accès imposée au voyageur concerné.

[Français]

**M. Luc Malo:** Cela veut-il dire que lorsque, par exemple, vous déterminez qu'un individu qui souffre d'allergies ou d'asthme ne peut être en contact avec un animal, vous appelez le transporteur pour lui dire qu'à telle date, tel jour, telle personne va prendre tel vol et lui demander de s'assurer qu'il n'y aura pas d'animaux à bord de ce vol? Est-ce ce que vous faites lorsque vous déterminez que c'est un problème pour quelqu'un de voyager s'il y a des animaux à bord?

• (1610)

**Mme Joan MacDonald:** Je ne suis pas sûre de bien comprendre la question.

[Traduction]

L'Office est actuellement saisi de quatre plaintes de personnes allergiques concernant la présence d'animaux de compagnie dans les cabines. C'est là-dessus que l'Office se penche actuellement. Il rassemble des éléments de preuve aux fins de sa détermination et rendra sa décision une fois qu'il aura entendu les parties.

[Français]

**M. Luc Malo:** Donc, ce sera une politique globale, ce ne sera pas au cas par cas.

[Traduction]

**Mme Joan MacDonald:** Nous avons des plaintes contre Air Canada et WestJet. Ce sont là les deux principaux transporteurs aériens du Canada. Ils couvrent environ 90 p. 100 du trafic intérieur. Donc, lorsque l'Office rendra sa décision, cela couvrira une grande partie des voyages intérieurs.

[Français]

**M. Luc Malo:** Parfait.

Madame Bergeron, pouvez-vous me dire si, à l'heure actuelle, vous prenez l'avion avec votre chien-guide?

**Mme Diane Bergeron:** Je ne comprends pas bien le français.

[Traduction]

Je n'entends pas la traduction.

[Français]

Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

**M. Luc Malo:** Captez-vous la traduction?

[Traduction]

**Mme Diane Bergeron:** Oui, je l'ai maintenant. J'entends l'anglais.

[Français]

**M. Luc Malo:** Parfait.

À l'heure actuelle, voyagez-vous avec votre chien-guide par avion?

[Traduction]

**Mme Diane Bergeron:** Oui.

[Français]

**M. Luc Malo:** Je pose la question à nos autres témoins.

Selon vous, Mme Bergeron devrait-elle pouvoir continuer à voyager avec son chien-guide, parce qu'elle en a besoin pour se déplacer?

Oui, allez-y, madame Allen.

[Traduction]

**Mme Mary Allen:** Oui, je le crois. Mais si la personne allergique sait par avance que le chien sera là, elle peut prendre d'autres dispositions. C'est ce que nous préconisons. Nous ne refuserions jamais le droit à être assisté par un chien.

[Français]

**M. Luc Malo:** Si je comprends bien, il va falloir que les transporteurs assurent une meilleure coordination et voient à ce que dans un même avion, il n'y ait pas à la fois des gens qui ont besoin d'animaux pour se déplacer et des gens qui y sont véritablement allergiques ou qui sont asthmatiques.

**Mme Mary Allen:** Oui, exactement.

[Traduction]

Une meilleure communication.

[Français]

**M. Luc Malo:** D'après vous, madame MacDonald, est-ce possible ou envisageable?

[Traduction]

**Mme Joan MacDonald:** Toutes sortes de mesures peuvent être prises. Il serait prématuré pour moi à ce stade de spéculer quant à la décision que l'Office pourrait prendre.

[Français]

**M. Luc Malo:** Savez-vous quand cette décision sera disponible?

[Traduction]

**Mme Joan MacDonald:** Nous en sommes toujours au début de la procédure. Nous recevons actuellement les plaidoiries des plaignants et des transporteurs. La procédure comporte une étape d'échange des dossiers entre les parties et de commentaires. En l'occurrence, nous avons deux transporteurs et donc des parties multiples.

[Français]

**M. Luc Malo:** Merci beaucoup, madame la vice-présidente.

[Traduction]

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Merci.

Jill, souhaitez-vous faire un commentaire sur tout cela avant que nous passions à autre chose?

**Mme Jill Frigon:** En ce qui concerne la dernière remarque, soit la présence à bord de chiens d'assistance, je suis diplômée en activité physique adaptée et j'ai travaillé avec des personnes handicapées et je pense que c'est absolument impératif. Tout tourne autour de la réduction du risque.

Jennifer Schenkel, de l'Association pulmonaire, a signalé que 25 p. 100 des vols de WestJet ont des chats ou des chiens à bord qui ne sont pas des animaux d'assistance. Rien que minimiser ce nombre serait utile en soi.

Nous ne disons donc en rien que les chiens d'assistance devraient être interdits à bord des avions, mais plutôt que la minimisation des risques aiderait énormément les gens comme moi.

Merci, madame la présidente.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Merci beaucoup, Jill.

Nous passons maintenant à Pat Davidson, du Parti conservateur.

• (1615)

**Mme Patricia Davidson (Sarnia—Lambton, PCC):** Merci beaucoup, madame la vice-présidente.

Merci beaucoup à tous les témoins, qu'ils comparaissent en personne ou par téléconférence. Nous traitons certainement d'un sujet intéressant cet après-midi.

Pratiquement tous ceux assis autour de cette table passent pas mal de temps dans les airs et c'est donc là un sujet qui m'a souvent traversé l'esprit. Tout récemment encore, pendant la fin de semaine de l'Action de grâce, j'étais dans le vol de retour chez moi, et j'ai été abasourdie par le nombre d'animaux de compagnie à bord de cet avion. Ce n'est pas inhabituel d'en voir, mais ce jour-là, peut-être parce que beaucoup de voyageurs retournaient dans leur famille pour l'Action de grâce ou pour quelque autre raison, il y avait plusieurs animaux de compagnie à bord.

Je me suis dit à plusieurs reprises qu'il était heureux que ce soit moi et non ma soeur dans cet avion, car elle est hautement allergique aux chats. C'est une conversation intéressante que nous avons ici sur le recours qu'elle aurait eu si elle s'était trouvée dans cet avion. De fait, l'un des chats était posé sur le siège juste devant moi, et j'en étais donc très proche.

Ce que je retiens, c'est que, concrètement, la personne allergique n'a guère de recours, à moins qu'il y ait un siège vide à plus grande distance qu'elle peut demander. Pour ce qui est de changer de vol et modifier tous ses plans... Je ne suis pas sûre que ce soit totalement équitable.

Quelqu'un aimerait-il dire un mot sur les choix dont disposent les passagers?

**Mme Mary Allen:** Nous n'avons que deux transporteurs dans le pays, ou seulement deux grands; je crois que quelqu'un vient de préciser que 90 p. 100 des vols intérieurs sont assurés par WestJet et Air Canada. Lorsque vous combinez cela au fait que, comme l'a dit le Dr Schellenberg, notre pays est vaste, vous pouvez voir que nous avons là un défi supplémentaire. Les consommateurs n'ont guère de choix.

Comme tout le monde a l'air de l'admettre, il nous faut mettre en place certaines procédures pour réduire les risques et permettre de savoir à l'avance s'il y a un animal de compagnie à bord ou non. Je pense que c'est réellement crucial. Il faudra pour cela un peu de planification.

**Dr Robert Schellenberg:** Oui, je partage cet avis. Dans quantité de régions du pays, notamment pour Jill en Saskatchewan, le choix des vols est très limité. C'est très gênant si vous allez arriver avec des heures de retard parce que vous avez dû prendre un autre vol, si vous n'aviez pas cette information par avance.

Par ailleurs, je ne pense pas que nous puissions nous fier pour nous faire une opinion au nombre de plaintes déposées à l'Office des

transports, car je pense que celles-ci ne représentent que la pointe de l'iceberg. Ceux d'entre nous en première ligne entendons chaque jour des doléances à ce sujet. La plupart des intéressés ne vont jamais déposer une plainte à aucun organe de réglementation.

Je pense qu'il est très important de se pencher sur la prévalence de ce problème, car nous tous avons des membres de la famille ou des amis allergiques aux chats et aux chiens.

**Mme Patricia Davidson:** C'est une remarque très valide.

Madame Bergeron, je vous remercie infiniment de votre exposé. Je pense que ce que vous nous avez dit est de haute importance. J'ai été heureuse d'entendre les autres témoins convenir de la différence énorme entre un animal d'assistance et un animal de compagnie et qu'il convient de distinguer entre les deux du point de vue des restrictions à imposer.

Je n'ai qu'une question. J'espère que je ne vais pas paraître irrespectueuse, mais cela fait plusieurs fois que l'on me demande pourquoi vous avez besoin du chien d'assistance juste à côté de vous. Lorsque vous êtes dans un avion, est-ce qu'un agent de bord ne pourrait pas vous aider à vous déplacer, s'il vous fallait aller aux toilettes ou quelque chose du genre?

**Mme Diane Bergeron:** C'est une très bonne question.

Il existe un exercice visant à développer l'esprit d'équipe que beaucoup de gens pratiquent. Je ne sais pas si vous avez jamais eu l'occasion de le faire. Vous avez les yeux bandés et quelqu'un vous guide pour vous déplacer. Le but est de susciter la confiance. Beaucoup de gens réalisent que pendant qu'ils marchent, ils n'ont pas confiance, même s'ils sont guidés par leur conjoint ou un parent. Cela aide à asseoir la confiance.

Je suis venue ici par mes propres moyens. Si je voyage seule, et me trouve dans un aéroport inconnu et que je dois mettre mon chien dans la soute à bagages — laissons de côté la situation du chien — je mets en danger ma santé et ma sécurité. Je vais devoir faire confiance à quelqu'un que je n'ai jamais rencontré. C'est un étranger, un quelconque employé de la compagnie aérienne, qui va me conduire dans l'avion. Si quelque chose arrive, et qu'il faut débarquer d'urgence, je serais obligée d'attendre jusqu'à ce que quelqu'un vienne me chercher.

Avec mon chien, je peux me rendre jusqu'à l'avion et y monter. Je peux aller aux toilettes. Je peux fonctionner de manière indépendante. Lorsque la porte s'ouvre pour le débarquement, je peux sortir en même temps que tout le monde et circuler dans l'aéroport. La plupart du temps, je n'attends même pas l'assistance aux passagers. Je me lance. Je dis à mon chien de suivre et il suit la foule jusqu'à la sortie de l'aéroport. Cela me donne donc l'indépendance et la liberté. Cela me donne une meilleure qualité de vie.

Par ailleurs, un facteur majeur pour moi est que si mon chien est dans la soute, ce sera sans aucun doute un stress pour un animal qui est accoutumé à être à mes pieds, près de mon lit, sous mon bureau et en permanence à mes côtés. J'en ai parlé avec mon vétérinaire. L'an dernier, je suis allée à Londres et la question était de savoir si le chien voyagerait dans la soute. Mon vétérinaire a dit qu'il pouvait voyager dans la soute à condition de lui administrer une forte dose de tranquillisants. Et il faudrait attendre un minimum de 24 à 48 heures pour que le tranquillisant soit suffisamment éliminé pour que le chien puisse travailler en toute sûreté. Cela signifie qu'à l'arrivée à l'aéroport, à l'autre bout, je ne pourrais pas simplement mettre le hamais au chien et m'en aller. Pendant les deux prochains jours, je serais limitée dans mes mouvements, à moins d'avoir une personne pour me guider. Même alors, si c'est quelqu'un que je ne connais pas, je dois me fier à un étranger.

Vous savez, j'adore ma famille. Mais la majorité des membres de ma famille, lorsqu'ils me guident, me font heurter des choses et trébucher parce qu'ils font moins attention que mon chien.

Il y a donc un facteur sécurité aux deux extrémités et à bord.

•(1620)

**Mme Patricia Davidson:** Merci beaucoup de cette réponse. Je pense que cela devrait répondre à toutes les questions que l'on peut se poser. Je pense que ce sont des raisons extrêmement valides et je suis certainement ravie de vous avoir posé cette question.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Allez-y, posez une autre question, et je prendrai ensuite mon tour.

**Mme Patricia Davidson:** Je serai brève.

Madame MacDonald, vous avez dit qu'il serait difficile de trouver une solution globale. Pourquoi ne pourriez-vous pas tout simplement interdire les animaux de compagnie dans les cabines des avions?

**Mme Joan MacDonald:** C'est la question même dont l'Office est actuellement saisi du fait de ces plaintes, à savoir s'il faut autoriser ou non les animaux de compagnie dans les cabines. C'est le sujet de la plainte des quatre personnes souffrant d'allergie. C'est précisément le sujet actuellement examiné.

**Mme Patricia Davidson:** Vous allez donc rendre une décision? Quelle est la procédure? Prenez-vous une décision exécutoire ou bien adressez-vous une recommandation à quelqu'un? Comment cela se passe-t-il?

**Mme Joan MacDonald:** Si l'Office parvenait à la conclusion qu'il y a obstacle au déplacement... J'entends par-là que nous appliquons la loi lorsque nous suivons une procédure et rendons une décision, c'est-à-dire que nous allons devoir passer par toutes les étapes et déterminer si les personnes allergiques ont une déficience, si oui ou non elles ont rencontré un obstacle et si oui ou non cet obstacle était indu, c'est-à-dire est-ce que le transporteur peut retirer cet obstacle sans difficulté excessive. Si oui, alors nous ordonnerons des mesures correctives.

C'est donc en quelque sorte un processus séquentiel que suit l'Office.

**Mme Patricia Davidson:** Si l'allergie n'est pas considérée comme une invalidité, alors vous ne pouvez rien faire?

**Mme Joan MacDonald:** C'est juste. La personne ne sera pas réputée être une personne ayant une déficience aux fins de notre loi.

**Mme Patricia Davidson:** Qui peut agir, dans ce cas, pour interdire les animaux de compagnie?

**Mme Joan MacDonald:** Je suppose que c'est justement la question sur laquelle le comité se penche aujourd'hui.

Si l'Office détermine qu'une personne allergique souffre d'une déficience et se heurte à une restriction d'activité dans le contexte du voyage...

Je sais que je parle un peu comme une bureaucrate.

•(1625)

**Mme Patricia Davidson:** Oui, c'est vrai.

**Mme Joan MacDonald:** Le problème réellement est qu'il existe un large spectre d'allergies. La toute première étape consiste à déterminer en quoi consiste réellement cette allergie. Quel est l'impact sur la personne et quel est l'impact par rapport à son déplacement?

Si effectivement ces facteurs sont présents, alors l'Office conclura qu'il y a là une personne ayant une déficience et elle passera à l'étape suivante. S'il y a un obstacle indu, comment peut-on le lever?

Je ne peux pas vous dire à quoi nous allons aboutir. Nous en sommes aux tout premiers stades de l'examen des éléments de preuve.

**Mme Patricia Davidson:** Savez-vous combien de temps cela prendra?

**Mme Joan MacDonald:** Ce genre de questions peut être très complexe. Ce n'est jamais simple. La réponse n'est pas toujours oui ou non. Nous allons nous pencher sur une myriade d'éléments. Nous avons déjà fait un peu de travail relativement aux autres cas d'allergies, ne mettant pas en jeu des animaux familiers, mais nous sommes déjà un peu avancés dans ce domaine. Nous nous penchons sur des aspects tels que la circulation d'air dans une cabine d'avion. Nous examinons les rapports de spécialistes commandés par l'Office.

Il y a une grande quantité d'éléments à rassembler dans le cadre de l'examen des éléments de preuve par l'Office.

**Mme Patricia Davidson:** Merci.

Merci, madame la vice-présidente.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Le comité consent-il à ce que je prenne mes sept minutes maintenant? Christine surveillera l'heure et me fera signe — avec un peu de flexibilité.

Je suis réellement heureuse que nous ayons cette réunion. Je tiens à vous remercier tous d'avoir pris le temps de comparaître. Je veux remercier tout particulièrement l'Association pulmonaire pour avoir lancé tout ce processus, en commençant avec des lettres adressées à chacun de nous pour nous sensibiliser au problème. Depuis que vous avez donné l'alerte, l'Association médicale canadienne s'est également jointe à l'effort visant à revenir à l'époque où au moins une compagnie aérienne canadienne était exempte d'animaux de compagnie.

J'aimerais commencer par demander à chacun de vous ce qui s'est passé cette année. Nous avons une compagnie aérienne, Air Canada, qui jusqu'à un moment donné en 2009 n'autorisait pas les animaux de compagnie. Elle avait pris cette décision en 2006. J'imagine qu'elle l'avait prise parce qu'elle avait connaissance de problèmes en rapport avec les allergies et difficultés respiratoires de certains passagers.

Est-ce également votre impression? Y en a-t-il parmi vous qui connaissez les raisons des décisions d'Air Canada? Ou bien les gens de l'OFC connaissent-ils les raisons de ce revirement?

Y avait-il eu des plaintes de gens disant que c'était un droit fondamental d'emmener à bord les animaux de compagnie, amenant l'Office des transports du Canada à décider que la protection de ce droit était plus importante que les gens souffrant d'allergies? Ou bien était-ce purement une décision d'Air Canada?

**Mme Joan MacDonald:** L'Office a reçu une plainte que l'office a reçue peu après qu'Air Canada a décidé de mettre un terme à son programme d'acceptation des animaux dans la cabine. Nous avons reçu une plainte d'une personne qui voulait voyager avec son animal de compagnie et trouvait déraisonnable ce changement de politique.

La raison de ce changement qu'Air Canada a donnée à l'Office est qu'elle recevait des plaintes de personnes allergiques. Elle recevait également des plaintes d'autres voyageurs qui trouvaient que les chiens dans la cabine représentaient une nuisance. Cette décision était donc due principalement aux doléances des voyageurs.

Je pense qu'il vaudrait mieux demander à Air Canada les raisons de ce nouveau revirement.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Vous avez raison, il faut le demander à Air Canada. Nous espérons qu'Air Canada, WestJet et Boeing pourront comparaître à ce comité avant que nous achevions notre étude.

J'ai l'impression qu'Air Canada a plié lorsque des gens se sont plaints et elle craignait de perdre de l'argent et de faire moins de profit. Pourtant, lorsque ensuite des gens écrivent pour se plaindre, ils reçoivent une réponse que je trouve plutôt insultante: du genre « Désolé d'apprendre que vous avez été malade pendant votre dernier vol » et si vous la réponse ne vous plaît pas, eh bien tant pis.

Si Air Canada ne peut adopter une attitude plus responsable et si votre office ne peut rien faire — il semble qu'il faille se procurer un certificat médical pour prouver que vous avez une certaine invalidité, vous devez ensuite justifier qu'il y a un obstacle chez la compagnie aérienne aggravant cette déficience, et ainsi de suite — j'ai l'impression qu'il n'y a pas grand espoir à placer dans ce mécanisme. Peut-être nous faudra-t-il plutôt introduire une loi ou bien adopter une mesure au Parlement.

Que devrions-nous donc viser? Je sais qu'il nous faut régler la question des chiens-guides et c'est important, mais du point de vue de la politique d'ensemble, devons-nous viser une interdiction complète? Est-ce là l'idéal, indépendamment de la question des chiens-guides? Ou bien optons-nous pour l'approche de WestJet où certains vols sont désignés? En fait, je ne crois pas qu'elle fasse cela, mais l'idée est que certains vols seraient désignés exempts d'animaux de compagnie et d'autres non. Ou bien laissons-nous simplement les compagnies aériennes mettre quelques rangées entre les uns et les autres et ce sera suffisant?

J'aimerais que chacune des organisations nous dise quelle est la meilleure approche.

• (1630)

**Dr Thomas Kovesi:** Madame la vice-présidente, étant donné que les allergènes animaux vont subsister dans le milieu ambiant, surtout sur les sièges, même s'il n'y a pas d'animal de compagnie sur le vol particulier, et sachant qu'il est peu fréquent que des animaux d'assistance soient sur des vols au Canada, le meilleur scénario serait réellement une interdiction complète dans les cabines, animaux d'assistance exceptés.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Merci.

**Dr Robert Schellenberg:** Je suis d'accord, madame la présidente.

L'argument avancé dans une lettre de réponse du directeur général d'Air Canada est que d'autres compagnies internationales les autorisent et que par conséquent elle devait en faire autant. Eh bien, il s'avère que la plus grosse, British Airways, ne les autorise pas. Cela me paraît donc un argument spécieux.

L'idéal reste une interdiction, exception faite des animaux d'assistance.

**Mme Jennifer Schenkel:** Je suis d'accord.

En sus de British Airways, Cathay et Southwest Airlines n'autorisent pas non plus les animaux de compagnie à bord. Je réclamerais donc une interdiction complète, ainsi que la notification des voyageurs si un animal d'assistance est à bord d'un vol.

Je trouve décevant que les compagnies aériennes ne soient pas ici aujourd'hui pour clarifier leur politique et expliquer cette décision. Nous avons réclamé un dialogue et nous espérons qu'il aura lieu.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Merci.

Mary Allen, et ensuite je passe à Jill.

**Mme Mary Allen:** Les membres de l'Association d'information sur l'allergie et l'asthme considéreraient une interdiction complète comme l'idéal, exception faite des animaux d'assistance.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Jill, et ensuite je veux poser une question à Diane.

**Mme Jill Frigon:** Merci, madame la présidente.

Je partage totalement l'avis que l'interdiction de tous les animaux dans les cabines d'avion, hormis les animaux d'assistance, serait l'idéal.

Je voudrais aussi signaler un aspect qui n'a pas encore été évoqué aujourd'hui. Tous ceux atteints d'asthme et d'allergies n'ont pas encore été diagnostiqués comme tels. Les jeunes enfants, par exemple, la première fois qu'ils ressentent une allergie aux arachides ne savent pas encore qu'ils font cette réaction. Ce serait terrible qu'un jeune enfant subisse sa première crise d'asthme dans un avion à cause de la présence d'un chien ou d'un chat, d'un animal, dans la cabine.

Merci, madame la présidente.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Merci. Bonne remarque.

Diane, si le comité finissait par recommander une interdiction complète des animaux de compagnie dans les avions, sauf dans les cas où un chien-guide est essentiel et sous la condition que les autres passagers en soient informés, cela serait-il acceptable, à votre avis?

**Mme Diane Bergeron:** Absolument. Je pense qu'il importe que tout le monde collabore. Même avec la comparution de Jill et de moi-même ici aujourd'hui, nous avons dû trouver des compromis, et nous nous sommes concertés avec Christine pour trouver une solution qui fonctionne pour nous deux.

Je pense que cela est important, qu'il faut collaborer et trouver une solution. Je ne prétends pas que tous ceux qui ont un chien-guide ou un chien d'assistance le déclarent par avance. Il est recommandé qu'ils déclarent par avance qu'ils ont un chien-guide ou chien d'assistance qu'ils utilisent pour se déplacer, et généralement je le fais. Mais dans d'autres cas, par exemple lorsque je commande un taxi, je ne leur dis jamais que j'ai un chien-guide, sinon je ne trouverais jamais de taxi.

C'est très différent lorsque vous êtes au sol et que vous pouvez ouvrir une porte ou une fenêtre, sortir du véhicule et respirer de l'air frais. C'est très différent lorsque vous êtes à 40 000 pieds d'altitude. Je pense que les personnes handicapées qui utilisent des chiens-guides doivent collaborer également et donner cette notification préalable.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcyia-Leis):** Merci, Diane.

Mon temps est écoulé.

Je donne la parole à Joyce Murray.

**Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.):** Merci de votre présence.

Je suis désolée d'avoir manqué la plus grande partie des exposés. Nous débattions d'une motion très importante sur le H1N1, pour tenter de doter les provinces et autorités sanitaires des ressources dont nous pensons qu'elles ont besoin pour faire leur travail et effectuer les vaccinations de masse.

Comme certains d'entre vous le savent, ce sujet m'intéresse beaucoup. L'Association pulmonaire a donné les résultats d'un sondage d'où il ressort, je crois, que 80 p. 100 des Canadiens pensent qu'il faudrait offrir des vols sans animaux de compagnie. Est-ce que ces chiffres ont été communiqués aux compagnies? Quelle est leur réaction et dans quelle mesure avez-vous pris langue avec l'industrie pour trouver une solution?

• (1635)

**Mme Jennifer Schenkel:** Nous avons mis au courant l'industrie et nous avons placé quantité d'appels téléphoniques et envoyé des lettres aux deux compagnies aériennes. WestJet s'est dite intéressée à discuter avec nous. Nous n'avons reçu aucune réponse d'Air Canada. Nous sommes en quête de dialogue et de collaboration sur ce problème, mais jusqu'à présent nous n'avons réussi à concrétiser aucune discussion.

**Mme Joyce Murray:** Est-ce que d'autres organisations auraient eu un dialogue avec les compagnies aériennes?

**M. Robert Schellenberg:** Eh bien, j'ai eu une conversation avec plusieurs vice-présidents exécutifs d'Air Canada lors d'une réception qu'ils organisaient à Vancouver. J'ai pris sur moi d'aller nouer le contact. L'un d'eux était même allergique aux chats, curieusement, mais il travaille dans un autre domaine et ne prend pratiquement jamais l'avion, et n'a donc pas été exposé.

La plupart des autres ne m'ont pas vraiment donné de réponse, je dois l'admettre, et le directeur général a répondu à ma lettre avec des platitudes, disant en gros que les autres compagnies le font et que donc ils sont obligés d'en faire autant, ce que je réfute. Comme je l'ai mentionné, toutes les autres compagnies ne le font pas.

Merci.

**Mme Joyce Murray:** Ayant été ministre de l'environnement provincial, j'ai un peu l'expérience de situations difficiles où deux camps s'affrontent. J'ai souvent constaté qu'il semblait n'exister aucune solution intermédiaire. C'était une option ou l'autre, mais lorsque il y avait obligation de s'asseoir et d'en trouver une, très souvent une troisième porte s'ouvrait.

À votre avis, quel serait le mécanisme idéal par lequel les partisans des vols sans animaux de compagnie et l'industrie pourraient se réunir, de manière à ce que tous ceux devant être à la table y soient, pour trouver une solution?

**Mme Jennifer Schenkel:** Je demanderais la convocation d'une autre séance du comité en présence des compagnies aériennes. Les compagnies ne sont pas représentées aujourd'hui, et peut-être existe-t-il une solution qui n'est pas évidente à nos yeux, qui nous échappe. Je pense que vous avez raison de dire que lorsque les parties sont contraintes de se concerter pour trouver des solutions, très souvent une troisième porte peut s'ouvrir qui ne nous est pas apparente. Nous serions plus que prêts à nous asseoir et à mettre au point une solution.

**Mme Joyce Murray:** Qui voyez-vous lancer une invitation de cette sorte? Je ne suis pas convaincue qu'une séance de comité comme celle-ci soit le lieu où des solutions peuvent être mises au point, mais qui pourrait prendre l'initiative d'une rencontre de médiation, ou d'un processus de ce genre, entre les parties?

**Mme Joan MacDonald:** Si vous le permettez, l'Office offre des services de médiation. Nous sommes au milieu d'une procédure judiciaire concernant les quatre plaintes pour allergies dont nous sommes saisis, mais cela n'empêche pas de quitter ce rail et d'aller en médiation. Cependant, cela exige que toutes les parties y consentent et cela n'a pas été le cas jusqu'à présent. Cela ne veut pas dire que la possibilité n'existe plus. Une demande peut être présentée et nous pouvons offrir cela aux transporteurs, mais pour que nous nous érigeions en médiateurs, il nous faut l'accord de toutes les parties. Nous serions certainement prêts à essayer cette option.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylcia-Leis):** Le temps est écoulé. Désolée.

Cathy McLeod.

**Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je voudrais moi aussi remercier tous nos témoins de quelques excellents exposés. Vous nous avez certainement exposé très clairement votre point de vue.

Je me dois de dire, pour commencer, que lorsque j'ai appris que les compagnies aériennes acceptaient les animaux de compagnie en cabine, j'ai été plutôt abasourdie. J'ai tout de suite pensé aux passagers ayant des allergies. Je ne puis pas croire qu'il n'y a pas là pour elles un énorme problème de gestion de risque si un passager fait une réaction asthmatique aiguë déclenchée pendant un vol par un animal de compagnie proche. Ce doit être un énorme problème de gestion de risque. Mais je suppose que les compagnies aériennes y ont pensé.

Il est assez évident à mes yeux que la sécurité du public voyageur devrait être une préoccupation majeure et la priorité. Je comprends également que les gens veulent voir leurs animaux de compagnie voyager en sécurité et j'aimerais donc vous demander — je suppose que la question s'adresse à l'Office des transports du Canada et je vais certainement devoir poser la même aux compagnies aériennes — est de savoir quels problèmes posait le fait pour les animaux de voyager dans la soute à bagages, et étaient-ils faciles à surmonter? Vous dites avoir reçu quelques plaintes à cet égard.

• (1640)

**Mme Joan MacDonald:** Ces plaintes portaient principalement sur la taille des animaux. Par exemple, Air Canada avait une limite de poids de 70 livres pour la cage et pour l'animal. Au-delà, l'animal doit être expédié comme fret. Cela pose un problème en ce sens que votre animal ne voyage alors pas nécessairement sur le même vol que vous; ce peut être sur un avion différent qui peut arriver un ou deux jours plus tard.

Nous avons reçu une autre plainte concernant un animal de taille moyenne qui n'était pas autorisé dans la soute à bagages, lorsque les compagnies ont cessé d'y admettre ces animaux. Auparavant, vous pouviez enregistrer votre chien comme un bagage, mais cela a été supprimé. L'Office a jugé en l'occurrence que le tarif était déraisonnable. Nous cherchons à équilibrer le droit des passagers à un tarif raisonnable avec les obligations légales et autres considérations commerciales et opérationnelles des transporteurs.

Il y a donc eu des plaintes diverses, mais il a certainement été question du stress causé aux animaux devant voyager dans la soute d'un avion.

**Mme Cathy McLeod:** Je sais que si vous allez à Spruce Meadows, vous verrez ces merveilleux chevaux coûtant des millions de dollars qui voyagent dans des soutes d'avion et concourent ensuite.

Combien de plaintes avez-vous reçues au fil des ans concernant les déplacements d'animaux de compagnie?

**Mme Joan MacDonald:** Pas beaucoup. Je dirais quatre ou cinq, peut-être. Ce n'est pas beaucoup.

**Mme Cathy McLeod:** C'est donc sur de nombreuses années, alors que vous avez eu quatre plaintes concernant les allergies en un laps de temps beaucoup plus court?

**Mme Joan MacDonald:** Non, nous avons quelques plaintes relatives à des allergies contre Air Canada avant que la compagnie aérienne change sa politique en 2006 et mette fin... Ces personnes ont alors retiré leurs plaintes. Lorsqu'Air Canada a rétabli cette politique, il ne s'est pas passé longtemps avant que nous commençons à recevoir de nouveau des plaintes.

**Mme Cathy McLeod:** Je suppose que l'autre question pour vous, et peut-être l'Association pulmonaire et quelques autres témoins ici, est de savoir s'il serait utile qu'un grand nombre d'autres plaintes vous soient adressées. Je songe à votre prise de décisions.

**Mme Joan MacDonald:** C'est une possibilité. Généralement, si des plaintes sont similaires, nous en groupons plusieurs. Ou bien nous les mettons en suspens si le problème est déjà à l'étude. Une fois qu'une décision est rendue, l'orientation est donnée et les autres plaintes peuvent être facilement réglées ensuite. C'est réellement variable; mais assez souvent, nous mettons simplement les autres en attente et nous adjugeons les causes principales de façon à ne pas ralentir la procédure.

**Mme Cathy McLeod:** Merci.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylycia-Leis):** Merci beaucoup.

Avant de conclure, permettez-moi de demander à Jill si elle a quelque chose à ajouter. C'est très difficile d'être présente à distance.

Je vous en prie, allez-y.

**Mme Jill Frigon:** Je suis pleinement d'accord avec tout ce que les autres témoins ont dit jusqu'à présent.

Je veux simplement saisir de nouveau cette occasion pour vous remercier infiniment de m'avoir permis de m'adresser à vous aujourd'hui.

Merci, madame la présidente.

• (1645)

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylycia-Leis):** Merci.

J'ai une courte question: Qui a décidé l'interdiction de fumer dans les avions? Est-ce le gouvernement, ou l'Office, ou les compagnies aériennes?

**Mme Joan MacDonald:** Ce n'était pas l'Office.

**La vice-présidente (Mme Judy Wasylycia-Leis):** D'accord, nous allons nous renseigner.

Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous aurait envisagé de porter cette question devant la Commission canadienne des droits de la personne? Le droit de respirer un air propre me semble être un droit

fondamental. Quoi qu'il en soit, c'est une question rhétorique à laquelle vous pouvez réfléchir.

Il a été question que le comité tienne une autre séance. Malheureusement, nous risquons de ne pas pouvoir le faire avant le début de l'année prochaine, ce qui signifie que nous devons traverser une autre période de fêtes avec ce problème planant sur nos têtes et dont les gens vont devoir s'accommoder. Mais nous vous remercions grandement d'avoir ouvert tout ce débat et d'avoir porté le problème à notre attention. Nous parachèverons cette discussion en vous invitant à revenir avec les compagnies aériennes, et nous adresserons ensuite un rapport au Parlement.

Merci beaucoup de votre temps.

La séance est suspendue.

• (1645)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1650)

**La vice-présidente (Mme Joyce Murray):** Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le comité le mercredi 12 août 2009 prévoyant une étude de la préparation et réponse au virus H1N1, je souhaite la bienvenue à nos témoins qui vont faire pour nous le point de la situation du H1N1.

Docteur Butler-Jones.

**Dr David Butler-Jones (administrateur en chef de la santé publique, Agence de la santé publique du Canada):** Merci.

Je suis heureux de faire brièvement le point de la situation. Au cours des deux dernières semaines, nous avons enregistré une augmentation considérable du nombre des hospitalisations et décès. Alors que cette tendance est à la hausse, les chiffres restent néanmoins inférieurs à ceux de la période de pointe de la première vague — les trois premières semaines de juin 2009.

Depuis le 29 octobre, 175 nouvelles hospitalisations et six nouveaux décès ont été déclarés. Depuis le début de l'épidémie, nous avons comptabilisé un total de presque 1 800 hospitalisations, dont 351 en soins intensifs et, malheureusement, 101 décès.

Bien que nous sachions maintenant beaucoup de choses sur ce virus, l'avenir reste quelque peu incertain. Nous suivons une démarche globale. Malheureusement, le vaccin restera notre meilleure défense et d'ici Noël nous devrions en avoir suffisamment pour tous ceux qui le veulent. Nous avons également des plans nationaux, provinciaux et locaux. Nous avons un stock d'antiviraux suffisant pour traiter tous les malades et nous avons suffisamment de réserves de secours pour donner tout le soutien requis aux provinces et territoires.

Nous le devons aux vastes mesures de prévoyance prises par les pouvoirs publics au fil de nombreuses années. L'accord signé par le Canada pour la production nationale de vaccins contre les pandémies remonte à 2001. Le Canada a conclu ce contrat pour assurer une capacité de production au Canada, de façon à pouvoir produire dans le pays une grosse quantité de vaccins en un temps limité. La compagnie a fait ses preuves avec la production du vaccin contre la grippe saisonnière. Avec la signature de cet accord, le Canada a garanti son approvisionnement en vaccin H1N1 pour tous les Canadiens qui en ont besoin et veulent de cette protection.

D'autres pays n'ont pas conclu de tels accords et certains sont obligés d'acheter des produits de vaccination multiples à des fournisseurs multiples, chacun ayant des indications différentes. Même si nous aimerions tous en avoir plus, il s'avère que le Canada a l'approvisionnement en vaccin le plus sûr et le plus abondant du monde, avec l'un des plus forts pourcentages de la population en voie d'immunisation du monde.

J'aimerais apporter un éclaircissement sur ce qui a été dit hier au sujet de la sécurité de notre approvisionnement national. GSK consacre la totalité de sa capacité de production canadienne à la production et au conditionnement du vaccin pour remplir la commande canadienne. Le fabricant ne peut livrer de flacons de vaccin finis à aucun autre client, et ne l'a pas fait. Cette garantie et stabilité d'approvisionnement donnée par GSK signifie que, contrairement à d'autres pays, le Canada n'a pas dû se démener pour trouver un fournisseur. GSK a produit plus d'antigènes qu'il ne peut en mettre en flacons au Canada.

[Français]

Soyez assurés qu'il y aura assez de vaccins pour l'ensemble de la population.

[Traduction]

J'aimerais faire part de mes remerciements sincères aux fonctionnaires de la santé publique, aux travailleurs de la santé, aux particuliers et aux pouvoirs publics à tous les niveaux et à travers tout le pays pour le dur labeur et les longues heures qu'ils consentent. Ce n'est pas une tâche facile. En moins de deux semaines, nous avons vacciné autant de Canadiens que nous le ferions normalement en deux mois. Soyez assurés qu'il y aura suffisamment de vaccins pour tout le monde.

Merci.

**La vice-présidente (Mme Joyce Murray):** Merci, docteur Butler-Jones.

Madame Woods.

**Mme Shelagh Jane Woods (directrice générale, Direction des soins de santé primaires et de la santé publique, Direction générale de la santé des Premières nations et des Inuits, ministère de la Santé):** Je serai très brève et vais vous faire le point de la situation dans les collectivités des premières nations.

Selon Surveillance de l'influenza, en date du 24 octobre nous enregistrons des niveaux accrus de maladie de type influenza en C.-B., en Alberta, en Saskatchewan, dans les Territoires du Nord-Ouest et à Terre-Neuve. Dans l'ensemble, les niveaux de maladie de type influenza dans les collectivités des premières nations suivent une tendance similaire à celle observée en C.-B., en Alberta et en Saskatchewan. La plupart des cas observés dans les réserves restent bénins. Et, bien entendu, nous continuons à suivre l'activité dans les postes de soins infirmiers communautaires.

Le programme de vaccination est bien lancé. Certaines des cliniques ont commencé le 26 octobre. C'était bien sûr fonction de la quantité de vaccins fournis par les provinces et des priorités de distribution provinciale.

Je suis heureuse de dire que dès les premiers jours de la distribution de vaccins, des cliniques de vaccination de masse ont été organisées dans plus de 135 collectivités autochtones. Je suis heureuse de pouvoir dire que dans le cas de notre région, en Alberta, par exemple, des cliniques ont été ouvertes dans toutes les 44 collectivités des premières nations. Ces cliniques avaient administré 22 000 doses de vaccins à la fin de la semaine dernière,

et ayant parlé à mes collègues régionaux aujourd'hui, je sais que ce chiffre a encore grossi.

Nous sommes heureux de voir que la réaction de la population aux cliniques a été très positive et les cliniques sont généralement très bien fréquentées. L'esprit d'initiative dans les collectivités s'avère remarquable. Partout l'on voit des volontaires appuyer l'effort de vaccination de masse. Je n'exclus pas de ces louanges les professionnels de Santé Canada qui sont allés épauler leurs collègues dans trois régions.

En dépit des retards dans la mise en place de certaines cliniques, nous pensons toujours respecter notre échéancier initial prévoyant que les cliniques achèvent leur ronde de vaccination — j'entends parler à toutes les cliniques — d'ici et au courant de la deuxième quinzaine de novembre. Nous espérons pouvoir administrer les secondes doses requises en décembre.

Nous continuerons à tenir les membres du comité informés du déroulement de la campagne de vaccination, car nous savons que cela vous intéresse. Mais jusqu'à présent nous sommes satisfaits de la façon dont les choses se passent.

Merci.

• (1655)

**La vice-présidente (Mme Joyce Murray):** Merci.

Madame Chatigny, avez-vous également un exposé?

**Mme Elaine Chatigny (directrice générale, Communications, Agence de la santé publique du Canada):** Non, je n'ai pas d'exposé à proprement dit. Je fais simplement et régulièrement le point de nos activités de semaine en semaine.

Tout ce que j'ai à dire cette semaine, c'est que nous avons bouclé avec succès notre envoi postal de 10 millions d'exemplaires de notre brochure aux ménages canadiens. Celle-ci donne des renseignements importants sur les symptômes et ce qu'il convient de faire si l'on est malade. Elle fait mention également de notre guide de préparation.

Au cours d'une période de cinq ou six jours, au numéro 1-800-O-Canada de Service Canada, nous avons reçu plus de 27 000 appels de Canadiens demandant le guide. Et du fait de l'intérêt suscité par le guide, que l'on peut commander au 1-800-O-Canada et ramasser dans les bureaux de poste de tout le pays, nous avons dû imprimer deux millions d'exemplaires de plus. Cela fait donc un total de 3,2 millions de guides de préparation qui auront été produits et distribués par l'agence.

À l'évidence, nous joignons des millions de Canadiens. J'ai suivi le nombre de visites à notre site Internet au fil des semaines. Depuis avril, nous avons eu plus de quatre millions de visites de Canadiens cherchant des informations sur le H1N1. Et nous avons produit de multiples fiches de renseignements pour les groupes à risque. Nous y donnons davantage de renseignements sur les symptômes et, bien sûr, donnons tous les liens pour toutes les provinces et tous les territoires afin que les Canadiens puissent se tenir informés des activités à travers le pays, et non seulement dans leur propre juridiction.

C'est tout ce que j'avais à vous dire aujourd'hui sur nos activités. Bien sûr, nous vous fournissons une actualisation du document que nous avons déposé la semaine dernière. Vous y trouverez davantage de chiffres sur toutes nos activités de communications.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je veux remercier les vice-présidentes, Mme Murray et Mme Wasylycia-Leis, d'avoir bien voulu me remplacer à la présidence pendant un moment.

Nous allons passer au premier tour de questions. Les tours seront de sept minutes, pour les questions et réponses.

Nous allons commencer avec la Dre Bennett.

**L'hon. Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à Shelagh Jane.

Vous avez envoyé les vaccins aux provinces et comptez maintenant sur elles pour les acheminer aux collectivités éloignées et isolées. Est-ce exact? Mais j'apprends aujourd'hui que le Nord de l'Ontario n'a reçu que la moitié de la quantité attendue, et pas de seringues pédiatriques, si bien qu'ils sont obligés de vacciner les bébés et les enfants avec des seringues pour adultes.

• (1700)

**Mme Shelagh Jane Woods:** Je peux donner une réponse partielle, mais pas complète, docteure Bennett.

Nous ne nous en remettons pas aux provinces pour acheminer les fournitures et les vaccins aux cliniques isolées; nous avons notre propre chaîne d'approvisionnement. Nous suivons le même mécanisme qu'avec le vaccin saisonnier, si bien que dans la plupart des cas il n'y a pas eu d'interruption. Je sais qu'il s'est produit un cas regrettable en Ontario, où un petit envoi de vaccins a gelé, mais ordinairement ce n'est pas un problème.

Je sais qu'il a semblé régner une pénurie hier dans quelques localités du Nord de l'Ontario, mais il y avait 4 300 doses supplémentaires à Sioux Lookout qui devaient être réparties aujourd'hui entre différentes localités, et je pense donc que tout va bien.

Je ne suis pas au courant pour ce qui est des seringues pédiatriques, mais je vais bien sûr me renseigner immédiatement.

**L'hon. Carolyn Bennett:** D'accord.

Elaine, j'aimerais savoir si tous les députés ont reçu un exemplaire de la brochure.

**Mme Elaine Chatigny:** Je sais que nous avons envoyé quelques fichiers PDF. Je vais me renseigner auprès de nos responsables des affaires parlementaires, et je leur demanderai de prendre contact avec vous...

Marla vient de me confirmer qu'ils ont été envoyés à tous les députés et sénateurs.

**L'hon. Carolyn Bennett:** Je crois que lors du débat lundi soir il y a eu des doléances parce que les députés n'ont toujours pas reçu les illustrations prêtes à photographier qui auraient permis d'envoyer les « dix-pour-cent » et que l'on nous a simplement renvoyé au site Internet.

Il semble que seulement... C'était un problème qui nous empêchait d'apporter notre aide.

**Mme Elaine Chatigny:** Je pense que nous parlons peut-être de deux produits différents. Peut-être vous ai-je mal comprise.

**L'hon. Carolyn Bennett:** Oh, ce sont deux produits différents, c'est sûr. C'est simplement que pendant tout l'été nous offrions d'envoyer des dix-pour-cent. Mais cela ne s'est pas fait, car nous n'avons pas reçu les illustrations prêtes à photographier.

Pour ce qui est du guide d'urgence, a-t-il été envoyé aux députés?

**Mme Elaine Chatigny:** Excusez-moi, pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

**L'hon. Carolyn Bennett:** Est-ce que le guide d'urgence a été envoyé aux députés?

**Mme Elaine Chatigny:** Le guide de préparation? C'est ce qui a été envoyé.

**L'hon. Carolyn Bennett:** Mais en a-t-on envoyé aux bureaux de circonscription — une boîte de brochures ou un lot?

**Mme Elaine Chatigny:** Pas spécifiquement aux bureaux de circonscription, non.

**Dr David Butler-Jones:** Sauf si les bureaux les demandaient.

**Mme Elaine Chatigny:** Oh, certainement.

**L'hon. Carolyn Bennett:** Je pense que les gens se sentiraient un peu mieux, particulièrement dans les bureaux de circonscription, s'ils avaient en main un exemplaire à consulter. On leur pose quantité de questions. Si le public voulait passer par là pour ramasser un exemplaire au lieu d'aller jusqu'au bureau de poste, peut-être nous sentirions-nous un peu plus utiles.

J'aimerais poser une question à David. Le plan de préparation à la pandémie de 2004 prévoyait qu'il y aurait au moins deux fournisseurs de vaccins. Je me demande pourquoi cela a été modifié en 2006.

**Dr David Butler-Jones:** Nous n'avons jamais eu qu'un seul contrat pour le vaccin contre la pandémie. C'est avec la société aujourd'hui appelée GSK, qui était antérieurement Shire and ID Biomedical. Il n'y a jamais eu d'autre fournisseur sous contrat. Il n'a jamais existé personne d'autre capable de produire le vaccin au Canada. Il n'y a toujours personne d'autre.

**L'hon. Carolyn Bennett:** Pour ce qui est de l'achat du vaccin, on avait précisé en 2004 pourquoi il importait d'avoir deux fournisseurs. Et je crois que le contrat prévoit que vous pouvez acheter auprès d'un autre fabricant.

Quoi qu'il en soit, je vais céder la parole à Joyce Murray, car elle a une question particulière sur les Jeux olympiques.

**Mme Joyce Murray:** Merci.

Il y a trois semaines environ, j'ai parlé avec le médecin-chef responsable d'un quart de la population de la C.-B. et du plan de préparation au H1N1 des Jeux olympiques. Elle m'a dit que le plan est en place, que c'est un bon plan, mais qu'il est dépourvu de financement.

Docteur Butler-Jones, je vous ai demandé lors d'une séance antérieure du comité s'il existait un financement couvrant l'administration des vaccins. Vous avez dit que les ressources ne seraient pas un problème. Ce n'était certainement pas l'avis des responsables en Colombie-Britannique qui s'inquiétaient des 20 à 30 millions de dollars qu'il en coûterait pour vacciner massivement 70 p. 100 de la population.

Quelque chose a-t-il changé en trois semaines, depuis que l'on s'est plaint à moi de l'absence de financement pour la vaccination de masse et de ce que l'administration sanitaire ne savait pas comment procéder?

• (1705)

**Dr David Butler-Jones:** Deux choses. D'abord la question que vous m'avez posée concernant les antiviraux supplémentaires pour les Jeux. Il n'y a pas de pénurie d'antiviraux. Nous en avons en abondance dans le stock national. La province a choisi d'en acheter une quantité supplémentaire, plutôt que de tirer sur la réserve nationale.

Pour ce qui est de l'administration des vaccins par les provinces et territoires, nous leur avons donné l'engagement de discuter après coup des besoins, selon l'évolution des choses. Dans l'intervalle, chacun utilise les moyens à sa disposition et nous n'avons rien que l'on puisse tirer d'un chapeau.

**La présidente:** Merci, docteur Butler-Jones.

Merci, madame Murray.

Nous passons maintenant à M. Dufour.

[Français]

**M. Nicolas Dufour (Repentigny, BQ):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour à tous.

Monsieur Butler-Jones, j'aimerais savoir combien de vaccins le gouvernement a administrés et combien il en a en stock, à ce jour.

[Traduction]

**Dr David Butler-Jones:** À l'heure actuelle, cela dépend de la province et du territoire. Je vais vous donner quelques exemples. Les T.N.-O. et le Yukon ont chacun vacciné environ la moitié de leur population. Le Nunavut a commencé et compte avoir vacciné tout le monde dans les localités isolées d'ici la fin de la semaine prochaine. On y prévoit une campagne de deux semaines. En Colombie-Britannique, il n'y a pas de prévisions précises mais l'on y prévoit, comme dans la plupart des autres provinces, que d'ici la fin de cette semaine tous les vaccins actuellement en main auront été administrés.

C'est donc soit la fin de cette semaine soit le début de la semaine prochaine, et ensuite de nouvelles doses de vaccin arriveront.

**La présidente:** Merci, docteur Butler-Jones.

Je vais devoir ramener les tours de questions et réponses entre quatre minutes et demie et cinq minutes, car on vient de m'informer que les cloches vont sonner à 17 h 15 et je veux donner un tour à tout le monde.

Allez-y, monsieur Dufour. Je vous accorde ce temps supplémentaire, mais il me fallait vous avertir.

[Français]

**M. Nicolas Dufour:** Madame la présidente, je tiens à vous rappeler que les libéraux ont disposé de sept minutes pour poser leurs questions et que le partage n'a pas été équitable, en termes de temps.

[Traduction]

**La présidente:** Posez votre question, monsieur Dufour.

Merci.

[Français]

**M. Nicolas Dufour:** Monsieur Butler-Jones, on constate que le gros problème, relativement à l'actuelle pénurie de vaccins, est le fait que le gouvernement a décidé de changer le type de vaccin à administrer. Il s'est rendu compte qu'il n'y avait pas assez de doses sans adjuvant pour les femmes enceintes. Que pensez-vous de cette pénurie?

On voit que le gouvernement est en train de faire de la compagnie GSK son bouc émissaire. Pourtant, on sait très bien, pour en avoir parlé pendant des heures dans le cadre de débats d'urgence, que le problème est un manque de préparation de la part du gouvernement, et que pour être en mesure de produire plus rapidement le vaccin sans adjuvant, la compagnie GSK a dû modifier toutes ses installations.

Qu'en pensez-vous?

**Dr David Butler-Jones:** C'était une requête des provinces et des territoires. Ils voulaient un vaccin pour les femmes enceintes. C'était une recommandation de l'OMS.

**M. Nicolas Dufour:** Cette recommandation avait été faite longtemps auparavant. On savait depuis longtemps qu'on aurait besoin des...

**Dr David Butler-Jones:** Oui, c'était en juillet, après le début de la production du vaccin avec adjuvant. Il y a eu un changement. La compagnie a accepté de fabriquer pour le Canada un vaccin sans adjuvant pour les femmes enceintes. C'était à la suite d'une requête des provinces et territoires. Ce n'était pas notre choix. C'était celui des experts, des médecins en chef ainsi que des provinces et territoires.

**M. Nicolas Dufour:** Monsieur Butler-Jones, le gouvernement n'aurait-il pas dû prévoir que ces vaccins seraient nécessaires? Je comprends très bien que les provinces aient fait cette demande, qui est tout à fait légitime. Pour une fois, le fédéral avait la chance de montrer qu'il était capable non seulement de respecter les compétences des provinces, mais aussi de faire preuve de leadership dans ce domaine. Je n'arrive pas vraiment à comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas pris le temps de considérer la demande de vaccins sans adjuvant.

• (1710)

**Dr David Butler-Jones:** La situation touche toutes les compagnies, partout dans le monde. Nos attentes face au vaccin ont diminué considérablement. Aux États-Unis, je crois qu'on parle de moins de 30 millions de doses, alors qu'on s'attendait à plus de 100 millions de doses. Ce problème touche tout le monde, tous les pays. Ce n'est pas seulement un défi pour le Canada. En fait, à l'heure actuelle, le Canada est le pays le mieux préparé du monde.

**M. Nicolas Dufour:** Merci beaucoup, madame la présidente. Il me reste quelques instants, je crois.

[Traduction]

**La présidente:** Tout ce que vous voudrez, monsieur Dufour.

[Français]

**M. Nicolas Dufour:** Merci beaucoup; je reconnais là votre grand cœur.

On dit actuellement que la vaccination sera terminée avant le 25 décembre. Pensez-vous que c'est réaliste, monsieur Butler-Jones?

**Dr David Butler-Jones:** Selon nos prévisions fondées sur le nombre de gens qui veulent recevoir le vaccin, tout sera fini avant le 25 décembre.

**M. Nicolas Dufour:** Merci beaucoup.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Merci, monsieur Dufour.

Nous passons maintenant à Mme Hughes.

**Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD):** Merci, madame la présidente.

J'aurais aimé être là pour entendre vos exposés; malheureusement, j'étais à la Chambre pour un autre débat sur le H1N1.

Bienvenue de nouveau au comité.

En ce qui concerne votre contrat de fourniture exclusive, il faudrait regarder ce qui a mal tourné. Il y avait des foules faisant la queue pour être vaccinées. Aviez-vous réellement une stratégie de communication efficace en place pour faire face à cette situation, premièrement, et, deuxièmement, est-ce que le contrat de fourniture exclusive ne devrait pas maintenant être repensé, pour prévenir à l'avenir des crises comme celle-ci?

**Dr David Butler-Jones:** Ce qui n'était pas prévu, même il y a quelques semaines, c'est le degré d'intérêt. Personne ne s'y attendait réellement. Nous avons beaucoup d'expérience avec les cliniques de vaccination, mais nous ne pensions pas que les gens se précipiteraient et que l'on verrait de telles files d'attente, etc. Les provinces et territoires avaient dressé leur plan de longue date. Elles ont été surprises par le degré d'intérêt, d'autant qu'il y a quelques semaines encore on disait que nous aurions de la chance si un tiers de la population acceptait d'être vaccinée. Voilà la première réalité.

En ce qui concerne le contrat avec un fournisseur unique, il a été signé pour garantir l'accès et un volume total de vaccins — produit au Canada — pour tous les Canadiens. Cela s'est avéré favorable dans la pratique. Les pays ayant des contrats avec des fournisseurs multiples sont moins bien servis que nous avec le contrat d'exclusivité.

Cela dit, lorsque nous ferons une rétrospective de tout ce qui se sera passé et établirons les plans pour la prochaine pandémie, nous allons certainement envisager de recourir à un autre petit fournisseur. Là encore, il se pose un problème de sécurité car ce vaccin ne sera pas produit au Canada, mais nous allons à tout le moins envisager cela comme option.

**Mme Carol Hughes:** Lorsqu'on regarde ce qui s'est passé avec le SRAS et tout le battage qui avait été fait alors, on pouvait penser que le problème allait être réglé. On prenait ces mesures et une proportion importante de la population avait décidé de se protéger. J'ai donc toujours du mal à croire que nous avons fait tout ce battage... en disant aux gens qu'il y avait des décès et en les suppliant de se faire vacciner. Nous assurions que oui, nous sommes prêts, et puis tout d'un coup nous ne sommes pas prêts.

J'aimerais savoir à quel moment vous vous êtes aperçus qu'il n'y aurait pas assez de vaccin. Est-ce parce que l'on est passé du vaccin avec adjuvant à du vaccin sans adjuvant...? Est-ce que le fabricant vous avait prévenu que cela allait ralentir la production?

**Dr David Butler-Jones:** Pour ce qui est des projections de la quantité de vaccins que nous allions recevoir, jusqu'à la semaine dernière nous pensions que cette semaine nous recevions à peu près la même quantité que les semaines précédentes. Ce n'est guère que la

semaine dernière que l'on nous a donné un indice, et nous n'avons appris l'ampleur du retard que jeudi.

**Mme Carol Hughes:** Pensez-vous qu'il faudrait revoir la méthode de distribution, sachant que les personnes à haut risque n'ont pu obtenir le vaccin et ne le peuvent toujours pas? Pensez-vous que toute la question de savoir comment les doses sont distribuées, qui devrait être prioritaire et qui ne le devrait pas doit être revue? Il suffit de regarder les collectivités autochtones, au moins l'une d'entre elles, et il en existe encore qui n'ont pas reçu la quantité de vaccins promise.

• (1715)

**Dr David Butler-Jones:** Les provinces et territoires, les administrations sanitaires locales, tous ont adapté leur plan selon l'expérience de la première semaine; on ne peut faire autrement. Les choses ne se sont pas passées comme prévu et donc les plans ont été ajustés. Cette semaine, cela ira mieux et la semaine prochaine mieux encore.

**Mme Carol Hughes:** Tout compte fait, les collectivités autochtones avaient reçu l'assurance d'être les premières à recevoir les vaccins et en quantité suffisante pour toute leur population, et nous en voyons aujourd'hui qui n'ont toujours pas la quantité requise.

**Dr David Butler-Jones:** Nous n'avons pas encore assez de vaccins pour toute la population. Nous le distribuons au fur et à mesure qu'il devient disponible. Il est important de protéger autant de gens que possible. De 10 à 20 p. 100 de la population est maintenant vaccinée, selon la localité. Cela va se poursuivre. On ne peut pas faire toutes les localités en même temps. Par exemple, le Nunavut planifie actuellement la vaccination des collectivités isolées; toutes n'ont pas encore été visitées, mais elles le seront au cours des deux prochaines semaines. Donc, très prochainement, toutes les localités isolées seront visitées et les habitants pourront être vaccinés, mais tout ne peut être fait en même temps.

**Mme Carol Hughes:** Mais ne pensez-vous pas...

**La présidente:** Merci, docteur Butler-Jones.

Nous passons maintenant au Dr Carrie...

**Dr David Butler-Jones:** Si nous avions su il y a un an à quoi ressemblerait le virus, nous aurions pu produire le vaccin il y a des mois de cela. Cela n'aurait pas été un problème, pas plus qu'avec la grippe saisonnière. La réalité est que nous vivons en temps réel, pour ce qui est de l'évolution de ce virus...

C'est comme livrer une guerre, vous ne savez jamais ce que l'ennemi va faire.

**La présidente:** Merci.

Docteur Carrie.

**M. Colin Carrie (Oshawa, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Docteur Butler-Jones, je ne dispose pas de beaucoup de temps, mais je veux saisir l'occasion, au nom des membres du côté gouvernemental, de vous remercier, ainsi que votre agence, de l'excellent travail que vous avez abattu. Je ne crois pas que vous y étiez, mais l'on y a félicité le Canada pour la façon dont il se débrouille.

Je voulais vous donner l'occasion de rectifier la désinformation qui nous vient de l'autre endroit. Les gens insistent sur tout ce qui ne marche pas bien. Je pense que c'est une occasion de souligner ce qui a bien marché.

Pour ce qui est du contrat de 2001, vous voudrez peut-être souligner combien il était important de garantir l'approvisionnement national du Canada. Je pense que les faits parlent d'eux-mêmes. Grâce à cette décision, nous sommes au premier rang mondial pour ce qui est de la disponibilité per capita de vaccins.

Pourriez-vous parler de cette notion de pénurie? J'ai personnellement lu dans l'*Ottawa Citizen* cette semaine que 80 000 vaccins ont été administrés dans la ville. D'ici la fin de la semaine, d'ici vendredi, ce chiffre devrait atteindre 100 000. Dans ma région de Durham, 93 000 doses étaient disponibles lundi. Vingt mille seulement ont été administrées. L'un des collègues de la région de Toronto m'a dit que l'on a administré seulement 20 000 doses pour quelque raison.

Avez-vous des chiffres ou des indications des provinces prouvant qu'elles parviennent à administrer à peu près toutes les doses disponibles?

**Dr David Butler-Jones:** Il y avait là deux questions ou commentaires. Premièrement, pour ce qui est du contrat de 2001, le Canada est le seul pays au monde à avoir conclu un tel contrat à l'époque et à l'avoir en place au début de cette pandémie. Il a fait ses preuves. Peut-on encore améliorer les choses pour l'avenir? Oui, nous allons évidemment y réfléchir, mais je pense que c'est à porter au crédit des gouvernements successifs que nous avons eu en place au Canada ce degré de préparation qui nous place dans la situation privilégiée où nous sommes aujourd'hui.

Pour ce qui est de la distribution du vaccin, encore une fois, les territoires du Nord ont reçu toute leur allocation à cause de leur isolement et de la nécessité de procéder localité par localité. En ce qui concerne les provinces elles-mêmes, les chiffres sont variables selon la province. Elles se sont concentrées sur les lieux où elles pouvaient faire le travail le plus efficacement, et la plupart d'entre elles disent que d'ici la fin de cette semaine ou le début de la semaine prochaine, les doses qu'elles ont reçues à ce stade auront été administrées, et que des quantités supplémentaires de vaccins arriveront la semaine prochaine et encore davantage les semaines suivantes.

**M. Colin Carrie:** Donc, à ce stade, rien n'indique que les provinces ont administré toutes les doses que nous leur avons distribuées?

**Dr David Butler-Jones:** Non, tous les vaccins n'ont pas été administrés, mais elles prévoient que ce sera fait d'ici la semaine prochaine environ et ensuite elles attendront de recevoir les doses suivantes.

**M. Colin Carrie:** Il semble donc que la campagne de vaccination soit bien en train, avec la capacité voulue en première ligne? Tout se passe plutôt bien?

**Dr David Butler-Jones:** Oui. Encore une fois, elles ont dû s'adapter, car certaines focalisaient un peu plus que d'autres. Certaines provinces étaient très focalisées sur les groupes à haut risque et ont commencé par là. D'autres l'étaient moins et de ce fait ont dû changer cela, et toutes aujourd'hui se concentrent sur les groupes à plus haut risque et s'efforcent de leur donner l'accès en premier. De fait, les six millions de doses déjà distribuées, plus celles qui vont arriver cette semaine et la semaine prochaine, suffiront à couvrir tous les groupes à haut risque.

● (1720)

**M. Colin Carrie:** Merci beaucoup.

D'aucuns ont critiqué la date de la commande passée en août par le gouvernement. D'aucuns disent qu'il aurait fallu passer la commande plus tôt. Étant donné le contrat qui a été signé, est-ce que la date de la commande importait réellement?

**Dr David Butler-Jones:** Non. En fait, la commande a été passée en 2001 pour une quantité maximale de 60 millions de doses pour les Canadiens, tous les premiers vaccins conditionnés. Le nombre de doses dont nous aurions besoin serait prélevé sur cette quantité et mis à la disposition du Canada avant que le fabricant puisse exporter du vaccin embouteillé ailleurs dans le monde, et donc la date importait peu. Il nous fallait être sûrs du chiffre. En gros, ce sont les provinces et territoires qui l'administrent, et elles devaient donc être sûres des chiffres requis.

Mais que nous ayons passé la commande en mai, en avril, il y a un an, dans deux ans — en fait, dans deux ans, cela ne marcherait pas car le vaccin est déjà produit — mais le fait est que la date ne changeait rien à notre accès au vaccin ni au moment où nous le recevrons.

**M. Colin Carrie:** Je vous remercie d'avoir mis en lumière ces faits importants. Il semble que, peu importe le nombre de fois qu'on les répète, l'information erronée continue de circuler. Peut-être fait-elle des titres de journaux plus intéressants ou bien permet-elle les jeux politiques. Mais je tiens à vous remercier de l'excellent travail que vous faites.

**La présidente:** Merci, docteur Carrie. Je vais devoir clore cette séance.

Je vous remercie infiniment d'être venus aujourd'hui, docteur Butler-Jones, Elaine Chatigny, et madame Shelagh Jane Woods. Nous apprécions réellement.

J'ai trois choses à soumettre au comité avant que les cloches sonnent, ce qui sera dans environ trois minutes.

Pourrais-je demander à tous les autres de quitter la salle?

Encore une fois, merci de vos exposés.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

### SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>