

## [Texte]

The third area has to do with the requirement in the bill that there be independent ventilation for smoking areas. I think we would want to hear from. . . I imagine it is Public Works, but it may be Treasury Board—I am not sure who it is—with respect to cost implications.

The fourth area has to do with the banning of smoking on common carriers. Transport has in effect put a two-hour flight ban on smoking outside C-51, whereas this would make it all flights, all railway cars and buses and other types of common transport.

So it seems to me we could well explore the implications of those four policies, which really get to the substance of the bill. They are not non-trivial issues. Designating it as a hazardous product is really part of the essence of the bill. Extending the ban to all common carriers is part of the essence of the bill, and certainly having independently ventilated smoking areas is again very much crucial to the bill. All of those things do not deal with the health aspect of the bill to the extent that we will have witnesses from medical associations dealing with both bills with respect to the dangers of smoking and secondhand smoke and stuff like that, I would assume.

**Ms McDonald:** Mr. Chairman, I would agree on point one, except it should be lower in priority. The hazardous products designation certainly is a particular question that should be dealt with. The third point, on independent ventilation, I think if we broaden that to mean to deal with the whole issue of the right to a smoke-free workplace. . . because that independent ventilation is. . . What my bill says is that the employee would have the right to a smoke-free workplace; the employer would have an obligation to provide it. The employer may also provide smoking areas provided that they are independently ventilated.

So that is part of a larger whole, and I think it would be better to include it, but that is very much a health issue. I would think we would want to have health people comment on what is necessary from the point of view of health to ensure that there are healthy conditions, and whether independent ventilation is necessary or whether we can get by with some lesser measure. So I think that would have to be there.

Then certainly Mr. McCrossan is right that a ban on smoking in all common carriers is something broader than we have envisaged by regulation, of course not a reality yet, and that would be a well-defined area, which involves both health and also safety questions.

## [Traduction]

La troisième question porte sur la disposition du projet de loi prescrivant qu'il y ait un système de ventilation indépendant pour les fumeurs. Je pense qu'il va falloir entendre les travaux publics, mais peut-être le Conseil du Trésor également—je ne suis pas sûr de qui relève tout ce qui touche les coûts.

La quatrième question porte sur l'interdiction de fumer dans les véhicules de transport en commun. Le ministère des Transports a déjà mis en vigueur une interdiction de fumer sur les vols de deux heures ou moins, indépendamment du projet de loi C-51. Ce nouveau projet de loi appliquerait l'interdiction à tous les vols, à tous les wagons de train, à tous les autobus et autocars, bref à tous les autres véhicules de transport en commun.

Il me semble donc qu'il serait utile d'examiner les implications de ces quatre politiques, qui vont au coeur du projet de loi. Il ne s'agit pas de questions sans importance. La désignation du tabac comme produit dangereux ressortit à l'essence même du projet de loi. Il en est de même de l'interdiction de fumer dans tous les véhicules de transport en commun, tout comme l'obligation d'avoir des systèmes de ventilation indépendants pour les fumeurs. Toutes ces questions ne portent pas sur la question de santé. Je suppose que nous allons entendre des témoins des associations médicales en ce qui concerne les deux projets de loi au sujet des dangers de fumer, de la fumée des autres, etc.

**Mme McDonald:** Pour ce qui est du premier point, monsieur le président, je suis d'accord, mais je lui accorderais une priorité moins élevée. Il est certain que la désignation du tabac comme produit dangereux est une question particulière qu'il faudra examiner. Pour ce qui est du troisième point, concernant la ventilation indépendante, je crois que si nous l'élargissons pour comprendre toute la question du droit à un lieu de travail sans fumée. . . car c'est cela, la question de la ventilation indépendante. . . Mon projet de loi prévoit que l'employé a le droit d'avoir un lieu de travail sans fumée. L'employeur serait obligé de le lui donner. L'employeur peut également aménager des fumeurs dans la mesure où ils ont un système de ventilation indépendant.

C'est une question qui relève d'un ensemble plus important, et je crois qu'il vaudrait mieux qu'elle fasse partie de cet ensemble. De toute façon il s'agit certainement d'une question de santé. Je crois qu'il faudrait entendre les fonctionnaires du ministère de la Santé pour savoir ce qui est nécessaire du point de vue de la santé pour que les employés aient des conditions de travail saines, et s'il faut avoir des systèmes de ventilation indépendants ou si on peut créer des conditions acceptables avec une mesure moins radicale. Je crois donc qu'il faut examiner cette question.

M. McCrossan a certainement raison de dire que l'interdiction de fumer dans tous les véhicules de transport en commun est une question plus vaste que celles que nous avons envisagées dans le règlement, qui n'existe toujours pas, bien entendu. Il s'agit là d'une