

nationale et du Bien-être social à la suite de l'adoption de la loi sur la santé nationale et le bien-être social.

Le caractère général des services de quarantaine est resté à peu près le même jusqu'après la deuxième guerre mondiale, bien que ces années aient été marquées par une diminution graduelle du nombre des principales maladies nécessitant la quarantaine. Au cours des années 40, on a accordé plus d'attention aux problèmes de santé à l'échelle internationale, si bien que le 1<sup>er</sup> octobre 1952 sont entrés en vigueur les règlements sanitaires internationaux de l'Organisation mondiale de la santé, règlements auxquels le Canada a souscrit sans réserve dès le début. Avant la deuxième guerre mondiale, la quarantaine ne concernait que le transport maritime. Il n'existait pas d'avions commerciaux pouvant amener au Canada des passagers venant d'ailleurs que d'Amérique du Nord.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, s'est amorcée une évolution rapide, et il devint nécessaire d'installer des services de quarantaine aux aéroports. Dans les 20 ans qui ont suivi, le taux de croissance de l'aviation commerciale a dépassé celui de presque toutes les autres formes de transport, et actuellement, le nombre de voyageurs empruntant l'avion et qui passent par les services de quarantaine dépasse un million par an. Le nombre ne cesse d'augmenter d'environ 15 p. 100 par an. Cet état de choses a sensiblement modifié l'ensemble du problème de la quarantaine.

La réduction du nombre des maladies justifiant une quarantaine dans de vastes régions du monde, ainsi que la grande rapidité avec laquelle est signalée l'incidence des maladies mise au point par l'Organisation mondiale de la santé, a beaucoup réduit les dangers d'importation de maladies graves entraînant une mise en quarantaine du trafic maritime, étant donné que les régions infectées sont, pour la plupart, suffisamment éloignées du Canada et qu'il est impossible aux navires d'effectuer le voyage avant la fin de la période d'incubation de la maladie. Par contre, les avions transportent facilement des passagers en provenance de régions hautement infectées jusqu'à des aéroports canadiens en vingt-quatre heures.

Bien qu'il faille rester vigilant à l'endroit du trafic maritime et particulièrement en ce qui concerne l'importation de la peste par les rongeurs, le trafic aérien est devenu notre premier souci. Cela est encore aggravé par la tendance naturelle du passager et du transporteur à ne pas perdre les avantages de la vitesse inhérents au voyage par air et à éviter les pertes de temps en inspections d'arrivée et que tous les efforts sont faits pour accélérer continuellement les formalités aux aéroports.

Nous voici au seuil d'une nouvelle ère. On mettra en service cette année des avions géants pouvant transporter jusqu'à 500 personnes. Avant la fin de cette décennie, des avions supersoniques, capables de traverser l'Atlantique en trois heures environ, entreprendront des vols réguliers. Mais chacune de ces innovations s'accompagnera de certains problèmes.

Le bill S-12, nouvelle forme de la loi sur la quarantaine, tend à minimiser les risques d'importation au Canada de maladies graves qui nécessiteraient la quarantaine et qui ont été heureusement supprimées au Canada. Si on les importait, elles pourraient entraîner une morbidité grave, voire même être cause de décès. Nous nous inquiétons surtout de la variole, du choléra et de la peste, et notre inquiétude se traduit dans les dispositions du bill S-12. Nous savons que, dans l'ensemble, les conditions hygiéniques se sont améliorées, grâce aux mesures hygiéniques préventives mises en vigueur dans certains États et qui, dans certaines régions, ont été instituées de pair avec l'Organisation mondiale de la santé. Toutefois, tant que les maladies contagieuses n'auront pas été vaincues, la législation qui autorise l'inspection des transporteurs internationaux et l'examen des passagers entrant au Canada, est nécessaire afin de déterminer les risques qui se posent à l'hygiène publique.

**M. G. W. Baldwin (Peace River):** A mon avis, d'intéressantes conclusions ressortent de ce bill. Néanmoins, je veux tout d'abord remercier le secrétaire parlementaire de son exposé complet et concis des raisons de cette mesure législative et de sa portée. Qu'il nous dise que le bill apporte la première modification à grande échelle de la loi au cours d'un siècle m'a paru fort intéressant; d'autre part, je signale à mon bon ami le leader du gouvernement et président du Conseil privé (M. Macdonald) que la Chambre devrait se préoccuper avant tout de présenter de bonnes mesures législatives, même si leur adoption demande un peu plus de temps. Je ne prétends pas que cette loi, puisqu'elle n'a pas été modifiée sensiblement depuis un siècle, n'avait pas besoin de l'être. Il est manifeste que certaines modifications auraient pu y être apportées. Mais les mesures précipitées qui masquent trop souvent des objectifs politiques, présentées à la hâte pour faire bon poids, ne remplaceront jamais les projets de loi utiles, qui résisteront à l'épreuve du temps.

● (2.30 p.m.)

Il est manifeste qu'il y a lieu de modifier la loi, qu'un changement s'impose. L'expérience toute récente des passagers à bord du paquebot retenu au large de la côte ouest, montre