

s'appliqueraient au matériel neuf acheté après le 1<sup>er</sup> janvier 1995, dans un délai de trois ans après leur entrée en vigueur pour 10 p. 100 du parc des sociétés utilisant dix autocars ou plus, et dans un délai de 12 ans après leur entrée en vigueur pour tous les autocars affectés à un service régulier. On adapterait les gares routières aux passagers handicapés d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2000. À partir de 1995, les gares que l'on construira et celles que l'on rénovera de manière importante devraient comporter des installations facilitant l'accès<sup>26</sup>.

## II – LA PROCHAINE ÉTAPE

Les audiences du Comité sur la question du transport ont regroupé des représentants de l'industrie, du gouvernement et des personnes handicapées. Nous leur avons demandé de juger les récents rapports de leur point de vue, afin de nous donner l'occasion de formuler des recommandations au sujet des secteurs où des mesures immédiates s'imposent. En résumant les témoignages, David Baker du *Advocacy Research Centre for the Handicapped (ARCH)* a fait remarquer que le consensus était très important parmi les défenseurs d'intérêts disparates. En effet, les témoins se sont entendus sur plusieurs points critiques :

- l'importance du transport pour tous les Canadiens, y compris ceux qui ont des déficiences;
- l'acceptation de l'objectif de l'égalité d'accès;
- la reconnaissance du fait que les forces du marché n'ont pas fourni et ne fourniront pas cet accès;
- le fait que l'établissement graduel de l'accès minimisera les coûts et la perturbation dans l'industrie du transport des voyageurs;
- le besoin de normes et leur non-existence actuelle.

Dans la première partie du rapport, nous avons exprimé notre opinion sur l'importance du transport pour les Canadiens ayant des déficiences. Nous croyons que l'étude approfondie de la question par la Commission royale, par la Commission d'examen ainsi que par l'ONT dans l'établissement de sa revue de l'accessibilité au sein de l'industrie du transport par autocar vient étayer notre point de vue sur le sujet. L'acceptation du principe de l'égalité d'accès contribuera beaucoup à éliminer le besoin de mesures législatives et réglementaires. Dans l'intervalle, le Comité est d'avis que, comme le pense la Commission royale et comme le traduisent nos précédentes recommandations, l'Office national des transports doit faire davantage pour que les services de transport deviennent accessibles à tous.

### A. NORMES ET ÉCHÉANCIERS

En tant que législateurs, nous avons souvent constaté que la menace d'une mesure réglementaire ou législative peut être aussi efficace que l'adoption d'une loi ou d'un règlement. C'est ce qu'ont montré nos audiences lors du témoignage de David Long de

<sup>26</sup> ONT, Rapport sommaire, *En route vers l'accessibilité : une enquête sur les services d'autocar canadiens*, ministère des Approvisionnement et Services, Ottawa, 1993.