



Ces illustrations de Rutenberg Design Inc. montrent la façon dont l'élévateur franchit la hauteur qui sépare le sol de la plate-forme, tout un obstacle pour une personne handicapée.

relatives aux droits de la personne relèvent de la compétence d'Ottawa. Les provinces se chargent des routes, des tarifs et d'autres aspects économiques.)

Ce projet a été débattu en public pour la première fois lors des audiences sur le transport des handicapés que la Commission canadienne des transports a tenues à Ottawa en novembre 1979. Doug Vicars, président du centre des services pour les handicapés physiques à St. John's, était du nombre des participants qui ont présenté l'idée au gouvernement et aux transporteurs.

*Obstacles*, le rapport non partisan de la Chambre des communes, rédigé en 1981, et traitant des besoins des handicapés a été le premier et le plus déterminant. Il est allé droit au but en recommandant un service quotidien d'autocars accessibles sur la principale ligne est-ouest de Terre-Neuve.

Il y a eu également un appui fortement senti d'autres provenances : les modifications à la Loi canadienne sur les droits de

la personne, qui datent de juillet 1983, et la Charte canadienne des droits et libertés, proclamée en avril 1982, le seul document constitutionnel dans le monde qui protège les droits des personnes handicapées.

Dorothy Richardson a aidé à mettre en œuvre les modifications apportées à la Loi canadienne sur les droits de la personne, et en vertu de ces documents, les transporteurs sont maintenant contraints à fournir un service.

L'un des utilisateurs de l'autocar accessible, Bill White, avait 32 ans lorsqu'il l'a pris pour la première fois. Deux minutes après avoir placé son fauteuil roulant sur l'élévateur, Bill avait été soulevé d'un mètre, amené au niveau des passagers, et le conducteur avait attaché son fauteuil.

Cette innovation présente des aspects technologique et psychologique révolutionnaires. Dans ce nouvel autocar, le passager handicapé est assis parmi les autres. Le dossier contre lequel son fauteuil roulant s'appuie est du même tissu et de la même couleur

que celui des autres sièges. Il peut admirer le paysage sans se soucier du reste.

Moins de deux ans après la mise en train du projet, l'autocar entièrement équipé et muni d'un élévateur intérieur faisait partie de la flotte de TerraTransport.

À Ottawa, Milton House, de la Direction générale des transporteurs routiers de Transports Canada, gère ce projet et en préside les travaux du comité de gestion depuis 1983. Il en parle avec beaucoup d'optimisme. Non seulement le prototype a-t-il été intégré à un service régulier en février 1985, comme promis, mais il n'y a eu que deux défaillances techniques mineures au cours des six premiers mois de mise en service comportant un voyage de 960 km et un autre de 560 km par semaine.

Dans l'avenir le Mark II que construisent actuellement MCI et TES Ltd. aura jusqu'à huit sièges pliables permanents. Ces sièges sont aussi confortables que des sièges ordinaires. Le prototype sera exposé partout au Canada et à l'Expo 86. Outre-mer, la technologie canadienne sera présentée à la Handex 86, la première exposition nationale de la Chine sur les soins aux handicapés. Selon le président Laurin Garland de TES, la Chine a demandé à sa firme de faire un exposé, ce qui ne pourra que favoriser les chances d'exporter cette technologie.

Le coût d'un autocar accessible ne reviendrait qu'à quelques milliers de dollars de plus que celui d'un autocar MCI standard. La perte potentielle de bénéfices d'exploitation est presque inexistante avec le Mark II grâce à ses sièges pliables. Il n'est toutefois pas nécessaire d'aménager ainsi tous les autocars desservant les lignes principales. MCI Winnipeg produira sous peu l'élévateur Mark II, en option, sur sa chaîne de production.



Transport Canada

Le prototype de l'autocar MCI dessert les routes régulières de TerraTransport à Terre-Neuve.