

répondre aux besoins de ce groupe spécial. Nous relevons que l'argumentation qui classe à part les personnes handicapées est invoquée le plus souvent pour leur refuser des ressources ou leur en distribuer sans discernement³⁹.

À notre avis, la conjugaison des subventions greffées et de la ségrégation dont les handicapés font l'objet par rapport aux autres voyageurs se traduira, dans l'avenir prévisible, par de longues querelles entre l'industrie des transports et les personnes handicapées. Dans ce contexte, le gouvernement sera tantôt l'arbitre, tantôt la bonne fée marraine, et tantôt encore l'harpagon. La perspective n'est pas agréable. Nous recommandons donc ce qui suit :

RECOMMANDATION 10

Étant donné qu'il coûte environ 1 à 1,5 p. 100 de la structure tarifaire actuelle pour rendre les autocars interprovinciaux accessibles aux personnes handicapées, toute norme d'accessibilité nationale appliquée aux autocars ou aux gares devrait suivre l'exemple des aéronefs et aéroports en ce sens qu'aucun lien n'est établi avec les subventions que le gouvernement fédéral peut accorder aux transporteurs. Dans l'industrie du transport aérien, le règlement de questions comme le transport d'accompagnateurs ne devrait pas donner lieu à des subventions fédérales.

Dans le cadre de ses audiences, le Comité a pris conscience du fait que l'argent dépensé par les transporteurs canadiens de passagers devrait, dans l'ensemble, profiter aux citoyens canadiens. Dans le présent rapport, nous avons parlé favorablement de l'*Americans with Disabilities Act (ADA)* et de l'incidence positive que cette loi devrait avoir pour assurer l'accessibilité des moyens de transport aux personnes handicapées aux États-Unis. L'*ADA* a établi, à cette fin, un calendrier convenant au contexte américain. En raison de la grosse avance que se sont donnés les États-Unis dans ce domaine, le calendrier que nous avons recommandé pour le Canada accuse un sérieux retard.

Nous nous inquiétons des répercussions possibles de l'*ADA* sur les transporteurs canadiens. Quand la nouvelle réglementation américaine entrera en vigueur, l'industrie du transport de passagers remplacera ses trains et ses autobus par des modèles accessibles. Par conséquent, les transporteurs américains se retrouveront avec une grande quantité d'équipement non accessible. Nous croyons qu'il est important de ne pas retarder l'apport de changements au système canadien en augmentant le nombre de trains et d'autobus non accessibles juste avant que la réglementation canadienne n'entre en vigueur. L'Association canadienne de l'autobus a informé le Comité que les entreprises canadiennes transportant des passagers aux États-Unis seraient tenues de se conformer aux exigences de l'*ADA* en matière d'accessibilité. Cela soulève le problème éventuel voulant qu'au fur et à mesure que les transports canadiens rendent leur équipement accessible, celui-ci soit réaffecté aux trajets menant aux États-Unis et prive, de ce fait, les voyageurs canadiens de moyens de transport accessibles. Par conséquent, nous recommandons :

³⁹ S'entendre pour agir, p. 30.