

Étant donné que l'Office national des transports n'a pas su utiliser les pouvoirs dont il était investi en vertu de sa propre loi, les normes fédérales dépendent toujours essentiellement des recours des personnes handicapées contre les systèmes de transport, en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et de la *Charte*. Les particuliers sont par conséquent soumis à d'extrêmes pressions. Exception faite de l'affaire Clarisse Kelly présentée devant l'Office national des transports en 1980, les personnes handicapées n'ont pas été en mesure d'agir en tant que groupe pour influencer sur la question de l'accessibilité en poursuivant en justice les divers intervenants du domaine des transports. Il est déjà difficile pour les particuliers d'obtenir suffisamment de renseignements pour porter plainte; ce l'est encore davantage pour les personnes handicapées dont peu peuvent se permettre de déployer l'énergie ou de dépenser l'argent nécessaire à une poursuite en justice.

Pourtant, vu l'absence de progrès, les personnes handicapées examinent la possibilité de demander aux tribunaux de confirmer leur droit d'avoir accès aux moyens de transport. Comme le droit à l'égalité garanti par l'article 15 de la *Charte canadienne des droits et libertés* vaut aussi pour le transport, elles sont prêtes à faire le long détour du recours au tribunal. Comme nous l'avons affirmé dans *S'entendre pour agir*, le Comité estime que s'il faut faire intervenir si souvent la *Charte* et les droits de la personne, c'est que le système politico-bureaucratique reste fermé aux préoccupations des personnes handicapées.

L'Office national des transports n'ayant pas exercé ses responsabilités ni promulgué de règlements en vertu de cette loi en cinq ans, les Canadiens sont en droit de demander pourquoi. Les raisons en sont obscures, parce que personne ne veut en endosser la responsabilité. Lors de leur comparution devant le Comité, les organisations représentant les personnes handicapées ont déclaré que les deux séries de règlements devant être soumises à l'opinion du public s'étaient heurtées à des obstacles bureaucratiques. Il ne s'agissait pas seulement de retards et d'inefficacité au sein de l'Office national des transports, mais aussi de retards causés par les sections s'occupant de réglementation au sein des organismes centraux (le Bureau du Conseil privé et le Conseil du Trésor). En outre, aucun de ces deux organismes n'avait consulté les organisations représentant les personnes handicapées, pas plus que les représentants des divers modes de transport. Pour ce qui est du ministère des Finances, le Comité a souligné dans son rapport intitulé *Les personnes handicapées, une réalité, le système fiscal et les personnes handicapées*, ce qui suit :

On ne fait pas de bonnes politiques dans une tour d'ivoire. Parce que le ministère occupe une place privilégiée, ses cadres supérieurs (comme ses jeunes cadres) devraient participer activement aux discussions avec la collectivité, avec les autres paliers de gouvernement et avec des particuliers.

Cette déclaration, ainsi que notre conclusion, s'appliquent dans la même mesure au Conseil du Trésor et au Bureau du Conseil privé. Il serait bon que les responsables des organismes centraux se penchent sur les vastes répercussions de l'expérience américaine, laquelle va au-delà d'un simple engagement à simplifier ou éliminer des règlements.