

intégrante de la politique des entreprises de transport relevant de la réglementation fédérale, au lieu d'être une simple concession ou une faveur accordée après coup aux personnes atteintes d'une déficience².

Ces modifications ont donné à l'Office national des transports le pouvoir de promulguer des règlements destinés à améliorer non seulement les conditions de transport des personnes atteintes d'une déficience, mais également l'accessibilité physique des moyens de transport (que ce soit dans les gares ou les véhicules). Entre autres choses, ces règlements permettraient peut-être de trancher la question du transport, gratuit ou payant, de l'accompagnateur d'un voyageur handicapé.

Dans *S'entendre pour agir*, les membres du Comité soulignaient que l'accès aux moyens de transport était «depuis longtemps une revendication prioritaire» des handicapés. En 1990, nous mentionnions que le temps mis à promulguer un règlement — le délai était alors de deux ans — constituait pour les personnes handicapées un message contraire à celui que voulait leur livrer le gouvernement en modifiant la *Loi nationale sur les transports* en 1988. Plutôt que de bénéficier d'une action à leur égard, les personnes atteintes d'une déficience voyaient encore une fois leurs attentes insatisfaites. La situation que le Comité qualifiait d'inacceptable en 1990 est maintenant devenue presque scandaleuse, trois autres années s'étant écoulées depuis. Dans l'intervalle, les rapports, réponses, études et documents d'information préparés par les comités parlementaires, commissions royales et commissions d'enquête ont exigé autant de temps et d'énergie qu'il en aurait fallu pour agir.

² En octobre 1983, le ministre des Transports a annoncé l'établissement d'une politique nationale sur le transport des personnes handicapées. Cette politique énonce les objectifs du gouvernement en ce qui a trait aux personnes atteintes d'une déficience. À la suite de l'adoption de cette politique, des modifications ont été apportées à la *Loi nationale sur les transports* en 1988. Sans instituer un pouvoir législatif permettant d'assurer l'égalité d'accès à tous les modes de transport pour les personnes atteintes d'une déficience, ces modifications élargissaient par contre le mandat de l'Office national des transports en ce qui concerne les besoins de cette clientèle en matière de transports. Ainsi, l'Office était investi, en vertu des articles 63.1 et 63.3 de la Loi, du pouvoir d'éliminer tous obstacles indus aux possibilités de déplacement des personnes atteintes d'une déficience, que ce soit en réponse à une plainte particulière ou par l'adoption de règlements.