

3(1) Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessibles aux personnes ayant une déficience ... est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs, y compris les personnes avec une déficience.

Le reste des propositions du CCDPH à l'égard des transports n'a pas été retenu. En dépit des longues consultations qui ont eu lieu avec les personnes handicapées, les autres modifications qu'elles ont suggéré d'apporter aux lois ont été mises de côté pour être «réexaminées» par la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada et la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Fait révélateur, lors de l'étude du projet de loi C-78, tant le projet de loi que les propositions initiales pour un projet de loi omnibus, présentées par le CCDPH, étaient considérés par les handicapés et par le gouvernement comme le commencement d'un processus, et non pas comme la fin de celui-ci. Lorsqu'il a comparu devant le Comité au sujet du projet de loi C-78, le Secrétaire d'État nous a dit que «ces annonces importantes ainsi que les dispositions du projet de loi C-78 mettent en évidence l'engagement du gouvernement à poursuivre sa collaboration en vue de pousser plus loin la réforme législative»<sup>8</sup>. Pour sa part, le CCDPH a fait remarquer à regret que «ce projet de loi a suscité de grandes déceptions, puisque de nombreux éléments introduits dans le processus au moyen de notre proposition n'y figurent pas. Il règne donc un climat de tristesse dans notre communauté parce que certains éléments n'ont pas été intégrés au projet de loi»<sup>9</sup>. Parallèlement, le Conseil a admis que la collectivité des handicapés utiliserait le projet de loi comme un précédent en vue d'essayer d'obtenir davantage.

### III – RÉFORME LÉGISLATIVE ET RÉFORME VISANT LA RÉGLEMENTATION

Les divers ministères et organismes fédéraux qui traitent de la question du transport doivent reconnaître qu'ils ont le pouvoir d'effectuer des changements. C'est à eux et aux divers transporteurs qu'il incombe actuellement d'agir rapidement et efficacement pour garantir l'accès des personnes handicapées aux transports. Cela a déjà été dit. Ainsi que le faisait remarquer la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, les dispositions pertinentes de la *Charte canadienne des droits et des libertés* et de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* «imposent aux voyageurs ayant un handicap d'exiger l'accès, plutôt que de donner obligation aux fournisseurs de services de le garantir.» En outre, aux termes de cette législation, il ne suffit pas, pour intenter un recours, de savoir que l'accès est impossible; il faut au préalable que la personne handicapée se le soit vu refuser. Mais, distinction importante, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* donne l'autorité d'instaurer des mesures exigeant des transporteurs l'élimination d'obstacles indus<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des droits de la personne et de la condition des personnes handicapées (ci-après appelés *Procès-verbaux*), 3<sup>e</sup> session, 34<sup>e</sup> législature, fascicule n° 21, p. 7.

<sup>9</sup> *Ibid.*, fascicule n° 22, p. 5.

<sup>10</sup> Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, *Directions*, rapport final, octobre 1992, volume 1, p. 199.