

D'autres variables comme la production en série de plates-formes élévatrices pourraient avoir une incidence sur les coûts de l'accessibilité des autocars. Par exemple, d'ici 1996-1997, si les nouvelles normes découlant de l'*Americans with Disabilities Act, 1990* (ADA) requièrent l'achat d'autocars adaptés aux États-Unis, il se pourrait que le prix unitaire chute à mesure que les fabricants bénéficient d'économies d'échelle³⁴.

Le Comité n'a pas l'intention de reprendre le travail des experts et ne dispose pas des ressources nécessaires pour ce faire. Nous croyons toutefois que l'Office a réalisé une évaluation équitable et raisonnable des coûts, conforme à la situation financière de l'industrie. Si ces coûts sont plus bas, comme le soutient Transports Canada, ce sera tant mieux.

Les divers paliers de gouvernement devraient-ils verser des subventions à l'industrie du transport par autocar pour l'aider à assumer les coûts liés à l'accessibilité? L'Office national des transport est de cet avis et a donc recommandé que le gouvernement fédéral aide l'industrie à assumer les dépenses en capital liées à l'acquisition de l'équipement nécessaire. Des subventions sont d'ailleurs déjà prévues. Dans le cadre de la Stratégie nationale, le ministère des Transports a affecté une somme de 3,5 millions de dollars pour financer 75 p. 100 des dépenses en capital supplémentaires liées à l'acquisition d'autocars accessibles, jusqu'à concurrence de 50 000 \$ par autocar. Évidemment, ces mesures ne rendront pas ces services accessibles à tous et pourraient, selon le Comité, créer des problèmes lorsque l'argent sera réparti entre les transporteurs.

Durant les audiences, les témoins ont exprimé des opinions très différentes à ce sujet. Le commissaire responsable de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, M. John Gratwick, a ainsi déclaré ce qui suit :

... il serait préférable que ces subventions soient autant que possible versées aux personnes qui sont censées en être bénéficiaires, plutôt qu'au système de transport chargé de les distribuer ou de les gérer. Nombre des problèmes constatés dans d'autres secteurs du système tiennent au fait que nous recourons parfois aux organismes de transport pour assurer ce genre de soutien, ce qui ne permet pas nécessairement d'atteindre les objectifs visés.

Pour appuyer son point de vue, il a signalé que les personnes bénéficiant de la subvention sont celles qui se déplacent — en réalité un petit nombre de personnes qui se déplacent beaucoup. Ces subventions seraient donc bénéfiques pour certaines personnes et non pour d'autres. Cette question est particulièrement litigieuse dans le cas des voyages d'agrément — le gouvernement devrait-il subventionner les vacances³⁵?

En tant que transporteur non subventionné, l'Association canadienne de l'autobus (ACA) a prétendu que pour chaque tranche de 40 \$ des tarifs de VIA Rail, les contribuables canadiens versent 134 \$ en subventions aux voyageurs. David Long, d'avis que le gouvernement doit intervenir (par des subventions) pour mettre en circulation des autobus

³⁴ *Ibid.*, p. 150-151.

³⁵ *Procès-verbaux*, fascicule n° 36, p. 10.