

Le Comité reconnaît que la question des coûts doit être réglée d'une manière équitable pour tous; néanmoins, elle ne doit pas faire oublier le fait que les droits à l'égalité constituent un élément important de l'équation. Les ministères fédéraux, les organismes centraux, les organismes de réglementation et les transporteurs doivent prendre conscience que le fait d'invoquer les coûts pour retarder le règlement du problème de l'accessibilité poussera certains à tenter des poursuites en se fondant sur la *Charte* et les droits de la personne. Tous ces intervenants devraient aussi savoir qu'une accessibilité prescrite par les tribunaux pourrait se révéler beaucoup plus coûteuse que la mise en place de mesures réglementaires, mais raisonnables.

Avant de traiter des témoignages entendus récemment par le Comité, nous devrions signaler que les Canadiens ont déjà exprimé leur opinion à ce sujet. Lors d'une enquête menée par la firme *Environics Research* durant le mois d'octobre 1987, un échantillon représentatif composé de 2 013 Canadiens a approuvé de manière écrasante les changements proposés afin d'améliorer le sort des personnes handicapées. Soixante-dix pour cent des personnes interrogées étaient ainsi d'accord avec une augmentation d'impôt de 50 \$ si celle-ci devait permettre de rendre le transport public accessible aux personnes handicapées.

Pour ce qui est de l'industrie du transport par autocar, le coût de l'accessibilité représente une question litigieuse et troublante. Transports Canada, s'appuyant sur un projet-pilote réalisé de concert avec *Canada Coach Lines*, estime qu'il s'élèverait à 0,07 \$ par billet. L'Association canadienne de l'autobus soutient que l'estimation de Transports Canada oublie les coûts que l'industrie devrait assumer. Ces opinions contradictoires ont poussé l'Office national des transports à retenir les services de la société *Price Waterhouse* afin d'analyser les statistiques financières de ce secteur durant l'étude que l'Office a menée sur les services de transport par autocar. On a ainsi déterminé que :

... les résultats financiers de l'industrie du transport par autocar au cours des cinq dernières années ont été dans l'ensemble plutôt faibles. Il n'en demeure pas moins que certaines compagnies ont dégagé un profit. En outre, les compagnies exploitant des services réguliers ont obtenu de meilleurs résultats que leurs homologues exploitant des services nolisés³³.

Le coût global des mesures nécessaires pour garantir l'accessibilité représenterait au plus une majoration d'environ 1,5 p. 100 du tarif. L'Office a recommandé d'atténuer les effets de ces mesures en ayant recours à l'échéancier approuvé par le Comité dans la recommandation 9. De plus, comme l'Office le signale :

³³ *En route vers l'accessibilité*, p. 144-145.