

[Texte]

Mr. Jack Gaum (Director, Transportation of Disabled Persons Program, Department of Transport): The principle of declaration of self-reliance is definitely an issue that has drawn attention, not only in the department but certainly in the context of the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee. As the member is no doubt aware, the case of Ruth Adelia is presently before the courts on that very issue.

Along with organizations representing disabled persons, of and for disabled persons, and carriers on the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee, we are all more or less waiting to see the results of that court decision to see where we can take it from there, because, while the issue of the multi-modal car is more or less the flip side of the declaration of self-reliance, the committee tabled that to await the outcome of that decision.

So I think it is fair to say that departmental officials, carrier personnel and disabled persons are all in agreement that we would like to see the outcome of that case to see how far things would be carried and then where we might go from there. It is definitely an issue that is the subject of great discussion and well recognized as a key issue.

Mr. Young: I do not want to be hostile, but it has been a subject of discussion for as long as I have been around the disabled issue. I just think it is unfortunate we have to rely on a court decision before people do what they should be doing anyway. Even though I can appreciate there must be a great degree of interest in that decision, it is really a question of doing what one should be doing if we want the kind of society which I think we all want.

Let me just go on to another question in the same area. I know there have been long negotiations with airlines, for example, about one fare for a disabled individual who requires the need of an attendant. Can you give us an update on what has been happening in these negotiations?

Mr. Gaum: That issue was decided by the Canadian Transport Commission in 1982 and it was appealed by the Air Transport Association of Canada on the basis that they had not carried out appropriate consultation, given equal opportunity to be heard. The appeal was accepted and it has been before the Canadian Transport Commission ever since.

I know that at various times it was rumoured that a decision was imminent, but that has never come to fruition. I do not know any more of the inside information from the commission on that.

Mr. Young: You are saying, I think, that Transport Canada has not continued negotiations with the airlines, apart from and separate from what may be going on somewhere else.

Mr. Gaum: The airlines during that process came out with one person, one and one-half fares, or a 50% reduction for the attendant. The other carriers, rail, bus and ferry, all provide one person, one fare. So it is not an issue in those areas.

[Traduction]

M. Jack Gaum (directeur, Programme de transport des personnes handicapées, ministère des Transports): Le principe de la déclaration d'autonomie est certainement une question qui est prise en considération, non seulement dans le ministère, mais dans le cadre des activités du Comité de mise en oeuvre de moyens de transport des personnes handicapées. Comme vous devez le savoir, le cas de Ruth Adelia est actuellement devant les tribunaux et il porte exactement sur ce sujet.

Tout comme les organismes qui représentent les personnes handicapées, ainsi que les transporteurs qui font partie du Comité de mise en oeuvre de moyens de transport des personnes handicapées, nous attendons tous plus ou moins les résultats de la décision du tribunal pour savoir où l'on en est car si la question du véhicule multi-modal est plus ou moins l'autre aspect de la déclaration d'autonomie, le Comité a décidé d'attendre le résultat de cette décision.

Je pense donc que l'on peut dire que les représentants du ministère, les transporteurs et les personnes handicapées sont tous d'accord pour admettre que l'on attende ce résultat de façon à voir ce qui va en résulter et connaître l'orientation à prendre. C'est une cause qui fait parler d'elle et qui est d'une grande importance.

M. Young: Je ne veux pas être méchant, mais c'est un sujet de discussion qui dure depuis que je m'occupe de la question. Il est dommage que l'on ait besoin d'un jugement du tribunal pour faire ce qu'il y a n'importe comment à faire. Même si j'admets que cette décision présente un grand intérêt, ce qui compte c'est qu'il faut faire ce qu'il y a à faire si l'on veut le genre de société que je crois que l'on recherche.

J'aimerais poser une autre question dans ce même domaine. Je sais, par exemple, qu'il y a eu de nombreuses négociations avec les compagnies aériennes quant au prix du billet d'un handicapé qui a besoin de l'aide d'un accompagnateur. Pouvez-vous nous mettre au courant de ce qui en est sorti?

M. Gaum: Cette question a été réglée par la Commission canadienne des transports en 1982, et l'Association des transporteurs aériens du Canada a fait appel de cette décision en prétextant que les consultations appropriées n'avaient pas eu lieu, qu'elle n'avait pas eu la chance de se faire entendre. L'appel a été retenu et la cause est toujours devant la Commission canadienne des transports.

Je sais qu'il a été plusieurs fois dit qu'une solution devrait être prise sans tarder, mais cela ne s'est jamais concrétisé. Je n'en sais pas plus à ce sujet.

M. Young: Vous prétendez, d'après ce que je comprends, que Transports Canada n'a pas poursuivi ses négociations avec les compagnies aériennes, à part ce qui peut se dérouler ailleurs.

M. Gaum: Pendant le déroulement de ce processus, les compagnies aériennes ont adopté un tarif d'une fois et demie pour une personne, c'est-à-dire une réduction de 50 p. 100 pour l'accompagnateur. Les autres transporteurs, c'est-à-dire les chemins de fer, les autobus et les traversiers, imposent un tarif par personne. Il n'y a donc pas de problème dans ce cas.