

provinces en vertu de la *Loi sur les transports routiers*, dans le but de rendre plus accessible le transport par autocar aux personnes ayant des déficiences.

- b. Comme le recommande aussi l'Office national des transports, qu'un échéancier soit fixé pour permettre d'implanter immédiatement certaines mesures et d'échelonner les autres. Que l'Office, après concertation avec les personnes handicapées et l'industrie, décide d'un calendrier pour la mise en application de la norme nationale. Si l'on ne réussit pas à s'entendre sur une date plus hâtive, que la norme nationale entre en vigueur à la date recommandée par l'Office (c'est-à-dire que tous les autocars neufs commandés, achetés ou loués après le 1^{er} janvier 1995 soient munis d'une plate-forme élévatrice; que les compagnies qui exploitent dix autocars et plus aient au moins 10 p. 100 de leur flotte qui répondent aux normes d'accessibilité d'ici le 1^{er} janvier 1998, et que tous les autocars utilisés dans un service régulier soient réaménagés graduellement sur une période de 12 ans, soit d'ici 2007).
- c. De plus, que toutes les gares d'autocar conçues, construites ou substantiellement modifiées après le 1^{er} janvier 1995 soient accessibles et que toutes les gares d'autocar répondent à certaines normes minimales d'accessibilité d'ici le 1^{er} janvier 2000.
- d. Que tous les termes ambigus qui figurent dans le rapport ou les recommandations de l'Office national des transports (accessibilité, modifications substantielles, critères de performance) soient repérés, précisés et approuvés par les porte-parole de l'Office, les associations de personnes handicapées et l'industrie d'ici le 31 décembre 1993.
- e. Que l'Office national des transports surveille la mise en application de la norme nationale en présentant un rapport annuel au ministre des Transports et au ministre responsable de la Condition des personnes handicapées. Le rapport comprendra une partie du rapport annuel soumis au Parlement sur les activités gouvernementales destinées aux personnes handicapées (voir la recommandation 1) et, par conséquent, sera renvoyé au présent Comité et aux autres comités parlementaires concernés.

B. COÛTS ET SUBVENTIONS

Un rapport comme celui-ci ne peut éviter de traiter des coûts. Combien coûtera l'accessibilité? Qui devrait payer? Ces questions — le Comité en est certain — se situent au coeur du problème de l'accessibilité des transports. Nous les soupçonnons aussi d'être la cause du retard de l'établissement des règlements dont nous avons déjà discuté. Dernièrement, les coûts ont pris une plus grande importance parce que l'industrie du transport de passagers a traversé une période difficile.