

[Texte]

concern—those very paternalistic words which I see in your report, in the Minister's report—to one of providing answers by this group of society that has a right to be part of the transportation systems with full dignity and full opportunity.

Out of those hearings came a number of test cases. The most famous one of all was the Clarris Kelly hearing, concerning an individual who was denied transportation by Via Rail. This went into a series of meetings. Rulings came out setting the tone not only for the rail industry but for others across this country. It was, it had to be, heard, appealed, and it had to be adjudicated. It had to have a neutral body that was able to bring that about.

The *Equality for All* report reaffirms that need for affirmative action, the kinds of principles that we believe in in our country—the right to equal opportunity, and transportation is a key part of that.

The *Obstacles* report of 1981-82 reaffirms the same principle. Just looking at its overall records, we have now in these last few months since we began to meet and to deal with the new Minister and the officials worked out a fairly understandable co-operative relationship to give his new approach a chance; that is, the co-operative approach, the non-threatening to the travel industry, the compromise approach.

Unfortunately, we can only say that article after article, story after story, are still coming in. Claude Desforges was severely injured when dropped from a forklift in Quebec City, from eight feet up, because there is no means of getting on an aircraft properly. Ruth Adelia was denied service, flying without attendant to a national executive meeting of winter sports after flying for 20 years on a regular basis. She did not have an attendant with her, apparently. A new ruling. Now, we are imposing the rules more strictly than before. Viola Powell travelled by Via Rail, in a luggage compartment with no washroom for five hours, to Ottawa very recently. Jim Derkson, our National Chairperson is unfortunately unable to be here today due to a hospital requirement, being dropped down escalators at the airport here in Winnipeg. Story after story of examples of what happens when there are no standards, no regulations, and people are being denied their full opportunity for integration in our society.

The other example was the road-cruiser, the inter-city bus examples. The pressure from our members in Newfoundland for access—because they do not have rights for transportation, VIA Rail, the road-cruiser is so crucial to them on that island—to persuade that level of authority to make accessible what has been going on for four years, to persuade that industry to accept any area of responsibility.

• 1430

To this day, I cannot travel to Brandon or to Kenora or anywhere the way you can on a regular government-authorized interprovincial bus line, which this federal level gave over to the provinces many years ago, leaving them with the jurisdic-

[Traduction]

insistant davantage sur les droits qu'à un groupe de notre société de bénéficier pleinement des possibilités de transport, plutôt que sur une attitude de compassion et de préoccupation, conceptions paternalistes reprises dans votre rapport et celui du ministre.

A l'issue de ces audiences, un certain nombre de poursuites ont été intentées dans la fameuse affaire de Clarris Kelly qui s'était vu refuser l'accès du train par VIA Rail. Les décisions rendues s'appliquent non seulement aux compagnies ferroviaires mais encore aux autres modes de transport. Il fallait—et ce fut le cas—que la cause soit entendue, qu'on interjette appel et que l'on statue. Il a fallu pourvoir d'une instance neutre pour faire valoir notre position.

Le rapport *Egalité pour tous* confirme le bien fondé de mesures sociales fondées sur les principes du droit à l'égalité des chances auquel nous croyons et dont le transport est un facteur essentiel.

Le rapport *Obstacles* de 1981-1982 réaffirme ces mêmes principes. Dans une perspective globale, nous pouvons affirmer qu'au cours des derniers mois, nous nous sommes réunis avec le Ministre et ses collaborateurs dans un esprit de concertation afin de voir si cette nouvelle conception fondée sur la coopération et la bonne volonté donnerait les résultats escomptés.

Malheureusement, le nombre d'abus ne semble guère diminuer. Ainsi Claude Desforges a été grièvement blessé en tombant de huit pieds de haut quand on l'a échappé d'un charriot élévateur à Québec, rien n'étant prévu pour permettre à des handicapés de monter à bord des avions. On a refusé à Ruth Adelia de monter seule à bord d'un avion pour se rendre à une réunion de l'exécutif national des sports d'hiver bien qu'elle prenne régulièrement l'avion depuis vingt ans. Il paraît que d'après un nouveau règlement, elle est sensée se faire accompagner d'une personne. Les règles sont donc appliquées plus strictement que par le passé. Tout récemment, pour se rendre à Ottawa, Viola Powell a voyagé pendant cinq heures dans un wagon de marchandises où il n'y a pas de toilette. Jim Derkson, notre président national, n'a pas pu venir aujourd'hui car il a dû se rendre à l'hôpital pour se faire soigner après être tombé des escaliers mécaniques à l'aéroport de Winnipeg. Je pourrais vous citer encore de nombreux cas de ce qui arrive en l'absence de règlements, et ce qui empêche ces gens de s'intégrer pleinement dans notre société comme c'est leur droit le plus strict.

Il y a aussi le cas des autocars qui assure le transport entre les villes. Puisque VIA Rail refuse l'accès des trains à nos membres, les autocars sont le seul moyen de transport à Terre-Neuve pour les handicapés, et c'est pourquoi, depuis quatre ans, nous luttons pour que l'on reconnaisse enfin nos droits.

Jusqu'à ce jour, je ne peux pas prendre l'autocar pour me rendre à Brandon ou Kenora ou une autre ville, alors que depuis de nombreuses années le gouvernement fédéral a confié aux autorités provinciales le soin d'assurer les services