

politiques et administratifs qui définissent, mettent en oeuvre et modifient ce cadre. En l'absence d'une bonne connaissance de ces questions et des compétences requises pour utiliser ces mécanismes, les personnes handicapées sont exclues des processus primaires grâce auxquels l'intégration peut se faire.

3. Les services de soutien

L'incidence des services et des installations auxiliaires, comme par exemple le transport et le logement, sur l'emploi des personnes handicapées n'a pas, à notre connaissance, fait l'objet d'études systématiques. Les témoins que nous avons entendus nous ont néanmoins expliqué que l'existence de services de transport accessibles, ou de logements à prix abordable et bien situés, peut, dans bien des cas, faire toute la différence quant aux perspectives d'emploi et au niveau de vie.

D'autre part, les rapports cause à effet qui existent entre ces différents éléments se font dans les deux sens. Un témoin nous a dit que l'une des principales raisons pour lesquelles la prestation de services de transport accessibles progresse à un rythme léthargique est la présomption, de la part des planificateurs, que les personnes handicapées «n'ont nulle part où aller», c'est-à-dire qu'elles n'ont pas besoin de réseaux de transports publics pour se rendre à un emploi. De la même façon, tant que les personnes handicapées demeureront majoritairement pauvres, elles ne pourront pas avoir accès à des logements bien situés ni se payer les modifications et les aménagements qui leur permettraient de composer avec les exigences que leur imposeraient leur vie de tous les jours et leur participation à temps plein au marché du travail.

Nous soulignons dans un chapitre précédent que les amendements apportés en 1988 à la *Loi nationale sur les transports* ont conféré à l'Office national des transports, le mandat d'élaborer des règlements pour veiller à ce que les moyens de transport réglementés par les pouvoirs fédéraux soient accessibles aux personnes handicapées, mais ces règlements se font toujours attendre. Bien que ces règlements viseront les voyages interprovinciaux plutôt que les trajets locaux réguliers qu'exige l'occupation d'un emploi, nous tenons à souligner que certains emplois exigent parfois de leurs titulaires qu'ils fassent des voyages interprovinciaux. Par conséquent, les obstacles auxquels les personnes handicapées se heurtent sur le plan du transport touchent plus que leur intégration au marché des sorties récréatives et du tourisme : ils s'ajoutent à quantité d'autres obstacles qui, combinés les uns aux autres, réduisent dans la pratique les possibilités d'emploi.

Les témoins ont également attiré notre attention sur toute une gamme d'autres services qui ont une incidence sur l'intégration économique des invalides. Citons, à titre d'exemple, les services de garde d'enfants, qui posent des problèmes, tant au niveau des