

services³⁰. En exprimant le point de vue des personnes handicapées, Jim Derksen a précisé que celles-ci n'ont «plus aucune patience à l'endroit d'une industrie ou d'une autorité de réglementation qui n'est pas prête à joindre le geste à ses bonnes paroles en présentant un plan précis avec des dates précises». Il a appuyé le calendrier proposé par l'ONT, précisant qu'il lui paraissait «tout à fait raisonnable puisqu'il s'alignait plus ou moins sur la durée utile du matériel roulant». Il a également déclaré :

Douze ans, c'est long [pour un service totalement accessible de transport par autocar], mais c'est une lueur au bout du tunnel qui change tout. Cela nous donne le sentiment que quelqu'un a véritablement l'intention d'agir pour changer la situation. Sans calendrier, il ne peut y avoir de plan, et alors, autant continuer à parler et à échanger de grandes idées³¹.

Il va sans dire que le Conseil canadien des droits des personnes handicapées, l'Association canadienne des paraplégiques et *Trans-Action Coalition of Ontario* ont fait écho à ces sentiments.

Pour ce qui est de la compétence fédérale, Warren Everson, directeur administratif de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, s'est prononcé sur la situation de l'industrie du transport par autocar. Étant donné les opinions opposées concernant la compétence de l'ONT à l'égard de l'industrie des services extraprovinciaux, M. Everson a précisé :

Selon l'avis juridique formulé ..., le gouvernement fédéral a le pouvoir d'imposer des normes dans un certain nombre de lois déléguées et de laisser le soin aux provinces de les administrer [...] Si l'on veut qu'il y ait des normes nationales, il faut qu'elles soient établies par le gouvernement national³².

Nous recommandons par conséquent :

RECOMMANDATION 9

- a. **Comme le propose l'Office national des transports du Canada dans son rapport *En route vers l'accessibilité*, que le gouvernement du Canada, après concertation avec les provinces, les territoires et les groupes représentant les personnes handicapées et les industries, établisse une norme nationale sur l'accessibilité des autocars. Cette norme nationale devrait énoncer différents éléments : conditions de transport, formation du personnel, normes d'accessibilité visant l'équipement de transport et les gares, ainsi qu'un système pleinement intégré. La norme devrait être établie par voie législative ou par règlement du gouvernement fédéral. Au besoin, le gouvernement fédéral devrait reprendre les pouvoirs de réglementation qu'il avait délégués aux**

³⁰ *En route vers l'accessibilité*, p. 119.

³¹ *Procès-verbaux*, fascicule n° 36, p. 52.

³² *Ibid.*, p. 14.