

À l'évidence, la seule façon de garantir des progrès réguliers et soutenus consiste à instaurer un mécanisme, afin que les préoccupations des personnes handicapées soient intégrées de façon générale dans l'élaboration des politiques et programmes de tous les ministères. Et nous continuons donc à déposer des rapports assortis de recommandations, car nous savons que nos pouvoirs limités sont l'un des rares moyens d'obliger à se justifier ceux qui n'ont pas procédé à cette intégration.

En l'absence d'un mécanisme de cette sorte au sein de l'administration publique, les personnes handicapées vont en justice. Nous estimons qu'un trop grand nombre de questions se règlent au cas par cas et sur une base individuelle, sous forme de contestations judiciaires invoquant la Charte et par des plaintes auprès de la Commission des droits de la personne, parce que le système politique et administratif n'est pas disposé à intégrer les personnes handicapées dans ses activités. Un trop grand nombre de particuliers ont été contraints de mener de longues batailles solitaires car le fardeau de la suppression de la discrimination repose sur les épaules des victimes.

Plusieurs exemples frappants d'actes ou d'omissions illustrent ce qui se passe en l'absence d'une responsabilité d'ensemble.

Lorsque le ministère de l'Emploi et de l'Immigration a déposé son document *Le nouveau mode d'emploi* qui esquissait la nouvelle stratégie de mise en valeur de la main-d'oeuvre, il n'a guère tenu compte des besoins des personnes handicapées, particulièrement dans l'utilisation des 800 millions de dollars transférés de l'assurance-chômage vers la formation professionnelle. Lorsque les modalités furent revues, les personnes handicapées n'ont pas été pleinement englobées dans la stratégie. En effet, en liant la formation professionnelle et le recyclage à l'assurance-chômage, le ministère excluait dans la pratique les personnes handicapées inactives. Encore une fois, il a fallu que les personnes atteintes de déficiences se battent pour que leurs intérêts soient *surajoutés* à une politique existante qui ignorait initialement leurs besoins. Si un mécanisme avait existé pour prendre en compte les préoccupations des personnes handicapées à l'échelle de toute l'administration gouvernementale, cela ne se serait pas produit.

La *Loi nationale sur les transports* fut modifiée en 1988. Il s'agissait de faire comprendre clairement à toutes les parties qu'une meilleure accessibilité des moyens de transport doit faire partie intégrante des politiques d'ensemble des entreprises de transport relevant de la réglementation fédérale, au lieu d'être une simple concession ou faveur accordée après coup aux personnes souffrant d'incapacité. Ces modifications ont donné à l'Office national des transports le pouvoir de promulguer des règlements destinés à améliorer non seulement les conditions du transport des personnes atteintes de déficience,