

l'Association canadienne de l'autobus, qui nous a dit ce qui suit : «il y a deux ans, toute la question du transport pour handicapés se trouvait tout en bas de la liste des priorités. Ce n'est plus le cas. Nous avons suivi la vague et nous nous sommes mis à considérer la clientèle sous un autre jour, et nous avons réalisé qu'elle représentait non une menace mais un atout»²⁷. Facteur secondaire important, c'est la menace d'une mesure législative ou réglementaire qui a fait monter, dans l'industrie de l'autobus, la cote des personnes ayant des déficiences.

Nous ne sommes toutefois pas aussi optimistes que la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux selon laquelle il est efficace de retarder l'adoption de lois et de laisser à l'administration proactive des pouvoirs législatifs existants le soin d'accomplir des progrès, plutôt que d'imposer des droits d'accès absolus. Idéalement, il en serait peut-être ainsi. Toutefois, si l'on accepte cette hypothèse dans le domaine du transport, et particulièrement des services d'autocar extraprovinciaux, il faut trouver une réponse satisfaisante sur les raisons ayant entraîné un retard dans la promulgation du règlement visant à éliminer les obstacles, autorisé par la *Loi sur les transports nationaux* il y a cinq ans. Il faut également traiter de la question de l'obligation de rendre compte, étant donné que les ministres de la Couronne ainsi que les membres et les présidents de l'ONT doivent concentrer leur énergie pour traiter d'aspects très divers. Le Comité est donc d'avis qu'il est en ce moment utopique de s'en remettre à la bonne volonté pour obtenir des résultats proactifs.

Voilà pourquoi, dans le cas des services de transport par autocar, le Comité appuie les recommandations formulées par l'Office national des transports dans son rapport intitulé *En route vers l'accessibilité : une enquête sur les services d'autocar canadiens*. Nous croyons que le rapport de l'ONT représente un équilibre entre la prise en considération des besoins des gens ayant des déficiences et les impératifs de l'industrie du transport par autocar, dont le représentant a d'ailleurs affirmé qu'il était très raisonnable de dire que le service de transport interurbain devrait être un droit pour tous les Canadiens²⁸. Jim Derksen de la Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés a exprimé ses sentiments d'une autre façon lorsqu'il a déclaré au Comité :

Je veux que mes droits d'accès soient reconnus par des règlements, comme ils le sont déjà dans la *Charte* [...] Nous avons de bien belles garanties dans la *Charte* et dans la *Loi sur les droits de la personne*, mais à quoi cela sert-il si aucun règlement ne permet l'application? Et quelle intention signifie-t-on vraiment, quelle planification y a-t-il, si nous ne pouvons pas fixer des échéances²⁹?

Nous acceptons également l'opinion de l'Office selon laquelle, s'il n'y a aucune obligation à l'égard de l'accessibilité, les progrès continueront d'être lents et il est peu probable que les personnes ayant des déficiences pourront jouir d'un niveau constant de

²⁷ Procès-verbaux, fascicule n° 36, p. 36.

²⁸ *Ibid.*, p. 33.

²⁹ *Ibid.*, p. 51