



PROJET ALTO

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA
CONFÉDÉRATION DES
ORGANISMES DE PERSONNES
HANDICAPÉES DU QUÉBEC**

Montréal, 21 janvier 2026

Chapitre 1 — Présentation de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)

1.1 Statut, nature et rôle de la COPHAN

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) a été fondée en 1985 et regroupe près de 40 d'organismes provinciaux de personnes en situation de handicap. Elle agit à titre de porte-voix collectif et non sectoriel, en portant une vision transversale et inclusive des enjeux liés aux droits, à l'accessibilité, à la participation sociale et à l'exercice de la citoyenneté des personnes en situation de handicap au Québec.

La COPHAN s'inscrit dans une approche résolument multi-handicap, rassemblant des expertises couvrant l'ensemble des réalités vécues par les personnes en situation de handicap, notamment les limitations motrices, les déficiences sensorielles (visuelle et auditive), les handicaps invisibles, les situations de handicaps multiples ainsi que les enjeux liés au vieillissement. Cette diversité d'expertises permet à la COPHAN d'aborder les politiques publiques et les projets structurants dans une perspective globale, cohérente et non fragmentée.

1.2 Vision et mission : une transformation sociale fondée sur l'accessibilité universelle

La COPHAN aspire à une société inclusive dans laquelle toutes les personnes en situation de handicap exercent pleinement leurs droits, participent activement à la vie collective et où les milieux économiques, sociaux, culturels et institutionnels contribuent, avec les personnes en situation de handicap, de façon concertée, à l'élimination des obstacles à leur participation. Elle se positionne comme un moteur de transformation sociale durable, ouvert sur le monde et favorisant les alliances.

Sa mission consiste à promouvoir et défendre les droits et les intérêts collectifs des personnes en situation de handicap, et à contribuer, par l'éducation, la formation, la sensibilisation et la diffusion des connaissances, au développement d'une société inclusive. Cette mission s'exerce en collaboration étroite avec ses membres, ses partenaires, les institutions ainsi que les organismes publics, privés et communautaires, tant au Québec qu'au Canada, et, lorsque pertinent, sur la scène internationale.

1.3 Objectifs structurants et valeur ajoutée de la COPHAN

Pour réaliser sa mission, la COPHAN poursuit notamment les objectifs suivants :

- représenter, promouvoir, soutenir et défendre les droits et les intérêts collectifs des personnes en situation de handicap auprès des instances décisionnelles;
- développer, diffuser et rendre accessibles des connaissances, des outils et des formations afin de soutenir la capacité d'agir des organisations membres et de la collectivité;
- favoriser, reconnaître et mettre en valeur l'expertise des membres et encourager le partage des connaissances;
- encourager et développer des partenariats structurants avec les intervenants des diverses sphères d'activité de la société;
- contribuer à l'émergence d'une culture fondée sur l'équité, l'accessibilité universelle, la solidarité et la participation active.

Ces objectifs traduisent une approche qui dépasse la simple consultation : ils visent une participation active et structurée des personnes concernées aux décisions qui les touchent.

1.4 Une reconnaissance institutionnelle établie

La COPHAN est reconnue, tant par le gouvernement du Québec que par le gouvernement du Canada, comme un interlocuteur crédible et incontournable en matière d'accessibilité, de droits et de participation sociale des personnes en situation de handicap. Elle est régulièrement consultée et appelée à formuler des avis auprès de nombreuses instances gouvernementales, ministérielles, réglementaires et consultatives, tant à l'échelle provinciale que fédérale.

Cette reconnaissance institutionnelle repose sur la rigueur de ses analyses, la pertinence de ses recommandations et sa capacité à articuler l'expertise vécue des personnes en situation de handicap avec les exigences des politiques publiques et des grands projets structurants .

1.5 Pertinence de l'intervention de la COPHAN dans le cadre du projet ALTO

Le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto constitue une infrastructure de transport majeure appelée à transformer durablement la mobilité interurbaine. Les impacts concrets d'un tel projet — notamment en matière d'accès aux gares, de parcours usagers, d'interfaces urbaines et de services — toucheront directement les personnes en situation de handicap vivant au Québec.

Dans ce contexte, la COPHAN se positionne comme un partenaire potentiel légitime, en mesure de contribuer dès les premières phases de conception du projet. Son expertise vise à prévenir la création d'obstacles structurels plutôt que de tenter de les corriger ultérieurement, dans une logique conforme aux principes d'accessibilité universelle dès la conception.

1.6 Intention de collaboration

Par le présent mémoire, la COPHAN souhaite exprimer clairement sa volonté de collaborer avec les promoteurs et les autorités responsables du projet ALTO.

Cette collaboration s'inscrit dans une perspective de co-construction, visant à assurer que ce projet structurant réponde réellement aux besoins de l'ensemble de la population, incluant les personnes en situation de handicap, et qu'il soit conçu dès l'origine comme un **système universellement accessible**, sans qu'il soit nécessaire de le « rendre inclusif » a posteriori.

1.7 Une expertise collective mise au service de la contribution de la COPHAN

Dans le cadre du présent mémoire, les éléments de parcours et d'expertise présentés précédemment visent avant tout à éclairer la capacité de la COPHAN à contribuer de manière pertinente et crédible aux réflexions entourant le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto.

L'objectif poursuivi est de bien positionner la COPHAN comme interlocuteur et contributeur valable avec les autres parties prenantes, en raison de l'expertise collective qu'elle rassemble et mobilise. Cette expertise est fondée sur l'expérience vécue des personnes en situation de handicap, sur une connaissance fine des obstacles persistants dans les systèmes de transport et sur une pratique soutenue de la concertation avec les milieux institutionnels et gouvernementaux.

Dans cette perspective, la contribution de la COPHAN s'inscrit dans une logique de participation structurée au développement du projet, au même titre que les expertises techniques, opérationnelles et organisationnelles déjà présentes.

Elle vise à soutenir la conception d'un système accessible de transport de personnes dès le départ, en cohérence avec les principes d'accessibilité universelle, afin d'éviter que des choix initiaux ne génèrent des obstacles qui seraient par la suite coûteux ou impossibles à corriger.

Cette approche permet de recentrer le projet sur un objectif partagé : faire en sorte que ce projet structurant réponde pleinement aux besoins de l'ensemble de la population, incluant les personnes en situation de handicap, sans que leur participation ne soit reléguée à une étape tardive ou symbolique.

(voir les Notes relatives à l'auteur du Mémoire à l'Annexe « A »)

Chapitre 2 — Un projet structurant, nécessaire et fortement souhaité par les personnes en situation de handicap

2.1 Un projet attendu et porteur pour la communauté des personnes en situation de handicap

Le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto constitue un projet structurant majeur, non seulement pour l'économie et la mobilité interurbaine, mais également pour la communauté des personnes en situation de handicap. Ce projet est largement souhaité par cette communauté, qui y voit un potentiel réel d'amélioration des conditions de déplacement, d'autonomie et de participation sociale.

Pour de nombreuses personnes en situation de handicap, la capacité de se déplacer entre les grandes régions urbaines demeure un enjeu important, souvent associé à des contraintes physiques, organisationnelles et humaines. À cet égard, le train représente, de loin, le mode de transport interurbain le plus favorable, tant en matière d'accessibilité que de dignité et de prévisibilité du parcours.

2.2 Le train : un mode de transport intrinsèquement plus accessible

Comparativement à l'avion ou à l'autobus interurbain, le transport ferroviaire présente des caractéristiques structurelles qui le rendent **nettement plus compatible** avec les besoins des personnes en situation de handicap. Parmi celles-ci, on peut notamment souligner :

- la possibilité de circuler librement à bord;
- la stabilité du déplacement;
- l'absence de ruptures majeures dans le parcours usager;
- une gestion des embarquements et débarquements généralement plus souple;
- une meilleure capacité d'adaptation aux différents types de limitations fonctionnelles.

Pour les personnes à mobilité réduite, les personnes utilisant des aides à la mobilité, les personnes ayant une déficience sensorielle ou des handicaps invisibles, le train offre un environnement plus prévisible et moins stressant, réduisant la dépendance à l'assistance humaine et favorisant une plus grande autonomie.

2.3 Un potentiel réel de gain de temps, d'autonomie et de dignité

Le projet de train à grande vitesse, tel qu'envisagé, présente également un potentiel important en matière de réduction des délais, de fluidité des déplacements et de continuité des parcours. Pour les personnes en situation de handicap, ces éléments sont loin d'être accessoires : ils conditionnent souvent la possibilité même de voyager.

Un système de transport rapide, fiable et accessible peut permettre :

- de réduire les temps de déplacement et les correspondances complexes;
- de limiter les situations d'attente prolongée ou imprévisible;
- d'améliorer l'accès aux services, à l'emploi, à l'éducation et aux réseaux sociaux;
- de renforcer la participation citoyenne à l'échelle interrégionale.

À ce titre, le projet de train à grande vitesse s'inscrit pleinement dans les objectifs d'inclusion et de participation sociale des personnes en situation de handicap.

2.4 Une adhésion claire au principe et aux objectifs du projet

La COPHAN tient à affirmer clairement son adhésion au principe même du projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto. Elle reconnaît le caractère nécessaire, pertinent et porteur de ce projet, tant pour la population en général que pour les personnes en situation de handicap.

Cette adhésion repose sur la conviction que, lorsqu'il est bien conçu, un tel projet peut constituer un levier puissant pour améliorer l'accessibilité des déplacements interurbains et réduire les inégalités en matière de mobilité. Elle s'inscrit également dans une vision à long terme, cohérente avec l'évolution démographique, le vieillissement de la population et les impératifs de développement durable.

C'est à la lumière de cette adhésion claire au projet que la COPHAN souhaite, dans les chapitres suivants, formuler des observations visant à en assurer la pleine réussite.

Chapitre 3 — De la consultation à la co-construction : intégrer l'accessibilité universelle au cœur des décisions structurantes du projet

3.1 Un projet qui se joue en amont : identifier les décisions irréversibles

Dans un projet d'infrastructure de l'envergure d'un train à grande vitesse, les choix les plus déterminants sont posés bien avant la phase de construction. Ce sont ces décisions initiales — souvent perçues comme techniques ou logistiques — qui conditionnent durablement l'accessibilité réelle du système.

Parmi ces décisions structurantes figurent notamment :

- le choix des tracés;
- la localisation précise des gares;
- l'accès à ces gares;
- les interfaces prévues avec les réseaux de transport existants;
- les principes d'aménagement des quais et des niveaux d'accès;
- Le choix du matériel roulant et son aménagement;
- La fréquence des trains et la disponibilité d'espaces réservés.

Une fois ces choix arrêtés, la capacité de corriger des lacunes d'accessibilité devient extrêmement limitée. Dans plusieurs cas, elle est même inexistante. L'expérience démontre que les obstacles rencontrés ultérieurement par les personnes en situation de handicap trouvent très souvent leur origine dans des décisions prises tôt, sans que leurs impacts n'aient été pleinement mesurés.

C'est à ce stade critique — celui du début du projet — que l'intégration d'une expertise issue de l'expérience vécue devient déterminante.

3.2 Concevoir la chaîne complète du déplacement : une approche porte-à-porte

L'accessibilité d'un système de transport ne peut être évaluée uniquement à partir de la conformité des trains ou des gares. Pour les personnes en situation de handicap, le déplacement constitue une chaîne continue, dont chaque maillon doit fonctionner pour que le voyage soit possible.

Cette chaîne comprend :

- l'accès au transport local ou adapté vers la gare;
- l'environnement immédiat de la gare (voirie, trottoirs, signalisation, sécurité);
- les cheminements à l'intérieur de la gare;
- l'embarquement et le débarquement;
- le déplacement à bord du train;
- l'accès au transport à l'arrivée vers la destination finale.

Une rupture à l'un ou l'autre de ces points suffit à rendre le déplacement impraticable, même si le train lui-même est accessible.

Une gare implantée en périphérie, mal desservie par le transport collectif ou dépourvue de connexions accessibles, constitue à cet égard un exemple typique d'accessibilité théorique mais d'inaccessibilité réelle.

La localisation des gares est donc un enjeu aussi fondamental que leur conception architecturale. Elle doit être pensée en fonction de l'intermodalité, de la continuité des parcours et de l'accès réel aux milieux de vie, et non uniquement selon des considérations foncières ou techniques.

3.3 Gouvernance du projet : intégrer l'expertise là où les décisions se prennent

L'accessibilité universelle ne peut reposer uniquement sur la bonne volonté ou sur des validations ponctuelles. Elle doit être intégrée à la gouvernance même du projet, c'est-à-dire aux lieux où les décisions sont analysées, arbitrées et entérinées.

Dans cette perspective, la contribution des personnes en situation de handicap ne doit pas se limiter à des consultations générales, souvent tardives. Elle doit plutôt permettre :

- d'éclairer les choix structurants avant qu'ils ne soient figés;
- d'identifier des angles morts que les équipes techniques ne perçoivent pas toujours;
- d'évaluer les impacts concrets des scénarios envisagés sur l'autonomie des usagers.

L'expertise portée par la COPHAN s'inscrit précisément dans cette logique. Elle ne vise pas à se substituer aux expertises techniques, mais à les compléter, en apportant une lecture fondée sur l'usage réel, la diversité des situations de handicap et la continuité des parcours.

3.4 Accessibilité universelle et gestion des risques : une lecture stratégique

Intégrer l'accessibilité universelle dès le début du projet ne relève pas uniquement d'une obligation morale ou sociale. Il s'agit également d'une approche rigoureuse de gestion des risques, tant sur le plan financier qu'opérationnel et réputationnel.

Les études et l'expérience démontrent qu'un élément conçu accessible dès le départ engendre des coûts additionnels marginaux, alors que la correction d'un élément non accessible en cours ou en fin de projet peut coûter jusqu'à cinq fois plus cher que le coût initial. À ces coûts s'ajoutent :

- des compromis fonctionnels rarement satisfaisants;
- des délais supplémentaires;
- des risques de contestation et de non-acceptabilité sociale;
- des enjeux de conformité réglementaire et juridique.

Dans un projet aussi visible et structurant qu'un train à grande vitesse, les impacts d'une accessibilité déficiente dépassent largement la sphère technique. Ils affectent la crédibilité du projet, sa perception publique et sa capacité à être reconnu comme un véritable levier de mobilité pour l'ensemble de la population.

3.5 La valeur ajoutée spécifique de la COPHAN dans ce contexte

La contribution de la COPHAN se distingue par sa capacité à mobiliser une expertise collective multi-handicap. Cette expertise permet :

- d'anticiper les usages réels plutôt que de corriger des problèmes après coup;
- d'évaluer les choix structurants à partir de leurs effets concrets;
- de soutenir une conception véritablement universelle du système de transport.

En ce sens, la COPHAN ne se positionne pas comme un groupe de pression, mais comme un acteur de qualité, de cohérence et de prévention des risques, au même titre que les autres partenaires impliqués dans le projet.

3.6 Une condition centrale de réussite du projet

Le succès du projet de train à grande vitesse ne reposera pas uniquement sur sa rapidité, sa performance ou son efficacité énergétique. Il dépendra également de sa capacité à servir réellement l'ensemble de la population, sans créer de nouvelles formes d'exclusion.

Cela suppose un changement de posture : passer d'une accessibilité vérifiée en fin de parcours à une accessibilité pensée, intégrée et assumée dès la conception. La co-construction, l'intégration des expertises vécues et la prise en compte de l'ensemble de la chaîne de déplacement constituent, à cet égard, des conditions centrales de réussite.

C'est dans cette perspective que la COPHAN entend contribuer aux réflexions entourant ce projet structurant, afin qu'il soit conçu, dès l'origine, comme un système de transport de personnes pleinement et durablement accessible.

Chapitre 4 — Existence d'un cadre légal canadien en matière d'accessibilité

4.1 Un cadre légal fédéral clairement établi

Le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto relève de la compétence fédérale et s'inscrit, à ce titre, dans un cadre juridique canadien bien défini en matière d'accessibilité. Ce cadre repose principalement sur trois instruments normatifs complémentaires : la *Loi canadienne sur l'accessibilité* (L.C. 2019, ch. 10), la *Loi sur les transports au Canada* (L.R.C. 1985, ch. 28 (3e suppl.)) et le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* (DORS/2019-244).

Ces textes traduisent une évolution claire du droit canadien, qui ne se limite plus à corriger des obstacles existants, mais vise explicitement à prévenir la création de nouveaux obstacles, notamment dans le cadre de projets d'infrastructure majeurs.

4.2 Principes généraux découlant du droit applicable

La *Loi canadienne sur l'accessibilité* définit à son article 2, le mot « obstacle » comme suit :

« Obstacle : Tout élément — notamment celui qui est de nature physique ou architecturale, qui est relatif à l'information, aux communications, aux comportements ou à la technologie ou qui est le résultat d'une politique ou d'une pratique — qui nuit à la participation pleine et égale dans la société des personnes ayant des déficiences notamment physiques, intellectuelles, cognitives, mentales ou sensorielles, des troubles d'apprentissage ou de la communication ou des limitations fonctionnelles. »

Cette loi précise aussi à son article 5 l'intention claire du législateur à cet égard :

« La présente loi a pour objet la transformation du Canada, dans le champ de compétence législative du Parlement, en un pays exempt d'obstacles au plus tard le 1^{er} janvier 2040, à l'avantage de tous, en particulier des personnes handicapées, particulièrement par la reconnaissance et l'élimination d'obstacles — ainsi que la prévention de nouveaux obstacles. »

Appliqués à un projet structurant de transport, ces principes impliquent que l'accessibilité ne peut être abordée uniquement comme une question d'ajustement ou de correction en fin de parcours. Elle doit être intégrée dès les premières étapes de planification et de conception, afin d'éviter que des obstacles ne soient incorporés au système lui-même.

4.3 Apport de la jurisprudence canadienne

La jurisprudence canadienne a confirmé cette approche proactive. Dans l'arrêt *Conseil des Canadiens avec déficiences c. VIA Rail Canada Inc.* (2007 CSC 15), la Cour suprême du Canada a reconnu la légitimité d'une analyse de l'accessibilité fondée sur les effets réels d'une infrastructure sur les personnes en situation de handicap, et non sur la seule conformité technique ou sur des considérations strictement économiques.

Cet arrêt constitue un jalon important en matière d'accessibilité des transports relevant de la compétence fédérale. Il confirme que l'évaluation d'un obstacle doit tenir compte de l'expérience vécue des usagers et de leur capacité à se déplacer de manière autonome, sécuritaire et digne.

4.4 Portée du cadre légal pour le projet Alto

Ce projet de train à grande vitesse s'inscrit dans un environnement normatif où l'accessibilité constitue une obligation reconnue, et non une option laissée à la discrétion des concepteurs.

L'existence de ce cadre légal invite à une approche prudente, proactive et structurée, particulièrement dans un projet appelé à façonner durablement les déplacements interurbains au Canada. Elle renforce l'importance d'intégrer, dès le départ, une réflexion approfondie sur l'accessibilité universelle et sur les choix de conception susceptibles d'avoir des effets à long terme sur les personnes en situation de handicap.

Chapitre 5 — Enseignements tirés des pratiques existantes et erreurs à ne pas reproduire

5.1 Le Canada n'est pas en terrain vierge

Les projets de train à grande vitesse ne constituent pas une innovation technologique ou conceptuelle isolée. Plusieurs pays ont développé, depuis des décennies, des réseaux ferroviaires rapides reliant de grands centres urbains, et ont dû composer, eux aussi, avec les enjeux d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

L'intérêt de ces expériences ne réside pas uniquement dans leurs réussites, mais également dans les difficultés rencontrées, les choix contestés et les corrections tardives qui ont parfois été nécessaires. Le projet Alto bénéficie ainsi d'un avantage considérable : il peut s'appuyer sur un ensemble d'enseignements déjà largement documentés, tant positifs que négatifs.

5.2 Des pratiques éprouvées qui démontrent que l'accessibilité est possible

Dans plusieurs pays, notamment au Japon, en Allemagne et en Italie, l'accessibilité des trains à grande vitesse a été intégrée comme un paramètre structurant du système, et non comme un ajout périphérique.

À titre d'exemples, ces réseaux démontrent que :

- l'accès de plain-pied entre les quais et les trains est essentiel;
- la standardisation des hauteurs de quais et des planchers de trains réduit significativement le recours à des dispositifs temporaires ou à l'assistance humaine;
- la présence de plusieurs espaces accessibles par rame, plutôt qu'un nombre minimal concentré à un seul endroit, améliore la fluidité et l'autonomie des déplacements;
- des installations sanitaires accessibles bien conçues peuvent être intégrées sans compromettre la capacité ou la performance du train.
- privilégier que le train soit accessible par un quai situé au « niveau de la rue »;
- sinon, aménager deux ascenseurs par station au lieu d'un seul pour assurer l'accessibilité en cas de panne d'un des deux ascenseurs;
- ou encore, favoriser l'installation de rampes d'accès menant au niveau du quai (plutôt que des ascenseurs) ou un mixte rampe – ascenseur.

Ces exemples traduisent une compréhension fondamentale : un système accessible est un système plus simple, plus prévisible et plus fiable pour l'ensemble des usagers.

5.3 Des échecs persistants malgré des réseaux performants

À l'inverse, certaines expériences européennes démontrent que la performance technologique d'un réseau ne garantit en rien son accessibilité réelle.

Dans plusieurs cas, des trains rapides et modernes demeurent difficilement utilisables par les personnes en situation de handicap en raison de décisions prises sans avoir consulté la communauté des personnes handicapées..

Parmi les problématiques fréquemment observées :

- des quais dont la hauteur ne correspond pas au plancher des trains, obligeant à utiliser des escaliers ou des plateformes mobiles;
- une dépendance excessive à l'assistance du personnel pour l'embarquement et le débarquement;
- des ascenseurs uniques par station, dont la panne ou l'entretien rend immédiatement le site inaccessible;
- des guichets non accessibles à la gare;

- des distributeurs de titres inaccessibles;
- le manque de signalisation;
- l'incapacité à porter assistance à des personnes non-voyantes faute de personnel;
- un guide de formation du personnel incomplet ou inexact, développé sans consultation auprès des personnes en situation de handicap;
- des formations données par du personnel qui ne comprend pas les divers éléments du guide.

Ces situations illustrent un constat simple mais fondamental : **l'accessibilité ne se rattrape pas facilement une fois les choix structurants arrêtés.**

5.4 L'importance déterminante de la localisation des gares

L'accessibilité d'un système de transport ne s'arrête pas aux portes de la gare. L'expérience démontre que des gares techniquement accessibles peuvent néanmoins s'avérer inutilisables si elles sont mal intégrées à leur environnement.

Dans plusieurs projets internationaux, des gares ont été implantées à l'écart des centres urbains, sans offre de transport collectif structurée, sans cheminements sécuritaires et sans intermodalité fonctionnelle. Pour les personnes en situation de handicap, ces choix ont pour effet de déplacer l'obstacle plutôt que de l'éliminer.

La localisation des gares constitue donc une décision aussi déterminante que leur conception architecturale. Un train accessible qui mène à un lieu difficilement joignable compromet l'objectif même du projet.

5.5 Les leçons tirées de projets récents au Canada

Les expériences canadiennes récentes, notamment en matière de transport collectif structurant, démontrent également les limites d'une approche fondée principalement sur la conformité technique.

Des projets annoncés comme « entièrement accessibles » ont révélé, à l'usage, des lacunes importantes :

- stationnements inadaptés aux besoins réels des personnes à mobilité réduite;
- équipements de billetterie difficilement utilisables;
- dépendance excessive à des ascenseurs sans solutions de rechange;
- parcours usagers fragmentés;
- absence totale de signalisation;

Ces situations, bien qu'elles ne remettent pas en cause l'utilité des projets concernés, illustrent les conséquences concrètes d'une intégration tardive de l'accessibilité dans la chaîne décisionnelle.

5.6 Enseignement central : concevoir universellement dès l'origine

L'ensemble de ces expériences converge vers un enseignement central : l'accessibilité universelle ne résulte pas d'un empilement de mesures correctives, mais d'une conception cohérente dès l'origine.

Les réseaux qui fonctionnent le mieux sont ceux qui ont :

- intégré l'accessibilité comme une condition de départ;
- réduit la dépendance aux solutions temporaires;
- privilégié des choix simples, robustes et reproductibles;
- reconnu la valeur de l'expertise vécue par les personnes en situation de handicap et ont utilisé cette expertise dans l'élaboration des solutions.

Le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto bénéficie d'un contexte unique : il peut s'appuyer sur plusieurs décennies d'expériences internationales et nationales. Ces expériences démontrent que l'accessibilité est parfaitement compatible avec la performance, la rapidité et la rentabilité d'un réseau ferroviaire moderne, à condition qu'elle soit intégrée dès les premières décisions.

Chapitre 6 — Pourquoi l'inclusion tardive mène systématiquement à des échecs

6.1 Un constat récurrent dans les projets d'infrastructure

L'analyse des projets de transport, tant au Canada qu'à l'international, met en lumière un constat récurrent : lorsque l'accessibilité est abordée tardivement, elle génère presque inévitablement des résultats insatisfaisants. Ces échecs ne sont pas le fruit d'un manque de bonne volonté, mais découlent de décisions structurantes prises en amont, sans la participation des personnes en situation de handicap. Résultat : leurs besoins n'ont pas été pleinement intégrés.

Dans de nombreux cas, l'accessibilité est envisagée après coup, une fois les tracés arrêtés, les gares localisées, les gabarits définis et les systèmes techniques choisis. À ce stade, les marges de manœuvre sont limitées, et les solutions proposées tendent à être correctives plutôt que structurantes.

6.2 Une confusion persistante entre conformité et accessibilité réelle

L'un des facteurs expliquant ces échecs réside dans une confusion persistante entre conformité réglementaire et accessibilité réelle. Des projets peuvent respecter les exigences minimales prévues par les normes applicables tout en demeurant difficilement utilisables pour une partie de la population.

Lorsque l'accessibilité est intégrée tardivement, elle prend souvent la forme de mesures ponctuelles : dispositifs temporaires, assistance humaine obligatoire, parcours alternatifs complexes. Ces solutions, bien qu'elles permettent parfois de répondre formellement aux exigences, compromettent l'autonomie, la dignité et la fluidité des déplacements.

Cette approche entraîne également une dépendance accrue à des mécanismes fragiles — ascenseurs uniques, équipements spécialisés, procédures particulières — dont la défaillance rend immédiatement le système inaccessible.

6.3 Des coûts accrus et des compromis structurels

L'inclusion tardive de l'accessibilité engendre également des conséquences économiques importantes. Les modifications apportées après la conception initiale sont généralement plus coûteuses, plus complexes et moins efficaces que des solutions intégrées dès l'origine.

Au-delà des coûts financiers, ces ajustements tardifs imposent souvent des compromis structurels qui affectent la qualité globale du projet : réduction de la capacité, complexification des parcours, multiplication des exceptions. L'accessibilité devient alors perçue comme une contrainte plutôt que comme un levier de qualité et de performance.

6.4 Une perte de confiance et d'acceptabilité sociale

Les projets qui intègrent l'accessibilité de manière tardive s'exposent également à une perte de confiance de la part des personnes concernées. Les consultations menées en fin de parcours sont souvent perçues comme symboliques, voire instrumentales, puisqu'elles interviennent après que les décisions fondamentales ont été prises.

Cette dynamique nuit à l'acceptabilité sociale du projet et alimente un sentiment de frustration, tant chez les usagers que chez les organisations représentatives, qui constatent que leurs recommandations ne peuvent plus être pleinement mises en œuvre.

6.5 Le changement de paradigme nécessaire

À l'inverse, les projets qui réussissent à offrir une accessibilité réelle et durable sont ceux qui ont opéré un changement de paradigme clair : ils ne cherchent pas à « rendre accessible » un système existant, mais conçoivent dès le départ un système universellement accessible.

Ce changement de paradigme implique :

- l'intégration de l'accessibilité comme un critère structurant de décision;
- la reconnaissance de l'expertise vécue comme une source essentielle de connaissance;
- la participation des organisations représentatives dès les premières étapes;
- une gouvernance qui permet d'anticiper, plutôt que de corriger.

CONCLUSION

Une occasion à saisir pour le projet Alto

Le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto se trouve à un moment déterminant. Les grandes orientations sont en cours de définition, et les décisions qui seront prises dans les prochaines étapes auront des effets durables sur l'accessibilité du système. **Les personnes en situation de handicap doivent être mises à contribution dès à présent.** Leur expertise est essentielle pour éviter de répéter les erreurs commises, trop nombreuses, pour ce même type de projet, que ce soit ici au Canada ou ailleurs dans le monde.

Le projet Alto dispose de tous les leviers nécessaires pour éviter les erreurs documentées ailleurs. Encore faut-il que ces leviers soient mobilisés dès maintenant. La COPHAN réaffirme sa disponibilité à contribuer, dans une logique de partenariat, au moment où les décisions structurantes sont encore ouvertes.

ANNEXE « A »

NOTES RELATIVES À L'AUTEUR DU MÉMOIRE

A.1 Parcours et engagement de l'auteur

L'auteur du présent mémoire œuvre depuis plus de trois décennies à la défense des droits, à l'amélioration de l'accessibilité et à la promotion de la pleine participation sociale des personnes en situation de handicap. Son engagement s'est déployé tant au Québec, à l'échelle canadienne qu'à l'international, dans des fonctions de représentation, de gouvernance, de direction et de concertation, toujours en lien étroit avec les réalités vécues par les personnes concernées.

Cet engagement de longue date s'inscrit dans une perspective constante : contribuer à faire évoluer les politiques publiques, les normes et les pratiques afin que les milieux de vie, les services et les infrastructures soient conçus de manière à ne pas exclure, dès leur origine, une partie de la population.

A.2 Expérience nationale en matière d'accessibilité

De août 2019 à février 2024, l'auteur a occupé la fonction de **président du conseil d'administration de Normes d'accessibilité Canada**, organisme fédéral chargé de soutenir la mise en œuvre du cadre législatif canadien en matière d'accessibilité. À ce titre, il a été appelé à travailler sur des enjeux touchant notamment :

- l'élaboration et l'application de normes d'accessibilité;
- l'identification des obstacles systémiques dans les secteurs sous compétence fédérale;
- la mise en œuvre concrète des principes d'accessibilité universelle dans des contextes complexes, incluant le transport.

Cette expérience lui a permis de développer une compréhension fine non seulement des normes et des obligations légales, mais également de leurs limites lorsqu'elles ne sont pas intégrées dès les premières étapes de conception des projets.

A.3 Une expertise reconnue en matière de participation sociale

Au début des années 2000, l'auteur a également assumé, pendant près de dix ans, la présidence nationale d'*Independent Living Canada / Vie autonome Canada*, organisation phare du mouvement de la vie autonome.

Cette fonction l'a amené à travailler étroitement avec des organisations de personnes en situation de handicap à travers le pays, sur des enjeux liés à l'autonomie, à la mobilité, à l'accès aux services et à l'élimination des obstacles structurels.

Cette expérience a contribué à ancrer son approche dans une vision fondée sur :

- le respect de l'autonomie des personnes;
- l'importance de l'accessibilité comme condition préalable à la participation sociale;
- la nécessité de concevoir des environnements qui permettent l'autonomie, plutôt que de la compenser a posteriori.

A.4 Rôle actuel et lien avec la COPHAN

L'auteur occupe actuellement la fonction de directeur général de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN). À ce titre, il agit au quotidien en soutien aux organisations membres, en collaboration avec de nombreux partenaires institutionnels et gouvernementaux, tant au Québec qu'au Canada.

Ce rôle lui confère une position privilégiée pour :

- comprendre les obstacles persistants rencontrés par les personnes en situation de handicap dans les systèmes de transport;
- mobiliser une expertise collective multi-handicap;
- faire le lien entre les réalités vécues, les orientations politiques et les contraintes opérationnelles des grands projets d'infrastructure.

Montréal, le 21 janvier 2026