

## **Présentation synthèse du mémoire soumis par la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) dans le cadre de la consultation publique du projet ALTO**

La Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) remercie les promoteurs du projet ALTO de tenir cette consultation publique et de permettre à la population de faire entendre sa voix à un moment clé du développement du projet.

Le mémoire déposé par la COPHAN s'inscrit dans une approche constructive et résolument tournée vers la réussite du projet. Il ne remet pas en question la pertinence du train à grande vitesse entre Québec et Toronto. Bien au contraire, il affirme clairement que ce projet constitue une **infrastructure structurante, nécessaire et fortement souhaitée par la communauté des personnes en situation de handicap.**

Le mémoire rappelle d'abord que, pour de nombreuses personnes en situation de handicap, le train représente **le mode de transport interurbain le plus accessible**, le plus prévisible et le plus respectueux de l'autonomie et de la dignité. Comparativement à l'avion ou à l'autobus, le transport ferroviaire offre un environnement plus stable, plus fluide et généralement mieux adapté à une diversité de besoins.

À ce titre, le projet ALTO présente un **potentiel réel de gain de temps, d'autonomie et de participation sociale**, tant pour les personnes en situation de handicap que pour l'ensemble de la population. C'est précisément parce que ce potentiel est important que la COPHAN juge essentiel d'intervenir dès maintenant.

L'élément central du mémoire repose sur un constat simple mais fondamental : **dans un projet d'infrastructure de cette envergure, les décisions les plus déterminantes sont prises très tôt**, bien avant la construction.

Le mémoire démontre que l'accessibilité réelle d'un système de transport ne dépend pas uniquement de la conformité des trains ou des gares, mais de l'ensemble de la chaîne de déplacement :

- la localisation des gares,
- leur intégration aux réseaux de transport existants,
- les cheminements,
- l'embarquement et le débarquement,
- la circulation à bord,

– et l'accès à la destination finale.

Une rupture à l'un ou l'autre de ces maillons suffit à rendre le déplacement impraticable, même si le train lui-même est accessible. L'accessibilité ne peut donc pas être vérifiée en fin de parcours : elle doit être pensée et intégrée dès la conception.

Le mémoire met en évidence les limites bien documentées des approches fondées sur une inclusion tardive. Les expériences canadiennes et internationales démontrent que, lorsque l'accessibilité est abordée après coup, elle entraîne des coûts accrus, des compromis fonctionnels et, trop souvent, des résultats insatisfaisants pour les usagers.

À l'inverse, les projets qui réussissent sont ceux qui ont intégré l'accessibilité universelle comme un critère structurant de décision, et qui ont reconnu la valeur de l'expertise vécue des personnes concernées.

C'est dans cette perspective que la COPHAN propose de dépasser le modèle classique de consultation ponctuelle pour aller vers une logique où l'expertise issue de l'expérience vécue est intégrée là où les décisions se prennent.

Le mémoire rappelle également l'existence d'un cadre légal canadien clair en matière d'accessibilité applicable aux projets relevant de la compétence fédérale. Toutefois, l'intention de la COPHAN n'est pas de judiciariser le débat, mais plutôt de souligner que le projet ALTO dispose aujourd'hui de tous les leviers nécessaires pour éviter les erreurs observées ailleurs.

Le message porté est résolument prospectif : le projet ALTO peut devenir une référence en matière de transport interurbain universellement accessible, à condition que les bonnes décisions soient prises au bon moment.

Enfin, le mémoire positionne la COPHAN non pas comme un groupe de pression, mais comme **un acteur de qualité, de cohérence et de prévention des risques**, capable de mobiliser une expertise collective multi-handicap couvrant une grande diversité de réalités : mobilité réduite, déficiences sensorielles, handicaps invisibles, situations de handicaps multiples et enjeux liés au vieillissement.

Cette expertise, fondée sur l'usage réel et l'expérience vécue, vise à **compléter les expertises techniques, opérationnelles et organisationnelles déjà présentes**, afin de soutenir la conception d'un système de transport pleinement accessible dès l'origine.



Le projet ALTO se trouve à un moment déterminant. Les grandes orientations sont en cours de définition, et les décisions qui seront prises auront des effets durables.

La COPHAN réaffirme sa disponibilité à contribuer, dans une logique de partenariat, **au moment où les décisions structurantes sont encore ouvertes**, afin que ce projet structurant réponde pleinement aux besoins de l'ensemble de la population.

---

Montréal le 21 janvier 2026