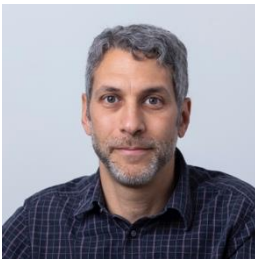


Le réseau continue de décevoir les milliers de personnes à mobilité réduite qui en dépendent au quotidien.



« Lorsque nous demandons des espaces de stationnement à proximité des stations, c'est pour deux raisons. D'abord, pour des raisons de sécurité : lorsqu'une personne en fauteuil roulant doit circuler dans un stationnement, les automobilistes peuvent ne pas la voir et elle risque d'être heurtée. Ensuite, il faut que l'accès soit réellement adapté », explique Paul-Claude Bérubé, directeur général de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN).



Par Jason Magder
16 juillet 2026 5:30 a.m.

Paul-Claude Bérubé possède une bonne force dans le haut du corps.

Cette capacité lui est particulièrement utile : sans la possibilité de se soulever et de se transférer lui-même dans son fauteuil roulant, il ne pourrait pas utiliser le REM à partir de la station de Brossard.

À titre de directeur général de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), M. Bérubé reçoit régulièrement des plaintes concernant l'accessibilité du REM. Il a récemment accepté de rencontrer un journaliste à la station de Brossard afin de lui faire constater certaines des difficultés auxquelles sont confrontées les personnes handicapées qui utilisent le réseau.

« Pour moi, ça va, parce que je suis capable de faire les choses par moi-même. Mais pour la plupart des personnes qui utilisent un fauteuil roulant, ce n'est pas accessible », explique M. Bérubé, résident de Mont-Saint-Grégoire, en montrant l'endroit où il a stationné sa voiture.

Même si le REM a été conçu conformément aux lois et aux normes en matière d'accessibilité universelle, le plus récent réseau de transport collectif de la région présente encore, dans la pratique, plusieurs lacunes, estime M. Bérubé.

Les espaces de stationnement en sont un exemple frappant. Bien qu'ils respectent techniquement les normes qui étaient en vigueur en 2012, ces normes ont été modifiées entre le moment où la station a été planifiée et celui où elle a finalement été construite. Résultat : certains espaces sont trop étroits, ce qui pose problème aux personnes qui ont besoin d'aide pour effectuer leur transfert vers leur fauteuil roulant ou à celles qui utilisent une fourgonnette adaptée munie d'une rampe extensible.



À la station du REM de l'Anse-à-l'Orme, à Sainte-Anne-de-Bellevue, seulement trois espaces de stationnement accessibles sont disponibles, vu le vendredi 10 juillet 2026. Tim Snow / Gazette de Montréal

« La station a été planifiée en 2018, mais le stationnement n'a été construit qu'en 2023, soit six mois avant le début du service du REM entre Brossard et la Gare Centrale. Entre-temps, les normes avaient changé », explique M. Bérubé. « Il aurait pourtant été très facile d'élargir ces espaces puisqu'il s'agissait d'un terrain vacant au départ. »

Selon lui, de nombreuses personnes qui utilisent des véhicules adaptés hésitent à se stationner dans des espaces aussi étroits, même lorsqu'une place adjacente est libre. Si un autre véhicule vient se garer trop près, elles risquent de ne plus pouvoir accéder à leur propre véhicule au moment de repartir.

La COPHAN et d'autres organismes avaient pourtant signalé cette situation aux responsables de la construction du REM dès 2023. À ce jour, le problème n'a toujours pas été corrigé.

« C'est frustrant », résume M. Bérubé.

Un porte-parole de CDPQ Infra — la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec qui a construit et qui est propriétaire du REM — affirme que l'organisation

est fière d'avoir collaboré avec des groupes comme la COPHAN afin de rendre le réseau pleinement accessible.

Selon le porte-parole, les espaces de stationnement de Brossard respectent les normes qui étaient en vigueur au moment de la planification de la station. Il précise toutefois que si de nouveaux espaces sont ajoutés à l'avenir ou si des travaux majeurs sont réalisés dans les stationnements existants, les normes les plus récentes seront alors appliquées.

Le stationnement n'est toutefois pas le seul enjeu d'accessibilité du REM.

D'autres difficultés compliquent également les déplacements des personnes qui utilisent des aides à la mobilité. Toutes les stations disposent notamment d'ascenseurs, mais l'accès aux quais peut souvent prendre plus de temps que par les escaliers mécaniques.

À Brossard, par exemple, les personnes en fauteuil roulant doivent utiliser deux ascenseurs : le premier pour se rendre à l'étage situé sous les quais, puis le second pour accéder au quai et monter à bord du train. Cette configuration multiplie les risques de perturbation en cas de panne.

« Le problème, c'est que si l'un de ces ascenseurs ne fonctionne pas, c'est l'ensemble du réseau qui devient inaccessible pour une personne en fauteuil roulant », explique M. Bérubé. Il ajoute que les employés du REM semblent parfois manquer de la flexibilité nécessaire pour trouver des solutions lorsqu'une situation imprévue survient.

« Une fois, alors que j'étais à la station de Brossard, l'ascenseur permettant d'accéder au quai ne fonctionnait pas. Par contre, celui qui permet aux personnes arrivant du centre-ville de quitter le quai fonctionnait très bien. J'ai proposé de prendre cet ascenseur, de rester à bord jusqu'à ce qu'il change de voie et revienne dans l'autre direction. L'agent de sécurité a refusé. Il m'a dit que cet ascenseur ne montait pas, qu'il ne faisait que descendre. On m'a alors dit : "Nous avons peur que vous soyez obligé de prendre votre voiture aujourd'hui." »

De son côté, le porte-parole du REM affirme que les ascenseurs affichent un taux de fiabilité élevé et qu'ils sont fonctionnels 98,9 % du temps.

Malgré les problèmes qu'il dénonce, M. Bérubé reconnaît que plusieurs améliorations ont été apportées au réseau au cours des trois dernières années.

Les appareils de paiement des titres de transport ont notamment été remplacés par des machines entièrement accessibles. Sur les anciens appareils, plusieurs personnes en fauteuil roulant n'étaient pas en mesure d'atteindre les fentes destinées aux cartes de crédit ou celles permettant de récupérer les billets.

À bord des trains, des barrières ont également été installées dans les espaces réservés aux personnes en fauteuil roulant. Des indications demandent maintenant aux usagers de placer leur dos contre les dossiers prévus à cet effet afin de réduire les risques de basculement en cas d'arrêt brusque.



François Bourbonnière, à gauche, et Marie Turcotte tentent d'acheter des billets du REM à un distributeur libre-service de la gare Centrale, le 16 février 2024. Pierre Obendrauf / Dossiers de la Gazette de Montréal

L'absence de barrières et les problèmes liés aux appareils de paiement faisaient partie des enjeux soulevés par *The Gazette* en 2024, lors de sa dernière évaluation de l'accessibilité du réseau. À l'époque, Marie Turcotte, une personne utilisant un fauteuil roulant, avait dû demander l'aide d'un agent du service à la clientèle pour acheter son titre de transport.

Le déplacement de M. Bérubé s'est terminé à la station Fairview–Pointe-Claire, l'une des plus récentes du réseau du REM, mise en service le 18 mai.

En sortant de la station, il constate que le stationnement situé directement devant celle-ci ne comporte aucun espace réservé aux personnes à mobilité réduite. Une vingtaine de places se trouvent pourtant à proximité immédiate de la station, mais les panneaux indiquent qu'elles sont réservées aux employés des différents réseaux de transport.

M. Bérubé découvre finalement deux espaces destinés aux personnes à mobilité réduite, mais ceux-ci se trouvent de l'autre côté de la rue, dans une section du stationnement du centre commercial désormais partagée avec les utilisateurs du REM. Ils sont situés à environ 300 mètres de la station.

Pour une personne en fauteuil roulant, cette distance représente un obstacle important.

« Lorsque nous demandons des espaces de stationnement à proximité de la station, c'est pour deux raisons. D'abord, pour des raisons de sécurité : lorsqu'on doit circuler dans un stationnement en fauteuil roulant, les voitures peuvent ne pas nous voir et on risque d'être heurté. Ensuite, il faut pouvoir bénéficier d'un accès adéquat. »

« Nous sommes en été et, lorsque la température est clémente, il est possible de se stationner un peu plus loin, même si cela demande davantage d'efforts. Mais en janvier ou en février, lorsqu'il y a de la neige et de la glace, oubliez ça. Je ne qualifierais pas cela de véritable accessibilité. »

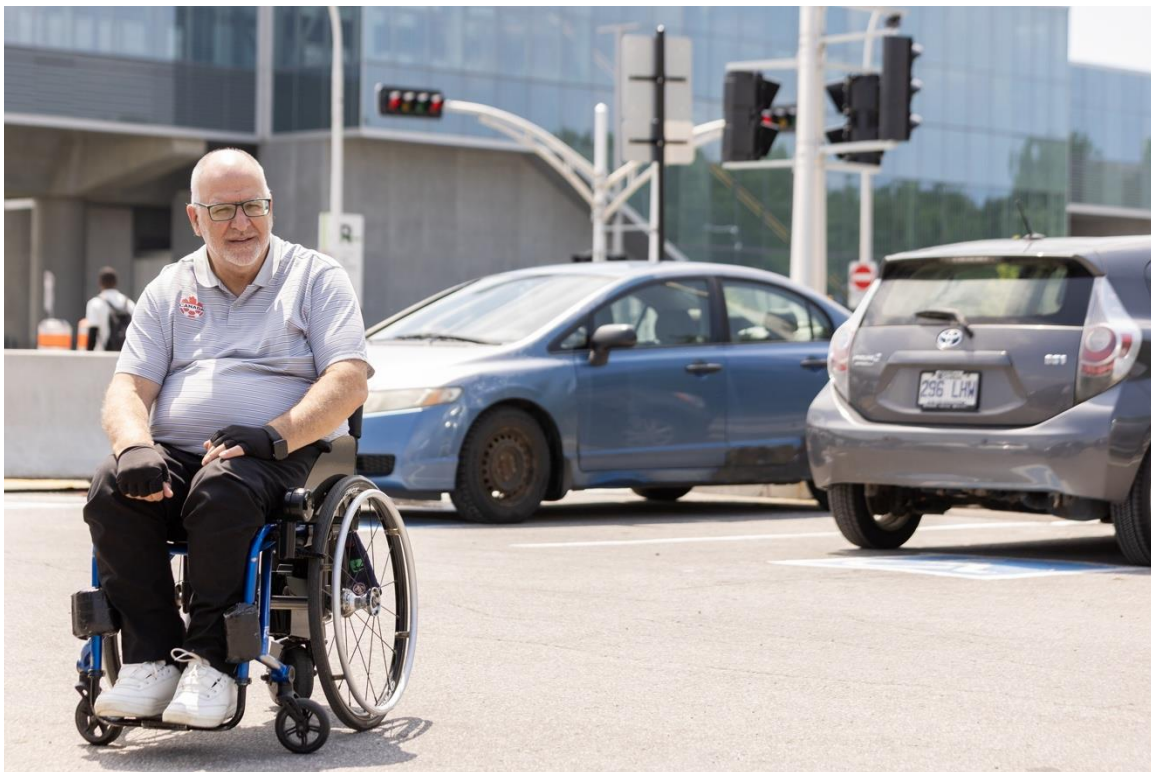


Paul-Claude Bérubé est loin d'être satisfait du manque de places de stationnement accessibles aux personnes en fauteuil roulant à la station REM Fairview—Pointe-Claire. Tim Snow / Gazette de Montréal

En se dirigeant vers le stationnement, M. Bérubé doit circuler sur un trottoir et attendre à un passage pour piétons. Il remarque également l'absence de bandes de guidage tactiles surélevées destinées aux personnes ayant une déficience visuelle. Il n'en trouve qu'à l'angle où il doit traverser l'avenue Fairview pour rejoindre le stationnement du centre commercial.

« C'est complètement ridicule, parce que cela ne mène nulle part », dit-il en parlant de ces aménagements.

Une fois arrivé au stationnement, M. Bérubé découvre deux espaces accessibles identifiés par des pictogrammes de fauteuil roulant peints en bleu sur le sol. Toutefois, aucun panneau ne permet clairement d'indiquer leur vocation.



Paul-Claude Bérubé est loin d'être satisfait du manque de places de stationnement accessibles aux personnes en fauteuil roulant à la station REM Fairview—Pointe-Claire. Tim Snow / Gazette de Montréal

Selon lui, cette situation risque de devenir encore plus problématique en hiver, lorsque la neige recouvrira les marquages au sol et que des automobilistes pourraient s'y stationner sans savoir que ces espaces sont réservés.

Lors de son passage, les deux espaces accessibles étaient d'ailleurs déjà occupés.

Interrogée sur l'absence d'espaces accessibles dans le stationnement situé directement devant la station, l'équipe des relations médias du REM n'a pas fourni de réponse précise. Elle a plutôt attribué les problèmes liés au stationnement à Cadillac Fairview, propriétaire du centre commercial voisin.

« Les espaces de stationnement accessibles appartiennent à Cadillac Fairview, qui est propriétaire du centre commercial adjacent », a déclaré le porte-parole. « Nous poursuivons nos discussions avec notre partenaire afin d'évaluer les possibilités d'améliorer l'expérience des clients en matière d'accessibilité. »

CDPQ Infra a pourtant planifié et construit le stationnement de la station Fairview–Pointe-Claire, où aucun espace n'est réservé aux personnes en fauteuil roulant.

Quant au stationnement aménagé sur le terrain appartenant au centre commercial, il a été créé dans les semaines précédant l'ouverture de la station, dans le cadre d'une entente conclue avec les propriétaires du centre commercial et la Ville de Pointe-Claire.

La Caisse de dépôt et placement du Québec, société mère de CDPQ Infra, aurait pu intervenir plus tôt. Le gestionnaire du fonds de pension détenait en effet une participation de 50 % dans le centre commercial Fairview jusqu'en 2021, soit plus de deux ans après le début de la construction de la station du REM.



Jason Magder
jmagder@postmedia.com