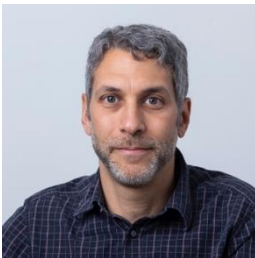


L'ARTM affirme étudier une solution, mais le directeur général de la COPHAN doute que les travaux puissent être réalisés rapidement.



Le tunnel entre la gare centrale et la station de métro Bonaventure est en grande partie inaccessible aux personnes en fauteuil roulant ou poussant une poussette, notamment les portes de la gare centrale qui ne sont ni motorisées ni équipées d'un bouton d'ouverture automatique. (Tim Snow / Montreal Gazette)



Par Jason Magder
17 juillet 2026 6:00 a.m.

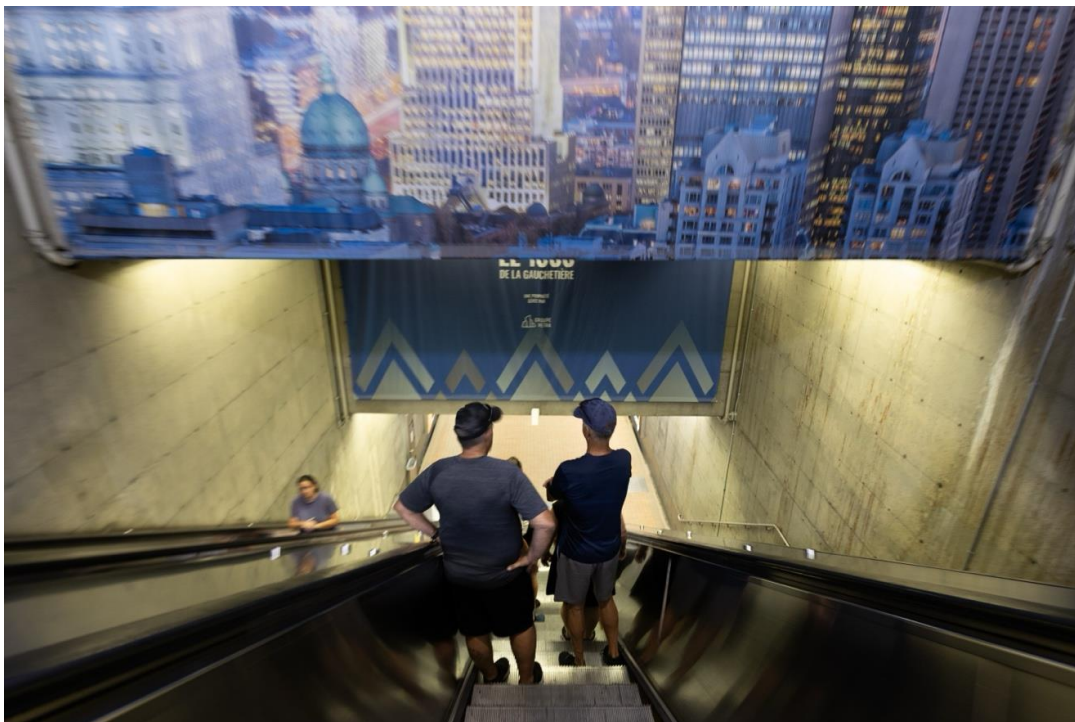
Le tunnel reliant la Gare Centrale à la station de métro Bonaventure représente une marche facile de trois à cinq minutes pour la plupart des gens. Pour les personnes en fauteuil roulant ou celles qui se déplacent avec une poussette, le parcours est toutefois semé d'obstacles.

Le tunnel est notamment trop étroit pour permettre le passage des fauteuils roulants et des poussettes. Les nombreuses marches, les escaliers mécaniques trop étroits et les portes lourdes rendent également le trajet difficile, voire impossible, pour plusieurs personnes.

Même les portes permettant d'entrer et de sortir de la Gare Centrale ne sont pas motorisées et ne sont pas équipées d'un bouton permettant de les ouvrir automatiquement.

Paul-Claude Bérubé, qui utilise un fauteuil roulant, a récemment chronométré son trajet en faisant la course avec son épouse, Gaétan Beaulieu, qui se déplace avec une canne à la suite d'une opération au genou.

Pendant que sa conjointe pouvait emprunter les tunnels du centre-ville de Montréal, M. Bérubé a dû suivre un itinéraire beaucoup plus long. Il a dû sortir à l'extérieur, traverser l'intersection de la rue de la Gauchetière et de la rue Mansfield, puis rejoindre l'entrée accessible située à l'intérieur du 1000, rue de la Gauchetière.



The
Le tunnel entre la Gare Centrale et la station de métro Bonaventure est trop étroit pour les personnes en fauteuil roulant ou avec une poussette, car il ne peut accueillir qu'une seule personne à la fois. – Tim Snow / Gazette de Montréal

Le parcours de sa conjointe comprenait plusieurs escaliers mécaniques, dont un qui est suffisamment étroit pour ne permettre le passage que d'une seule personne à la fois. Elle devait également franchir des portes tournantes pour accéder à la station de métro — des obstacles impossibles à franchir pour les personnes en fauteuil roulant et qui représentent également une difficulté importante pour la majorité des personnes qui se déplacent avec une poussette.

Les parents doivent souvent sortir leurs enfants de leur poussette à ces endroits du parcours.

« Lorsque ma femme se rend de la Gare Centrale à Bonaventure avec sa canne, cela lui prend trois minutes », explique Paul-Claude Bérubé, directeur général de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN).

« Moi, je dois prendre un ascenseur, traverser la rue une première fois, sur Mansfield, puis une deuxième fois, sur de la Gauchetière, et ensuite prendre trois ascenseurs. Cela me prend 12 minutes, et c'est en été. En hiver, lorsqu'il y a de la neige dehors, oubliez ça. »

La situation est d'autant plus problématique que même les portes d'entrée et de sortie de la Gare Centrale ne sont pas motorisées et ne disposent pas de boutons permettant leur ouverture automatique.

Des organismes comme la COPHAN réclament depuis plus d'une décennie une amélioration de la liaison entre les deux stations.

Lorsque le REM a commencé ses activités à partir de la Gare Centrale en 2023, certains signes laissaient croire qu'une amélioration de la situation était enfin envisagée. Pourtant, près de trois ans plus tard, les obstacles demeurent.

Au nom de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), l'organisme responsable de la gouvernance du transport collectif dans la région, Maxime Duchesne affirme toutefois que des progrès ont été réalisés au cours des dernières années.

M. Duchesne reconnaît que la situation souterraine dans ce secteur est « particulièrement complexe ». La mise en place de solutions nécessite la collaboration de plusieurs partenaires, notamment le REM, la Société de transport de Montréal (STM) et les différents propriétaires des immeubles concernés.

« À ce stade-ci, une option semble réalisable », a déclaré M. Duchesne. « Nous effectuons actuellement des vérifications supplémentaires afin de confirmer la faisabilité du projet, notamment en ce qui concerne les mesures de sécurité. Les discussions se poursuivent avec les partenaires concernés afin de compléter l'analyse, puis de préparer un plan et une

estimation des coûts du projet. Notre objectif est de confirmer le projet au cours des prochains mois. »



Le tunnel reliant la gare centrale au métro Bonaventure est en grande partie inaccessible aux personnes en fauteuil roulant ou poussant une poussette en raison des nombreux escaliers, des escaliers mécaniques étroits et des portes lourdes. Tim Snow / Gazette de Montréal

Paul-Claude Bérubé se montre toutefois peu impressionné par ces avancées.

Selon lui, le projet a à peine progressé depuis que l'ARTM avait annoncé, il y a trois ans, la création d'un comité réunissant les différents intervenants afin d'élaborer un plan.

À l'époque, un porte-parole avait indiqué que « de nombreux scénarios » avaient déjà été étudiés, mais qu'ils s'étaient révélés impossibles à réaliser en raison de la complexité des immeubles, des enjeux liés au patrimoine ainsi que de contraintes concernant notamment les systèmes de télécommunication et les voies d'évacuation qui ne peuvent pas être déplacés.

M. Bérubé ne croit donc pas que le projet sera réalisé avant la fin de la décennie.

« Si tout va bien, le plus tôt que nous pourrions avoir un plan permettant de lancer un appel d'offres sera au milieu de l'année prochaine », estime-t-il. « Il faudra

probablement prévoir un processus d'appel d'offres qui se poursuivra jusqu'à la fin de l'année. Les travaux pourraient ensuite commencer en mars 2028 et durer au moins trois ans. On parle donc de 2031. »

Même si le problème est complexe, la situation n'est pourtant pas nouvelle.

La liaison entre les deux immeubles a été construite dans les années 1990. Des ascenseurs reliant la station de métro au 1000, rue de la Gauchetière, ont ensuite été construits en 2019, dans le cadre d'un projet qui a pris près d'une décennie à réaliser.



Les portes tournantes constituent également un obstacle pour les personnes en fauteuil roulant ou poussant une poussette. Tim Snow / Gazette de Montréal

À l'époque déjà, il aurait été logique de prévoir une liaison accessible entre les deux immeubles, puisque la Gare Centrale constitue depuis longtemps un important point de correspondance pour les trains interurbains et les trains de banlieue.

Les portes tournantes représentent également un obstacle pour les personnes en fauteuil roulant et celles qui se déplacent avec une poussette.

Pour M. Bérubé, la situation est particulièrement frustrante. Alors que les personnes sans limitation fonctionnelle peuvent se déplacer relativement facilement et directement entre

les deux immeubles, les personnes en fauteuil roulant doivent, elles, naviguer à travers un véritable labyrinthe d'obstacles, avec très peu de signalisation pour les guider.

« Lorsque vous arrivez au 1000, rue de la Gauchetière, il n'y a aucune indication claire pour vous dire où aller pour rejoindre le métro. Et s'il y en a une, elle est difficile à voir », explique-t-il.

« Ensuite, il faut prendre un ascenseur qui vous amène jusqu'à un garage d'autobus, puis trouver l'ascenseur qui permet d'accéder au métro. Celui-là était bien indiqué. Ensuite, il faut prendre un troisième ascenseur pour accéder au quai »

M. Bérubé souligne également qu'être obligé de dépendre d'une succession d'ascenseurs représente un problème en soi. Si l'un d'entre eux tombe en panne, l'ensemble du parcours devient inaccessible aux personnes en fauteuil roulant.

La situation actuelle illustre ainsi les difficultés persistantes auxquelles sont confrontées les personnes à mobilité réduite dans l'un des principaux pôles de transport collectif de Montréal.

Alors que les déplacements entre la Gare Centrale et la station Bonaventure ne prennent que quelques minutes pour la majorité des usagers, les personnes en fauteuil roulant doivent encore composer avec un parcours beaucoup plus long, complexe et incertain.

Pour la COPHAN, l'accessibilité universelle ne devrait pourtant pas dépendre de la capacité d'une personne à franchir une succession d'obstacles, à utiliser plusieurs ascenseurs ou à trouver elle-même un itinéraire alternatif.

Une véritable accessibilité devrait permettre à toutes et à tous de se déplacer de manière autonome, sécuritaire et équitable.