

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 décembre 2025

RELATIF À L'ORGANISATION DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2030 -
(N° 1641)

Tombé

N° CD13

AMENDEMENT

présenté par

M. Coulomme, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 21

Compléter l'article 21 par la phrase suivante :

« Ce rapport formule des propositions d'améliorations permanentes de la desserte des territoires de montagne, sans augmenter les infrastructures routières. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement d'appel, le groupe La France insoumise souhaite que les régions AURA et PACA élaborent un réel projet de mobilité durable.

Les mesures prises devront améliorer de manière pérenne la desserte des territoires de montagne, sans que cela mène à davantage d'artificialisation des sols et de destruction des territoires montagneux pour augmenter les infrastructures routières. En effet, les transports sont un enjeu essentiel de ces JOP et nous sommes favorables au développement de transports universellement accessibles pendant les jeux, mais également après, pour l'ensemble de la population. Or, si certaines associations ont salué la mise en accessibilité des JOP de Paris, « l'héritage » des JOP 2024 est questionnable. Une fois les Jeux terminés, les signalétiques présentes dans les rues et sur les sites olympiques ont disparu, ainsi que les 1 000 VTC et les 150 navettes spécialisées déployées

dans l'Ile-de-France pour faciliter le déplacement des personnes en situation de handicap. Le métro parisien reste toujours majoritairement inaccessible aux personnes à mobilité réduite et aux usagers en fauteuils roulants, malgré la mise en accessibilité des lignes 14 et 11, du RER E et le T3b suite aux Jeux.

De plus, nous craignons que ce rapport formule des propositions qui ne seront jamais réellement mises en place, faute de moyens suffisants. Les JOP de 2024 ont ainsi démontré que la mise en accessibilité des transports demande un investissement important : le projet « Métro pour Tous », dont les Jeux ne seraient qu'une première étape selon Valérie Pécresse, représente ainsi un budget de 20 milliards d'euros étalés sur 20 ans. Pendant les JOP de 2024, le renforcement global de l'offre de transports publics a pesé sur les finances d'IDFM (Île-de-France Mobilités). S'il ne s'agit pas de nier le bien-fondé de ce choix, ni de celui du renfort des services d'accueil et d'orientation des usagers, c'est un coût important pour la collectivité publique, qu'il serait normal d'imputer aux JOP. Or l'augmentation massive du prix des tickets à l'unité pendant la période des JOP (4 euros pour le métro et le bus, 6 euros pour le RER) a été une conséquence directe du surcoût lié aux transports.

Ainsi, si on peut saluer l'objectif de cet article, le dispositif n'est pas contraignant et ne prévoit aucune aide budgétaire permettant aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de financer concrètement la mise en accessibilité des transports. Les propositions formulées dans ce rapport dépendront donc des capacités juridiques, techniques et financières des AOM, ne favorisant pas des mesures ambitieuses. Alors que des lignes se dégradent faute d'entretien, nous estimons de manière générale que les transports locaux et régionaux en AURA et PACA nécessitent un investissement massif. Mais les délais impartis ne permettront pas d'améliorer les voies et d'y affecter davantage de trains. En parallèle, la construction d'ascenseurs valléens pour mener jusqu'à Courchevel représente un énième marqueur de la déconnexion des nécessités locales urgentes.

Si les règles de recevabilités financières nous empêchent de rendre cet article contraignant, nous souhaitons alerter sur les propositions formulées et leurs suites.