

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 décembre 2025

RELATIF À L'ORGANISATION DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE 2030 -  
(N° 2233)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

N° 265

AMENDEMENT

présenté par  
M. Roseren

-----

ARTICLE 22 BIS

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article adopté en commission vise, d'une part, à renouveler dans la zone de compétence du préfet de police de Paris les autorisations de stationnement (ADS) délivrées, à titre dérogatoire et expérimental, à des personnes morales dans le cadre de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023, et, d'autre part, à autoriser de nouvelles expérimentations analogues dans plusieurs départements alpins en vue des Jeux

Il convient de rappeler que l'article R. 3121-12 du code des transports permet déjà aux autorités compétentes de délivrer des ADS assorties de conditions particulières, notamment l'obligation d'utiliser un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant. Les collectivités locales disposent donc déjà de toutes les marges de manœuvre nécessaires pour développer une offre adaptée lorsque cela s'avère nécessaire.

L'expérimentation mise en place dans le cadre des Jeux de 2024 est invoquée pour justifier l'extension proposée, alors même que la situation parisienne était tout à fait spécifique. Avant ces Jeux, à peine 1 % des quelques 20 000 taxis parisiens étaient équipés pour accueillir un fauteuil roulant non transposable, proportion particulièrement faible au regard de la population concernée et des besoins observés. La loi de 2023 a précisément été conçue pour corriger cette situation exceptionnelle en créant un dispositif expérimental limité, dans un objectif d'héritage. Ce "choc d'offre" ne reposait toutefois pas uniquement sur les ADS expérimentales attribuées à des personnes morales. La préfecture de police a également délivré des ADS supplémentaires à des personnes physiques, dans le cadre du droit commun et assorties d'obligations d'exploitation avec

un véhicule accessible aux fauteuils roulants, démontrant que le cadre juridique ordinaire permet déjà de créer une offre de taxis adaptés lorsque cela est nécessaire. Le dispositif exceptionnel mis en œuvre à Paris a pleinement joué son rôle de rattrapage : la part de taxis accessibles est désormais proche de 5 %, contre 1 % auparavant, ce qui constituait l'objectif d'héritage fixé pour 2024.

La comparaison avec les départements alpins ne tient pas : dans les territoires cités, les taux d'équipement en taxis adaptés sont déjà de l'ordre de 4 à 5 % ou supérieurs. Cette proportion s'explique notamment par la polyvalence des taxis, fréquemment mobilisés pour le transport assis professionnalisé (TAP), ce qui favorise naturellement la présence de véhicules adaptés.

S'agissant, en premier lieu, du renouvellement anticipé des ADS parisiennes, il convient de rappeler que ces autorisations ont été délivrées pour cinq ans et demeurent valables jusqu'en 2029. La loi prévoit qu'un rapport d'évaluation sera remis au Parlement pour statuer sur les suites de l'expérimentation. Anticiper une décision de reconduction reviendrait à neutraliser l'effet utile de l'évaluation prévue par le législateur.

Il est en outre rappelé que les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2030 ne généreront aucun besoin significatif de mobilité UFR en Île-de-France : ni Paris ni sa région ne sont sites hôtes. La reconduction d'ADS parisiennes ne répond donc à aucune nécessité opérationnelle et ne peut être rattachée à l'objet du projet de loi.

S'agissant, en second lieu, de l'extension aux départements alpins, l'amendement ne repose sur aucune analyse préalable de la demande locale de transport adapté, ni sur un diagnostic des besoins des personnes utilisatrices de fauteuil roulant pendant les Jeux d'hiver de 2030. Les déplacements des athlètes et délégations relèvent de dispositifs dédiés, sans recours structurel au taxi. Introduire dans ces territoires une dérogation aux règles générales qui prévoient l'attribution des nouvelles ADS à des personnes physiques n'apparaît pas fondé et serait susceptible de déstabiliser des marchés locaux où l'offre de taxis UFR est déjà significative.

Enfin, en attribuant aux préfets la compétence de délivrer ces autorisations, la mesure remettrait en cause les prérogatives des collectivités territoriales, compétentes pour apprécier la demande et pour la délivrer de nouvelles ADS, sans étude d'impact ni concertation préalable.

Pour l'ensemble de ces raisons (absence de diagnostic et d'analyse des besoins, taux d'équipement dans les départements concernés, existence de leviers mobilisables, anticipation injustifiée d'une évaluation prévue par la loi et remise en cause des compétences des collectivités territoriales), il est proposé de supprimer cet article.