



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 17ème législature

### Accessibilité des transports public aux personnes en situation de handicap

Question écrite n° 9091

#### Texte de la question

M. Stéphane Lenormand alerte Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé, de la solidarité et des familles, chargée de l'autonomie et du handicap, sur les conséquences du manque de dispositifs pour l'accessibilité des transports publics aux personnes en situation de handicap. En effet, en France, elles sont plusieurs millions, et parmi elles, on compte plus de deux millions de personnes déficientes visuelles. À ce titre, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, prévoit en son article 45 que la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, doit être organisée pour permettre son accessibilité à tous et notamment aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Depuis l'entrée en vigueur de ce texte prometteur, des avancées notables ont été réalisées: balises sonores à certains feux piétons, bandes podotactiles aux abords des passages et des escaliers, amélioration des annonces sonores à l'entrée de certaines stations. Ces progrès, qu'il convient de saluer, témoignent d'une volonté réelle de rendre notre environnement plus inclusif. Toutefois, en dépit de ces évolutions positives, des obstacles majeurs persistent, notamment dans les transports publics, pourtant au cœur des déplacements au quotidien. Alors même que les pouvoirs publics encouragent à délaisser l'usage individuel de la voiture au profit de transports collectifs plus durables, leur accessibilité demeure partielle, ainsi discriminante pour un certain nombre d'usagers. Cela crée un frein indéniable pour les personnes déficientes visuelles, pour qui les transports en commun constituent un moyen de locomotion fondamental. Ainsi, le manque d'accessibilité de ces lieux publics contribue à leur isolement et à leur dépendance et réduit leurs chances de trouver un emploi, d'accéder aux soins nécessaires, ou encore de participer à des activités socio-culturelles. Pourtant, le code des transports, aux articles L. 1111-1 à L. 1111-6, affirme clairement le droit pour toute personne en situation de handicap de se déplacer librement et de choisir les moyens de transport adaptés. Il prévoit aussi que ce droit s'exerce dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité. Ce principe d'effectivité devrait logiquement se traduire dans une accessibilité généralisée et harmonisée, sur l'ensemble du territoire. Or les dispositifs mis en place restent, à ce jour, très limités et inégalement répartis, au détriment des personnes présentant un handicap visuel, notamment et *a fortiori* celles habitant dans des zones rurales, périurbaines ou ultramarines, qui sont encore trop souvent oubliées. Dans la continuité des installations déjà mises en œuvre et afin d'approfondir la logique d'égalité qui sous-tend la loi de 2005, l'extension de dispositifs sonores dans les réseaux de transports semble indispensable. Leur généralisation à d'autres points incontournables (quais, guichets, sorties, directions, correspondances) dans les métros, tramways, gares et stations de bus constituerait une mesure de bon sens. Elle ne bénéficierait pas uniquement aux personnes déficientes visuelles, mais également aux touristes, aux personnes âgées, ou encore aux personnes en situation d'illettrisme. Elle participerait donc à un objectif d'accessibilité universelle impérative. Il paraît tout aussi évident qu'un tel dispositif pourrait utilement être complété par le développement d'une application mobile dédiée, capable de signaler les points d'intérêt ou de diriger les usagers grâce à la géolocalisation. Par ailleurs, certaines solutions actuelles gagneraient à être réévaluées. C'est le cas des bandes de guidage au sol. Contrairement aux idées reçues, leur efficacité est relative : leur repérage nécessite une connaissance préalable de leur existence et de leur fonctionnement. En outre, elles sont souvent obstruées par des usagers ou du mobilier urbain. Pour les personnes accompagnées d'un chien guide, leur utilité est quasiment nulle. Quant à

celles se déplaçant à la canne, elles se voient contraintes de maintenir leur canne droite, ce qui rend impossible le balayage latéral indispensable à une navigation sécurisée. Leur coût d'installation, non négligeable, contraste avec l'effet relativement limité qu'elles produisent en pratique, surtout si on le compare à des solutions sonores ou numériques, plus souples, intuitives et accessibles à un plus large public. Ainsi, il souhaiterait attirer en urgence son attention sur la cohérence des politiques d'accessibilité, qui gagneraient à intégrer plus largement ces outils, dont la pertinence est démontrée tant sur le plan fonctionnel que financier. Il lui demande ainsi si elle compte mettre en place ces mesures qui paraissent d'autant plus naturelles qu'elles s'inscrivent dans une dynamique déjà amorcée et répondent à un impératif d'égalité de traitement entre citoyens, une valeur républicaine.

## Données clés

**Auteur :** [M. Stéphane Lenormand](#)

**Circonscription :** Saint-Pierre-et-Miquelon (1<sup>re</sup> circonscription) - Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9091

**Rubrique :** Personnes handicapées

**Ministère interrogé :** [Autonomie et handicap](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [29 juillet 2025](#), page 6716