



N° 2293

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 décembre 2025.

PROPOSITION DE LOI

pour une accessibilité totale des réseaux de transports collectifs,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Sébastien DELOGU, M. Manuel BOMPARD, Mme Mathilde PANOT,
Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD,
Mme Sérgolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël
ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, M. Ugo BERNALICIS,
M. Christophe BEX, M. Carlos Martens BILONGO, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis
BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain
CARRIÈRE, Mme Gabrielle CATHALA, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia
CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François
COULOMME, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI,
Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER,
M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD,
Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien
LACHAUD, M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE

GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LEBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Claire LEJEUNE, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisa MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Aurélien TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 11 février 2005 a été promulguée la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui prévoyait notamment la mise en accessibilité des transports collectifs sous dix ans.

L'article 45 de la loi du 11 février 2005 dispose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'article 45 de la loi dispose également que « tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite précisent les normes techniques en application de la loi du 11 février 2005.

Une ordonnance de 2010⁽¹⁾ est venue confirmer cette disposition en la codifiant à l'article L. 1112-1 du code des transports, qui dispose que « sans préjudice des dispositions particulières applicables au transport aérien [...], les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ».

Mais face à l'approche de la fin du délai de 10 ans et au coût important à la charge des collectivités territoriales pour la mise en conformité des transports en commun aux normes d'accessibilité, le gouvernement a peu à peu reculé.

1 Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

L'ordonnance du 26 septembre 2014⁽²⁾ a créé la notion de « points d'arrêts prioritaires ». L'idée étant d'identifier des points prioritaires pour s'assurer que les personnes porteuses de handicap voient au moins une partie des réseaux de transports collectifs devenir accessibles. C'est un recul important par rapport à la loi car l'ordonnance du 26 septembre 2014 introduit une hiérarchisation des arrêts de transports collectifs.

La notion de points d'arrêts prioritaires a été précisée dans un décret du 4 novembre 2014⁽³⁾. Elle est codifiée à l'article D. 1112-10 du code des transports. Les conditions sont que l'arrêt soit situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain, qu'il soit desservi par au moins deux lignes de transport public, qu'il constitue un pôle d'échanges ou qu'il soit situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

Une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) sur un échantillon de 108 257 arrêts permet de faire un état des lieux de l'accessibilité des transports collectifs en France⁽⁴⁾. Sur les 108 257 arrêts étudiés, 44 % sont accessibles, c'est-à-dire conformes aux arrêtés de 2007 et de 2009. Il est également constaté que 40 % des arrêts étudiés sont des arrêts prioritaires, soit 43 560 arrêts prioritaires. 65 % des arrêts prioritaires sont conformes aux exigences réglementaires, soit 28 496 arrêts prioritaires conformes, lorsqu'il reste 15 064 arrêts prioritaires qui n'ont pas encore été rendu accessibles, soit 35 %.

Si l'on considère que ces chiffres sont représentatifs de la situation globale sur l'ensemble du territoire, le constat est que plus de la moitié du réseau de transports en commun français n'est pas accessible aux personnes porteuses de handicap ou à mobilité réduite.

Pour atteindre la conformité totale selon la logique des « points d'arrêts prioritaires » pour les collectivités ayant transmis leurs données au Cerema, seulement 13,9 % des arrêts seraient à mettre en conformité. En réalité, 56 % ne sont pas accessibles. Cette démonstration montre que la

2 Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

3 Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

4 Accessibilité des transports urbains, des obligations à la mise en œuvre, état des lieux 2024, G. Bodard, Cerema Hauts-de-France, 12 mai 2025

logique des « points d’arrêts prioritaires » a pour effet de diminuer les exigences et donc les services rendus aux personnes porteuses de handicap ou à mobilité réduite.

La Défenseure des droits a relevé ce recul : « si l’accessibilité des transports a progressé, elle est loin d’être effective sur l’ensemble des réseaux existants. De plus, depuis 2015, l’obligation des infrastructures de transport est remplie par l’aménagement des seuls points d’arrêt considérés comme prioritaires, les autres n’étant plus tenus d’être rendus accessibles, ce qui constitue un véritable recul par rapport à la loi de 2005 »⁽⁵⁾.

APF France Handicap s’insurge aussi de la situation : « seuls 35 % à 40 % des points d’arrêt doivent être rendus accessibles selon la réglementation : quelle personne valide accepterait de ne pouvoir accéder qu’à un tiers des points d’arrêt d’un réseau de transport ? »⁽⁶⁾.

Le concept de « point d’arrêt prioritaire » est donc largement reconnu comme un recul par rapport à la loi de 2005, et contraint les déplacements de personnes porteuses de handicap à certains endroits circonscrits. La liberté de déplacement n’en sort pas grandie.

Les gouvernements successifs se sont servis de textes réglementaires pour venir atténuer les effets de la loi de 2005. En faisant ça, les délais de mise en conformité ont été repoussés. Ces dérogations ont créé une rupture d’égalité dans l’accès aux transports.

Cette rupture d’égalité apparaît plus visible lorsque l’on compare les infrastructures des transports collectifs dans les grandes villes de France. Paris compte une seule ligne de métro entièrement accessible. Les quatre lignes de métro de Lyon sont toutes inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Les deux lignes de métro marseillaises sont en cours de mise en accessibilité. Les deux lignes de métro lilloises sont accessibles comme les deux lignes de Toulouse et les deux lignes de Rennes.

Cette situation est à mettre en balance avec le nombre de personnes concernées en France par cette anomalie.

5 Rapport d’information de la commission des affaires sociales en conclusion des travaux de la mission d’évaluation de la loi n°2005-102 pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, présenté par Mme Christine Le Nabour et M. Sébastien Peytavie, enregistré à la présidence de l’assemblée nationale le 9 juillet 2025

6 APF France handicap, « Pour un environnement des biens, services et activités accessibles à toutes et tous », 2022.

Selon les critères établis par l'article 2 de la loi du 11 février 2005 qui fixe la définition du handicap, en 2008, la France comptait 12,5 millions de personnes âgées d'au moins 16 ans concernées, soit 25 % de cette classe d'âge⁽⁷⁾.

L'article 2 de la loi de 2005 pose trois critères alternatifs permettant de considérer une personne en situation de handicap. Si l'on considère le critère de déclaration d'au moins une limitation fonctionnelle sévère, 20 % des plus de 16 ans sont concernés. Si l'on considère le critère de la reconnaissance officielle d'un handicap, d'une invalidité ou d'une perte d'autonomie, 8 % de la même classe d'âge est concernée. Le dernier critère basé sur la déclaration d'être fortement restreint dans les activités que les personnes font habituellement, environ 10 % de cette même classe d'âge est concernée. Les personnes qui répondent aux trois critères fixés par la loi correspondent à 3 % de la population de plus de 16 ans.

Sur le plan professionnel, les personnes titulaires d'une reconnaissance administrative de handicap représentent 7,5 % de la population âgée de 15 à 64 ans en 2023, soit 3,1 millions de personnes⁽⁸⁾.

Un autre indicateur du nombre de personnes en situation de handicap en France est le nombre de bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés. En 2023, l'État versait cette allocation à 1,35 million de personnes⁽⁹⁾.

Les chiffres existant sur le sujet concernent souvent exclusivement les adultes et ne prennent pas en compte les enfants en situation de handicap. En 2022, le ministère de l'Éducation nationale faisait état de 436 085 élèves en situation de handicap scolarisés en milieu scolaire⁽¹⁰⁾.

Le nombre de personnes concernées par le handicap ou dont la mobilité est réduite, comparé à l'état actuel de l'accessibilité des réseaux de transports en commun, et les reculs constatés par rapport à la loi du 11 février 2005, appellent à un revirement législatif et réglementaire.

7 Les personnes en situation de handicap et leur niveau de vie, l'aide et l'action sociales en France, édition 2020, DREES

8 Les demandeurs d'emploi bénéficiaires d'une reconnaissance de handicap : un accompagnement renforcé pour une population éloignée de l'emploi, statistiques et indicateurs, France Travail, Juillet 2024

9 Minima sociaux et prestations sociales, Ménages aux revenus modestes et redistribution, édition 2024

10 Cour des comptes, l'inclusion scolaire des élèves en situation de handicap, rapport public thématique, septembre 2024

Cette proposition de loi incite les collectivités territoriales à mettre en conformité l'intégralité de leur réseau de transport collectif. Il convient toutefois de rappeler que les retards accumulés dans la mise en accessibilité des réseaux de transport ne sauraient être imputés aux seules collectivités territoriales. Depuis l'adoption de la loi du 11 février 2005, l'État a multiplié les reports, les dérogations et les assouplissements, tout en réduisant de manière continue les moyens financiers alloués aux collectivités. Les politiques d'austérité budgétaire menées depuis plusieurs années ont durablement fragilisé les capacités d'investissement locales, rendant plus compliquée la mise en conformité de nombreux réseaux de transport avec les exigences légales.

Dès lors, la présente proposition de loi ne saurait se concevoir sans un engagement renforcé de l'État. Celui-ci doit assumer pleinement sa responsabilité en participant de manière accrue, pérenne au financement de la mise en accessibilité des transports collectifs, condition indispensable pour garantir l'effectivité du droit à la mobilité pour les personnes en situation de handicap.

L'**article 1^{er}** prévoit une amende en cas de non mise en conformité de la totalité de son réseau de transport. Il supprime également la possibilité de satisfaire cette obligation en mettant en conformité seulement les arrêts dits « prioritaires ».

L'**article 2** flèche les amendes vers un fonds de péréquation destiné à financer les projets de mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs des collectivités territoriales volontaires.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article L. 1112-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) À la première phrase, les mots : « prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire » sont supprimés ;
- ④ b) La seconde phrase est supprimée.
- ⑤ 2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑥ « Le non-respect de l'accessibilité des services de transport collectif est sanctionné selon des modalités précisées par décret, tenant compte des ressources et de la taille de la collectivité ainsi que de l'avancement de son plan d'accessibilité. »

Article 2

- ① Après l'article L. 1112-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1112-4-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1112-4-1-1.* – Les amendes perçues au titre de l'article L. 1112-1 sont intégralement versées dans un fonds national de péréquation pour l'accessibilité des transports collectifs.
- ③ « Ce fonds, géré par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, a pour mission de soutenir financièrement les projets de mise en accessibilité des réseaux de transports, notamment dans les communes et intercommunalités dont les ressources sont insuffisantes. »

Article 3

- ① I. – La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à

l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

- ② II. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.