



Contribution du CNCPH
Le droit aux transports : pour une vraie chaîne du déplacement accessible

Assemblée plénière du 16 juillet 2026

Table des matières

Préambule.....	2
I. Principes fondateurs	2
A. Se déplacer, une liberté fondamentale qui ne peut être entravée	2
B. Tous les handicaps sont concernés.....	3
II. La chaîne du déplacement.....	4
A. Le premier maillon : le piéton et le cheminement vers les lieux de transport	4
B. Mobilités douces et nouveaux usages : ne pas créer de nouvelles barrières	4
C. Le déplacement en voiture : stationnement et accès	4
D. L'autonomie dans les transports collectifs et l'information voyageur	5
E. Le transport ferroviaire	5
F. Le transport aérien et le voyage avec une aide animalière	6
G. Les conditions d'attente de l'assistance : des espaces accessibles, sûrs et dignes.....	7
H. Les modes fluviaux, maritimes et par câble	8
I. Le dernier kilomètre.....	8
J. Le transport adapté et le transport à la demande : parade à l'inaccessibilité	9
K. Les transports scolaires : un droit pour tous les élèves handicapés, quel que soit leur lieu de scolarité.....	11
L. Le transport vers et depuis les établissements médico-sociaux	11
III. Les obligations des autorités organisatrices de la mobilité.....	12
A. Les territoires : une mobilité à géométrie variable est inacceptable	12
B. Le cas emblématique du métro parisien : la responsabilité de l'État.....	13
C. Les Jeux comme levier : de l'héritage de Paris 2024 aux Jeux d'hiver des Alpes françaises 2030	13
D. Le rôle des collectivités dans les parcours sans couture.....	14
IV. Une contribution au projet de loi-cadre relatif au développement des transports : l'accessibilité ne doit pas en être l'angle mort	15
Conclusion — Les demandes du CNCPH	16

Préambule

Le présent texte vise à rappeler et à réaffirmer les positions constantes du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) en matière de transport et de mobilité. Il a vocation à éclairer les travaux parlementaires en cours, et tout particulièrement l'examen, à l'Assemblée nationale, du projet de loi-cadre relatif au développement des transports (texte n° 394, déposé au Sénat le 11 février 2026, adopté par le Sénat en première lecture le 28 avril 2026 et transmis à l'Assemblée nationale sous le n° 2740), afin que l'accessibilité et les droits des personnes handicapées n'en constituent pas l'angle mort. Il a également vocation à contribuer à la préparation des rendez-vous structurants des années à venir, des chantiers franciliens aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver des Alpes françaises 2030.

Il s'inscrit dans le cadre de :

- la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées (CIDPH), ratifiée par la France, et notamment son article 9 (accessibilité), son article 19 (autonomie de vie et inclusion dans la société) et son article 20 (mobilité personnelle) ;
- la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et en particulier son article 45 posant le principe de continuité de la chaîne du déplacement ;
- le code des transports, notamment ses articles L. 1112-1 et suivants ;
- l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 et ses décrets d'application du 4 novembre 2014 relatifs aux schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) et aux points d'arrêt prioritaires ;
- la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;
- la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 (article 88) et l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles relatifs à l'accès des chiens guides d'aveugle et d'assistance ;
- le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) et les standards internationaux d'accessibilité numérique (WCAG) ;
- la réglementation européenne applicable, notamment le règlement (CE) n° 1107/2006 sur les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite dans le transport aérien et les spécifications techniques d'interopérabilité « personnes à mobilité réduite » (STI PMR) pour le ferroviaire.

Le CNCPH constate que l'échéance fixée par la loi de 2005, soit vingt ans, pour rendre accessible la chaîne du déplacement, est désormais dépassée sans que l'objectif d'accessibilité n'ait été atteint. Cette situation n'est pas acceptable. Elle appelle un rappel ferme du droit, des obligations qui pèsent sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les opérateurs et l'État, et des exigences concrètes des personnes concernées.

I. Principes fondateurs

A. Se déplacer, une liberté fondamentale qui ne peut être entravée

Se déplacer librement relève de la liberté d'aller et venir, liberté à valeur constitutionnelle. Pour une personne handicapée, la mobilité n'est pas une commodité : elle est la condition même de l'effectivité de tous les autres droits — l'accès à l'emploi, à l'éducation et à la formation, aux soins, à la vie familiale, culturelle, sportive, associative et citoyenne. Une mobilité empêchée, c'est une vie entravée.

Le CNCPH réaffirme avec force qu'aucun motif ne saurait justifier l'entrave de cette liberté : ni la complexité technique, ni le coût, ni l'argument de sécurité, ni l'existence d'une offre de transport adapté de substitution. L'accessibilité n'est pas une faveur accordée ; c'est une obligation légale et un droit opposable.

Cette exigence vaut quelle que soit la modalité de déplacement — à pied, en mobilité douce, en voiture, en transport collectif urbain, en train, en avion, par voie fluviale ou maritime, par câble — et quelle que soit l'aide mobilisée par la personne, qu'il s'agisse d'une canne blanche, d'un fauteuil roulant, d'une aide humaine ou d'une aide animalière. Ces aides relèvent de la compensation du handicap : la mobilité engage ainsi, indissociablement, les deux piliers de la loi du 11 février 2005 — l'accessibilité de l'environnement et la compensation individuelle.

B. Tous les handicaps sont concernés

Sortir de chez soi et se déplacer ne posent pas les mêmes obstacles selon les personnes. Le CNCPH rappelle qu'une chaîne du déplacement n'est réellement accessible que si elle l'est pour l'ensemble des handicaps dans leurs spécificités et non pour un usager « moyen ». Concevoir pour la diversité des besoins est la seule garantie d'une accessibilité effective :

- handicap moteur (utilisateurs de fauteuil roulant, personnes à marche difficile) : suppression des ressauts et marches, traitement des pentes et des lacunes entre quai et véhicule, ascenseurs en état de marche, espaces de circulation et de manœuvre suffisants, gestion des distances ;
- handicap visuel (personnes aveugles ou malvoyantes) : repérage et guidage, signalétique contrastée, agrandie, en braille et sonore, annonces sonores systématiques, traitement des obstacles et du danger des véhicules silencieux, dispositifs de balises sonores, et accompagnement par des professionnels à l'apprentissage de l'orientation et de la mobilité ;
- handicap auditif (personnes sourdes ou malentendantes) : information visuelle doublant les annonces sonores, affichage écrit des perturbations, boucles à induction magnétique, solutions d'accueil et de relais (interprétation en LSF, transcription, dispositifs de visio-interprétation) ;
- handicap intellectuel : information facile à lire et à comprendre (FALC), pictogrammes clairs, possibilité d'un accompagnement ;
- handicap psychique : prévisibilité des parcours, réduction des sources d'anxiété, environnements lisibles et non agressifs, médiation humaine ;
- troubles cognitifs, troubles « dys » et troubles du spectre de l'autisme : signalétique simple et cohérente, prévisibilité, prévention de la surcharge sensorielle ;
- polyhandicap et situations complexes : accompagnement et matériels adaptés.

Le CNCPH souligne que, pour plusieurs de ces situations, l'accès aux transports suppose un apprentissage préalable de l'orientation et de la mobilité, assuré par des professionnels qualifiés (instructeurs en locomotion, services d'accompagnement...). Sans cet accompagnement, l'accessibilité des infrastructures elle-même demeure largement inopérante : le CNCPH demande que ces métiers et services soient reconnus, financés et rendus accessibles sur tout le territoire.

Le CNCPH souligne enfin que l'impact de l'accessibilité porte bien au-delà des seules personnes handicapées : personnes âgées, femmes enceintes, parents avec poussette, voyageurs chargés de bagages, visiteurs en bénéficient également. Investir dans l'accessibilité, c'est investir pour tous.

II. La chaîne du déplacement

L'article 45 de la loi de 2005 a consacré le principe de continuité de la chaîne du déplacement, qui englobe le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Le CNCPH rappelle que la rupture d'un seul maillon rend l'ensemble du déplacement impossible. Un matériel roulant parfaitement accessible ne sert à rien si l'on ne peut atteindre l'arrêt en sécurité, si l'information n'est pas perceptible, ou si le « dernier kilomètre » reste infranchissable. L'accessibilité doit donc être pensée de bout en bout, de la porte du domicile à la porte de destination.

A. Le premier maillon : le piéton et le cheminement vers les lieux de transport

L'accès aux points d'embarquement conditionne l'usage de tous les transports. Le CNCPH rappelle la nécessité de prévoir et de généraliser :

- une voirie et des espaces publics accessibles et continus : trottoirs dégagés et de largeur suffisante, traversées sécurisées, abaissés de bordure, absence d'obstacles ;
- la généralisation des dispositifs d'aide aux personnes handicapées visuelles : feux à répétiteurs sonores, bandes d'éveil de vigilance (BEV) aux traversées et en bordure de quai, bandes de guidage ;
- une signalétique accessible et repérable : contrastes visuels renforcés, caractères agrandis, information en braille et audio, balises sonores et solutions de guidage numérique aux entrées et dans les pôles d'échange ;
- un mobilier urbain et un éclairage conçus pour ne pas créer d'obstacles ni de zones de danger.

B. Mobilités douces et nouveaux usages : ne pas créer de nouvelles barrières

L'essor des mobilités douces et des nouveaux véhicules ne doit pas se faire au détriment des piétons les plus vulnérables. Le CNCPH alerte sur :

- le stationnement anarchique des vélos et des engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes) sur les trottoirs et les cheminements, qui transforme l'espace piéton en parcours d'obstacles ;
- les conflits d'usage entre pistes cyclables et cheminements piétons, notamment lorsque les premières traversent ou longent les seconds sans séparation ni repère perceptible ;
- le danger spécifique que représentent les véhicules silencieux (électriques) pour les piétons aveugles et malvoyants, qui ne peuvent les détecter à l'ouïe — d'où l'importance des dispositifs d'alerte sonore (AVAS) et de leur maintien.

Selon le CNCPH, une régulation de ces usages s'impose pour protéger les piétons handicapés sans renoncer aux objectifs de transition écologique.

C. Le déplacement en voiture : stationnement et accès

Pour les personnes qui se déplacent en voiture, individuellement ou accompagnées, le CNCPH rappelle le besoin d'assurer :

- le respect effectif des droits attachés à la carte mobilité inclusion (CMI) mention « stationnement » : places réservées en nombre suffisant, correctement dimensionnées, contrôlées et non occupées illégalement, et gratuité du stationnement ;

- des dépose-minute accessibles à proximité immédiate des pôles de transport, des établissements et des services ;
- l'accès aux parkings et l'accessibilité des bornes de recharge pour véhicules électriques, conformément aux obligations issues de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ;
- une vigilance particulière sur les zones à faibles émissions (ZFE), afin qu'elles n'aboutissent pas à exclure de fait les personnes handicapées dépendantes de leur véhicule.

D. L'autonomie dans les transports collectifs et l'information voyageur

L'accessibilité ne se limite pas au matériel roulant : elle suppose de pouvoir se déplacer, s'orienter et s'informer en autonomie dans les gares, stations et véhicules. Cette autonomie suppose :

- un matériel roulant accessible (bus, tramways, métros) et l'accessibilité des arrêts et stations ;
- une information voyageur systématiquement double, sonore et visuelle : annonce des arrêts, des correspondances et des perturbations, à bord comme dans les espaces ;
- des dispositifs de repérage et de guidage dans les pôles d'échange, et des personnels formés, présents et identifiables, en mesure d'apporter une assistance ;
- une accessibilité numérique pleine et entière de la billettique, des distributeurs, des sites et des applications d'information et de réservation, conformément au RGAA ;
- la mise en œuvre effective de l'obligation, issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM), de collecte et de mise à disposition des données d'accessibilité des réseaux et de la voirie autour des arrêts prioritaires.

Le CNCPH insiste sur la formation des personnels en contact avec le public, obligation inscrite dans les SDA-Ad'AP, et sur la reconnaissance des usagers handicapés comme experts d'usage dans l'évaluation des aménagements.

Le CNCPH appelle par ailleurs l'attention sur un point déterminant et trop souvent négligé : la disponibilité effective des équipements de mobilité verticale — ascenseurs, élévateurs, escaliers mécaniques. Un ascenseur en panne, c'est une station rendue inaccessible et un parcours rompu. Leur fiabilité suppose une maintenance préventive et des moyens d'intervention rapides. L'expérience des Jeux de 2024 l'a démontré : en renforçant en amont la maintenance de ces équipements — anticipation des pièces détachées, renforcement des astreintes des ascensoristes —, la RATP avait obtenu une fiabilité nettement accrue et des réparations rapides. Cet effort n'a malheureusement pas été pérennisé au-delà des Jeux. Aussi, ce niveau d'exigence doit devenir la norme et ne plus être une exception liée à un événement.

Le CNCPH alerte enfin sur un enjeu de sécurité vitale : la chute sur les voies. Les décès récents de personnes handicapées visuelles tombées sur les rails, à Paris comme à Lyon, rappellent cruellement la dangerosité des bordures de quai. Le CNCPH demande la généralisation des bandes d'éveil de vigilance conformes en bordure de quai, le déploiement des façades de quai et des portes palières, en particulier sur les réseaux métropolitains, et plus largement une conception des quais qui prévienne ce risque mortel.

E. Le transport ferroviaire

L'accessibilité des transports ferroviaires implique :

- l'accessibilité des gares et des quais, et le traitement de la lacune entre le quai et le train, qui demeure un obstacle majeur ;

- une fiabilité et une souplesse réelles des services d'assistance en gare : délais de réservation raisonnables, garantie de prise en charge y compris en l'absence de réservation préalable, et généralisation de l'assistance ;
- la vigilance pour que l'assistance organisée ne se transforme pas en condition obligatoire restreignant la spontanéité du déplacement : pouvoir voyager sans planifier des jours à l'avance est une composante de la liberté d'aller et venir.

Un exemple concret, représentatif des difficultés rencontrées par les usagers, relevé par le CNCPH illustre ces exigences. Lors d'une demande d'assistance via le service Assist'enGare, la saisie d'une référence SNCF a généré le message suivant : « Nous ne pouvons réaliser votre prestation qu'à partir d'une réservation enregistrée de plus de 24 h, merci de ressaisir les horaires de prestation. » Cette formulation inintelligible — qui ne désigne ni la cause du blocage ni la démarche à suivre — a contraint l'utilisateur à saisir manuellement l'ensemble du trajet pour contourner un obstacle purement technique. Ce type de message révèle un déficit majeur d'accessibilité cognitive et numérique des outils de réservation, qui constitue lui-même une rupture de la chaîne du déplacement.

Le courriel de confirmation envoyé par Assist'enGare révèle la dimension systémique du problème : pour un trajet combinant un car TER depuis Annecy et un TGV avec correspondance à Lyon-Part-Dieu, la confirmation valide l'assistance à Annecy (départ), à Lyon Part-Dieu (départ TGV) et à Paris Gare de Lyon (arrivée), mais la refuse explicitement à la Gare Routière de Lyon-Part-Dieu — point de correspondance indispensable pour rejoindre la gare ferroviaire — avec la seule mention : “Ne propose pas d'assistance”. L'utilisateur est ainsi informé par écrit, dans le document officiel de confirmation, qu'il sera seul à gérer ce changement de mode dans l'un des pôles d'échange les plus complexes de France, sans accompagnement ni alternative proposée. Le CNCPH déplore qu'une telle rupture de chaîne soit non seulement possible, mais formalisée et transmise à l'utilisateur sans solution.

Le CNCPH appelle par ailleurs l'attention sur l'emport des aides à la mobilité dans les trains. Les fauteuils roulants (manuels, électriques, avec roue additionnelle), scooters et gyropodes ne sont admis qu'à l'intérieur du gabarit fixé par la spécification technique d'interopérabilité (STI PMR, règlement (UE) n° 1300/2014) : 70 cm de largeur, 120 cm de longueur, 145 cm de hauteur et un poids total — occupant et bagages compris — limité à 300 kg pour un fauteuil électrique et 200 kg pour un fauteuil manuel. Au-delà de ces limites, l'assistance n'est plus garantie et l'accès au train devient incertain, alors même que de nombreux fauteuils électriques, scooters et kits de motorisation dépassent ce gabarit. Le CNCPH préconise :

- que des solutions soient apportées pour l'emport des aides à la mobilité qui excèdent le gabarit STI PMR, plutôt que l'exclusion de fait de leurs utilisateurs ;
- l'accueil sans entrave des équipements vitaux (oxygène, assistance respiratoire) et des aides complémentaires (déambulateur, cannes, béquilles) ;
- une prise en charge et une indemnisation intégrale en cas de détérioration d'une aide à la mobilité, qui ne saurait être traitée comme un simple bagage.

F. Le transport aérien et le voyage avec une aide animale

Le transport aérien doit garantir une assistance effective tout au long du parcours aéroportuaire, conformément au règlement européen applicable, sans frais supplémentaire et dans le respect de la dignité des personnes.

Le CNCPH rappelle avec fermeté le droit d'accès des chiens guides d'aveugle et d'assistance, garanti par la loi du 30 juillet 1987 (article 88) et l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles : accès libre et gratuit à tous les transports et lieux ouverts au public, sans muselière obligatoire dès lors

que l'éducation du chien peut être justifiée, et sans facturation supplémentaire. Le refus d'accès constitue un délit, sanctionné par l'article R. 241-23 du même code.

Or les refus demeurent nombreux, y compris dans les transports, et particulièrement signalés dans le transport aérien. Le CNCPH s'inquiète de leur persistance, et demande en conséquence l'application effective des sanctions, le renforcement de la formation et de l'information des opérateurs et des compagnies, et soutient les dispositifs de signalement et d'observation de ces refus. Le chien guide ou chien d'assistance n'est pas un animal de compagnie : il est, selon la formule consacrée par la jurisprudence, une « prothèse vivante » indissociable de la personne.

Le CNCPH appelle en outre l'attention sur des difficultés spécifiques et persistantes du transport aérien :

- l'embarquement et le débarquement des personnes en fauteuil roulant : le fauteuil personnel, le plus souvent placé en soute, doit être restitué au pied de l'avion, à la porte de l'appareil, et non sur le tapis à bagages, afin que la personne retrouve immédiatement son autonomie. Son transport doit être assuré sans détérioration : trop de fauteuils sont endommagés ou égarés, privant la personne d'une aide qui lui est vitale. Le CNCPH demande des garanties de transport, de restitution au pied de l'avion et d'indemnisation intégrale en cas de dommage, le fauteuil n'étant pas un bagage mais le prolongement de la personne ;
- l'accessibilité des équipements et des services à bord : une part croissante des prestations (divertissement, information, commande de services) repose sur des tablettes et des écrans tactiles inutilisables par de nombreuses personnes handicapées, faute de lecteur d'écran, de retour sonore ou d'alternative accessible ; les consignes de sécurité elles-mêmes ne sont pas toujours perceptibles par tous. Ces équipements et services à bord doivent être accessibles — interfaces compatibles avec les aides techniques, information sonore et visuelle, alternatives accessibles — au même titre que les services au sol.

G. Les conditions d'attente de l'assistance : des espaces accessibles, sûrs et dignes

Lorsqu'une assistance doit être sollicitée — en gare, dans les aéroports, les pôles d'échange ou les ports —, la personne est fréquemment invitée à patienter dans un espace dédié, parfois à l'écart, en attendant sa prise en charge. Le CNCPH rappelle que ces lieux d'attente doivent eux-mêmes répondre à des exigences strictes :

- une accessibilité complète : repérage, signalétique, information sonore et visuelle, mobilier adapté ;
- des conditions de sécurité et de sûreté garanties, la personne ne devant jamais être isolée ni exposée dans un espace non surveillé ;
- des conditions d'accueil dignes, notamment sur le plan climatique : un abri effectif et un confort thermique lors des épisodes de canicule comme de grand froid, qui ne sauraient être négligés au prétexte qu'il s'agit d'un simple espace d'attente ;
- une information fiable sur le délai de prise en charge et un moyen simple d'alerter en cas de retard, afin que l'attente ne se double pas de l'angoisse d'être oublié ;
- L'assurance d'avoir une assistance quelle que soit l'heure (du premier au dernier train, avion etc.).

Au-delà des conditions d'assistance proprement dites, le CNCPH attire l'attention sur l'état général des halls de gare et des zones d'attente, trop souvent défectueux pour les personnes handicapées. L'accueil en gare commence bien avant l'embarquement et conditionne l'ensemble du déplacement.

Le CNCPH relève notamment :

- des espaces d'attente insuffisamment équipés en sièges et en zones de repos, pénalisant les personnes à mobilité réduite, les personnes fatiguées ou dans l'impossibilité de rester debout de façon prolongée ;
- un environnement sonore saturé qui désorganise les personnes sourdes, malentendantes ou présentant des difficultés sensorielles (troubles du spectre de l'autisme, hyperacousie...), rendant toute compréhension des annonces extrêmement difficile ;
- une information voyageur inaudible, visuellement insuffisante ou illisible pour les personnes malvoyantes, en particulier lors des perturbations ou des changements de voie de dernière minute ;
- des équipements de mobilité verticale (escalators, ascenseurs) en panne de façon récurrente, bloquant l'accès aux quais pour les personnes en fauteuil roulant, avec poussette ou portant des bagages lourds, sans que des solutions alternatives dignes ne soient systématiquement proposées.
- l'absence, dans la quasi-totalité des grandes gares, d'espaces de change adaptés aux personnes en situation de grande dépendance, rendant toute autonomie de déplacement impossible pour ces usagers et leurs accompagnants ;
- le manque d'espaces hyposensoriels ou de décompression pour les personnes ayant des troubles sensoriels ou du neurodéveloppement : à titre d'exemple positif à généraliser, la SNCF a expérimenté une « salle de l'apaisement » à la Gare de l'Est, dont le CNCPH demande l'extension à l'ensemble des grandes gares et pôles d'échanges multimodaux.

H. Les modes fluviaux, maritimes et par câble

L'accessibilité s'impose à tous les modes, y compris ceux trop souvent oubliés :

- transports fluviaux et maritimes (navettes fluviales, bateaux-bus, ferries) : accessibilité des embarcadères, des passerelles d'embarquement et de l'information ;
- transport par câble urbain : ce mode connaît un développement nouveau, illustré par la mise en service, le 13 décembre 2025, du Câble C1 en Val-de-Marne reliant Créteil à Villeneuve-Saint-Georges, dont les cabines ne sont pas accessibles.

Le CNCPH pose un principe simple : tout mode de transport nouveau doit être conçu accessible dès l'origine, dans toutes ses composantes (cabines, stations, embarquement, information), sans qu'aucune dérogation ne vienne reproduire les retards constatés sur les réseaux historiques.

I. Le dernier kilomètre

Le « dernier kilomètre » — la portion qui relie l'arrêt de transport à la destination réelle — est trop souvent le maillon où tout se rompt. Le CNCPH invite à envisager :

- une véritable politique d'intermodalité, articulant les modes pour ne laisser aucune rupture sans solution ;
- le développement de solutions d'aide au dernier kilomètre, qu'elles soient humaines, organisationnelles, techniques ou numériques ;
- le principe selon lequel l'utilisateur ne doit jamais être laissé seul face à une rupture de la chaîne.

J. Le transport adapté et le transport à la demande : parade à l'inaccessibilité ?

Le CNCPH tient à lever plusieurs confusions et à clarifier la place du transport adapté.

Le transport adapté recouvre en réalité deux situations distinctes. D'une part, lorsqu'un réseau de transports en commun existe mais ne peut être rendu accessible, le transport de substitution prend le relais : il vient alors en complément du réseau ordinaire. D'autre part, dans les territoires totalement dépourvus de transports en commun — de nombreuses villes petites et moyennes, en ruralité ainsi que plusieurs territoires d'outre-mer —, le transport à la demande ne se substitue à aucun transport collectif : il remplace l'usage de la voiture individuelle, impossible pour certaines personnes handicapées. C'est par exemple le cas lorsqu'il faut aller chercher des personnes handicapées dans les campagnes pour qu'elles puissent participer à une activité.

En droit, le transport de substitution ne constitue jamais une alternative à l'accessibilité du réseau ordinaire : il ne se justifie qu'en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité d'un réseau existant. L'article L. 1112-4 du code des transports est sans ambiguïté : l'organisation d'un service de substitution ne dispense pas de l'obligation d'adapter le réseau de transport ordinaire ; ce service doit être adapté aux besoins, et son coût pour l'usager handicapé ne peut être supérieur à celui du transport public. Invoquer l'existence d'un transport adapté pour justifier la non-accessibilité du transport ordinaire est contraire à la loi. Le transport doit être accessible, point.

Le CNCPH attend en conséquence :

- la création de services de transport à la demande dans les zones totalement dépourvues d'accès aux transports en commun, afin qu'aucun territoire ne laisse ses habitants handicapés sans solution de mobilité ;
- une tarification soutenable : le coût d'un trajet en transport adapté ne saurait excéder celui du transport public, ni rendre l'activité à laquelle il donne accès financièrement inaccessible. À titre d'exemple, en Guadeloupe, un cours de yoga facturé 5 euros aux adhérents peut s'accompagner d'un trajet en transport adapté facturé 45 euros : un tel écart prive de fait la personne de l'activité, et donc de participation sociale.

Le CNCPH attire l'attention sur la faiblesse du financement du transport par la prestation de compensation du handicap (PCH) : le forfait « aide aux transports » de la PCH, plafonné à 80 euros par mois, permet à peine de couvrir quelques déplacements en taxi ou en transport adapté. Ce montant, décorrélé du coût réel du transport — notamment en zone rurale ou péri-urbaine —, n'a pas été revalorisé de façon significative depuis de nombreuses années. Le CNCPH demande une revalorisation substantielle de ce forfait, son indexation sur le coût réel des déplacements, et une modulation selon la situation géographique et les besoins spécifiques de chaque personne.

Dans tous les cas, le transport adapté ou à la demande doit être de qualité, fiable et respectueux de la dignité.

Dans les faits, de nombreux services connaissent des dysfonctionnements préoccupants. Le service PAM en Île-de-France en est l'exemple le plus médiatisé, mais il n'est pas isolé : des services départementaux et locaux de transport adapté, partout sur le territoire, rencontrent les mêmes difficultés. Sont notamment constatés :

- des horaires non respectés et des annulations de dernière minute, sans solution de remplacement, qui mettent en péril l'emploi, les soins et la vie quotidienne des usagers ;
- des pressions psychologiques inacceptables : menaces de radiation à l'encontre des usagers qui réclament, angoisse permanente de manquer son véhicule ;

- des applications et des modules de réservation non conformes aux exigences d'accessibilité numérique (RGAA), donc inutilisables en autonomie par une partie des personnes concernées.

Le CNCPPH demande :

- une obligation de fiabilité et de continuité de ces services, assortie de garanties en cas de défaillance ;
- l'accessibilité numérique pleine et entière des outils de réservation et de suivi, sans laquelle le service n'est pas accessible ;
- le respect absolu de la dignité des usagers et l'interdiction de toute mesure de sanction motivée par une réclamation légitime ;
- une concertation structurée et continue avec les associations représentatives et les usagers.

Le CNCPPH a rendu deux avis sur des sujets connexes au transport adapté, qui éclairent les enjeux de cette section. [L'avis adopté en assemblée plénière du 30 janvier 2025 sur le projet de décret relatif à l'organisation des transports partagés](#) (dits « covoiturage sanitaire ») souligne que la situation des personnes handicapées n'a pas été prise en compte (délai d'attente pouvant atteindre 45 minutes, impact inégal selon les territoires, risque de perte de chance pour les patients les plus fragiles). [L'avis adopté le 16 avril 2026 sur le décret relatif aux transports sanitaires de personnes à mobilité réduite \(TPMR\) et aux transports bariatriques](#) alerte sur le risque de création d'une filière dérogatoire moins protectrice, et demande la précision des critères d'accessibilité ainsi que la revalorisation du remboursement.

Les avis cités ci-dessus illustrent une réalité plus large : le transport sanitaire des personnes handicapées souffre d'un manque structurel de reconnaissance et d'adaptation. Il ne s'agit pas seulement d'un problème tarifaire : c'est l'accès même aux soins qui est en jeu. Le CNCPPH rappelle que le transport sanitaire est un élément de la continuité des soins et ne peut être traité comme une variable d'ajustement budgétaire.

Le CNCPPH demande :

- que les personnes handicapées soient systématiquement consultées lors de la conception et de l'évaluation des dispositifs de transport sanitaire, et que leurs besoins spécifiques soient explicitement pris en compte : accessibilité du véhicule, délais adaptés, possibilité d'être accompagné ;
- que le covoiturage sanitaire ne puisse s'appliquer sans l'accord éclairé de la personne concernée et ne se substitue jamais à une prise en charge adaptée à son état de santé et à ses besoins de mobilité ;
- que les transports sanitaires bariatriques soient disponibles en nombre suffisant sur l'ensemble du territoire, avec des délais d'attente encadrés et des véhicules répondant aux normes de confort et de sécurité ;
- que la revalorisation des tarifs du transport sanitaire s'accompagne d'exigences accrues en matière d'accessibilité des véhicules et de formation des conducteurs à l'accueil des personnes handicapées.

K. Les transports scolaires : un droit pour tous les élèves handicapés, quel que soit leur lieu de scolarité

Le transport scolaire conditionne l'effectivité du droit à la scolarisation des enfants et adolescents en situation de handicap. Ce droit s'applique quel que soit l'école ou l'établissement fréquenté — école de secteur, établissement spécialisé ou tout autre lieu de scolarité. Or les délais d'attribution, les ruptures de prise en charge en début d'année scolaire, l'inadéquation de certains véhicules et l'absence d'accompagnement compétent lors du trajet constituent autant d'obstacles à une scolarisation réelle et continue.

Le CNCPH demande :

- que l'attribution du transport scolaire adapté soit effective dès la notification de la MDPH, sans délai entre la décision et la mise en place du service, y compris en début d'année scolaire ;
- que les véhicules et les conditions de transport soient adaptés aux besoins spécifiques de chaque élève, y compris pour les élèves présentant des besoins complexes ;
- que l'accompagnement lors du trajet, lorsqu'il est nécessaire, soit assuré par des personnels formés ;
- que les ruptures de continuité de service entre deux années scolaires, ou lors d'un changement d'établissement, soient anticipées et évitées ;
- qu'une coordination effective soit mise en place entre les MDPH, les services régionaux des transports scolaires et l'Éducation nationale, pour garantir la continuité du parcours.

Le CNCPH a rendu, en assemblée plénière du 17 juillet 2025, un [avis sur la circulaire et le cahier des charges relatifs aux pôles d'appui à la scolarité](#) (PAS), soulignant notamment la nécessité de renforcer la coordination avec les collectivités territoriales, dont les enjeux de transport constituent un point central.

L. Le transport vers et depuis les établissements médico-sociaux

Toutes les personnes handicapées ne vivent pas à domicile. Un nombre important d'entre elles sont accueillies en maisons d'accueil spécialisées (MAS) ou dans d'autres établissements et services médico-sociaux (ESMS). Pour ces personnes, le transport entre l'établissement et leur lieu de vie familial — ou vers des activités extérieures — demeure une question largement non résolue.

Dans de nombreux cas, ce transport reste à la charge exclusive des familles. En l'absence de transports en commun adaptés et accessibles à proximité des établissements, le recours à la voiture personnelle devient l'unique solution — ce qui est particulièrement difficile pour des proches âgés, isolés, ou eux-mêmes en situation de handicap. Cette situation restreint gravement les liens entre les personnes accueillies et leurs familles, appauvrissant leur vie sociale et affective.

Cette charge pèse également sur les établissements eux-mêmes : faute de solutions de transport externes, des ESMS mobilisent leurs propres ressources humaines et matérielles pour pallier l'absence de transport, au détriment de leur mission première. Le CNCPH souligne qu'il y a là un problème systémique, invisible des politiques de mobilité ordinaires.

Le CNCPH demande :

- que la question du transport des personnes accueillies en MAS et en ESMS fasse l'objet d'une politique spécifique, élaborée en concertation avec les ARS, les départements, les ESMS et les associations représentatives des personnes handicapées et de leurs familles ;
- que des solutions de transport adapté, éventuellement collectif, soient développées à destination des ESMS, permettant des sorties régulières et le maintien effectif des liens familiaux et sociaux des personnes accueillies ;
- que le financement du transport vers et depuis les ESMS soit intégré dans les enveloppes de dotation des établissements, afin que la participation des familles ne constitue pas un obstacle à l'accès aux soins, aux activités et aux liens familiaux.

III. Les obligations des autorités organisatrices de la mobilité

Le CNCPH rappelle aux AOM et aux opérateurs l'ensemble de leurs obligations :

- élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour les schémas directeurs d'accessibilité, traiter les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, et acquérir un matériel roulant accessible affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées ;
- assurer une information voyageur accessible et collecter les données d'accessibilité prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM) ;
- former les personnels en contact avec le public ;
- réserver l'usage des dérogations aux seuls cas d'impossibilité technique avérée, dûment caractérisée, et mettre alors en place les mesures de substitution dans les conditions et délais prévus par la loi.

Le CNCPH souligne que ces obligations sont assorties de sanctions, que les échéances légales sont aujourd'hui dépassées, et que l'accessibilité constitue une obligation de résultat là où la loi l'impose. Il rappelle également que l'État, garant de l'égalité des droits, ne peut se tenir à l'écart, notamment dans le financement des chantiers de grande ampleur. Il demande enfin que les usagers handicapés soient systématiquement associés, en qualité d'experts d'usage, à la conception, à l'évaluation et au suivi des aménagements et des services.

A. Les territoires : une mobilité à géométrie variable est inacceptable

Le droit au transport ne peut dépendre du lieu de résidence. Le CNCPH appelle l'attention sur les réalités territoriales très contrastées :

- en milieu rural, l'existence de véritables « déserts de mobilité » place de nombreuses personnes handicapées dans une dépendance et un isolement accrus, faute d'offre accessible ;
- en milieu péri-urbain, les ruptures de la chaîne et la difficulté du dernier kilomètre fragilisent l'accès aux pôles ;
- en milieu urbain et métropolitain, des progrès existent mais demeurent inégaux ;
- à l'échelle régionale, l'accessibilité des réseaux interurbains et ferroviaires régionaux reste un enjeu majeur ;

- en Île-de-France et à Paris, le statut particulier, la densité et l'ampleur d'un réseau historique largement inaccessible (notamment le métro) appellent une attention spécifique et des engagements à la hauteur.

Le CNCPH affirme que la mobilité ne saurait être un droit réservé aux territoires les mieux dotés.

B. Le cas emblématique du métro parisien : la responsabilité de l'État

Le métro parisien historique constitue le symbole le plus criant du retard pris : un très faible pourcentage des stations situées dans Paris intra-muros sont accessibles, alors que la totalité des lignes de bus et de tramway le sont et que la quasi-totalité du trafic RER et Transilien l'est désormais. À l'échelle nationale, sur les six réseaux de métro en exploitation, trois sont entièrement accessibles (Lille, Toulouse, Rennes) : la mise en accessibilité d'un métro n'est donc pas une utopie, mais une question de volonté et de moyens.

Le projet « Métro pour tous », porté par la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités et concrétisé par un pacte avec la Ville de Paris et le mouvement associatif autour des Jeux de 2024, vise la mise en accessibilité du réseau historique. Son coût est estimé entre 15 et 20 milliards d'euros sur une vingtaine d'années ; une ligne pilote (la ligne 6, en grande partie aérienne) a été retenue pour les premières études. La Région s'engage à financer un tiers de l'investissement et appelle l'État et les collectivités à assumer les deux autres tiers.

Le CNCPH soutient cette ambition. Il observe que la Région et la Ville sont fondées à pointer l'absence de l'État dans le financement de ce chantier : la mise en accessibilité du réseau de transport historique ne peut reposer sur les seules collectivités locales. L'accessibilité est une obligation légale et un impératif de solidarité nationale ; l'État ne saurait s'en exonérer. Le CNCPH demande en conséquence :

- un engagement clair et chiffré de l'État dans le financement du « Métro pour tous », inscrit dans la durée (notamment dans le cadre des prochains contrats de plan État-Région) ;
- que le recours à l'impossibilité technique avérée, là où elle est réelle, reste l'exception strictement caractérisée et non un renoncement de principe, et qu'il s'accompagne systématiquement de mesures de substitution effectives et de qualité ;
- que ce chantier bénéficie à tous les handicap (sonorisation, repérage, dispositifs braille et visuels, et pas seulement traitement de la marche), au titre d'une accessibilité réellement universelle.

C. Les Jeux comme levier : de l'héritage de Paris 2024 aux Jeux d'hiver des Alpes françaises 2030

Les grands événements sportifs sont un puissant accélérateur d'accessibilité — à condition que leur héritage soit durable.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont permis des avancées notables : développement d'une flotte de taxis accessibles, mise en accessibilité de nombreuses gares franciliennes et de navettes dédiées, formation de dizaines de milliers de bénévoles à l'accueil des personnes handicapées, et recours systématique à des groupes d'experts d'usage pour évaluer les aménagements. Mais ces Jeux ont aussi mis en pleine lumière la limite du modèle : le métro historique est, pour l'essentiel, resté inaccessible, et plusieurs efforts ponctuels — telle la fiabilisation renforcée des ascenseurs — n'ont pas été pérennisés. L'événementiel ne suffit pas ; il doit déboucher sur des transformations pérennes et de droit commun.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver des Alpes françaises 2030 (Jeux Olympiques du 1er au 17 février, Jeux Paralympiques du 1er au 10 mars 2030) constituent la prochaine occasion. Le CNCPH demande qu'ils soient saisis comme un levier pour :

- l'accessibilité des transports et des gares appelées à accueillir massivement des visiteurs ;
- l'accessibilité des stations de montagne, des équipements et, plus largement, du milieu naturel et des activités de plein air, pour que les personnes handicapées profitent pleinement de la montagne ;
- la pérennité de l'héritage au bénéfice des habitants des territoires concernés, au-delà de la seule période des Jeux, et dans un souci d'équité entre territoires.

Le CNCPH appelle à la plus grande vigilance pour que les mesures de simplification et les dérogations liées à l'organisation des Jeux ne se fassent jamais au détriment de l'accessibilité : les Jeux doivent accélérer la mise en accessibilité, non en exempter. Il demande la participation pleine et entière des personnes handicapées et de leurs associations, comme experts d'usage, à la gouvernance et à l'évaluation des aménagements olympiques et paralympiques.

D. Le rôle des collectivités dans les parcours sans couture

Le parcours « sans couture » — déplacement continu et fluide de bout en bout, sans rupture entre les différents modes de transport et les acteurs qui en ont la charge — ne relève pas de la seule compétence des opérateurs de transport. Les collectivités territoriales y jouent un rôle déterminant, souvent insuffisamment reconnu et trop rarement coordonné.

La réalisation d'un parcours accessible implique la mobilisation de multiples niveaux de collectivités : communes et intercommunalités pour la voirie, les espaces publics et le stationnement ; départements pour les services de transport adapté et la voirie rurale ; régions dans leur rôle d'autorité organisatrice de la mobilité pour les transports interurbains et ferroviaires régionaux. Cette multiplicité d'acteurs, lorsqu'elle n'est pas coordonnée, est l'une des causes principales des ruptures de chaîne.

Selon le CNCPH, un parcours « sans couture » suppose :

- que les collectivités intègrent systématiquement l'accessibilité des parcours dans leurs politiques d'aménagement, d'urbanisme et de transport ;
- que des mécanismes de coordination entre les différents niveaux de collectivités et entre les autorités organisatrices de la mobilité soient formalisés, afin de garantir la continuité de la chaîne du déplacement à chaque point de correspondance ou de changement de mode ;
- que les plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans de mobilité et les projets d'aménagement urbain intègrent le critère de continuité du parcours accessible comme une condition non négociable ;
- que les financements des collectivités aux opérateurs et aux gestionnaires d'infrastructure soient conditionnés au respect des obligations d'accessibilité et à la capacité démontrée d'assurer des parcours sans couture réels.

IV. Une contribution au projet de loi-cadre relatif au développement des transports : l'accessibilité ne doit pas en être l'angle mort

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, déposé au Sénat le 11 février 2026 et adopté par celui-ci en première lecture le 28 avril 2026, est en cours d'examen à l'Assemblée nationale (texte n° 2740, commission du développement durable et de l'aménagement du territoire). Ce texte structurant porte principalement sur le financement et la gouvernance des mobilités, la programmation pluriannuelle des investissements, les services express régionaux métropolitains (SERM), les gares routières, le versement mobilité et les services numériques multimodaux. Le CNCPH entend que l'accessibilité y soit pleinement prise en compte, et n'en soit plus l'angle mort.

Le CNCPH salue les avancées introduites par le Sénat et demande leur préservation et leur renforcement à l'Assemblée nationale, en particulier :

- l'élargissement de la composition du comité des partenaires aux représentants des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, ainsi que la publicité des avis et recommandations de ce comité ;
- l'intégration, dans le plan de mobilité des AOM, d'un volet « mobilité solidaire, durable et inclusive » prenant en compte les facteurs de risque d'isolement liés notamment au handicap.

Au-delà, le CNCPH demande que l'accessibilité soit inscrite comme un fil conducteur du texte et de ses suites, et notamment :

- que la future loi de programmation pluriannuelle des investissements identifie et finance explicitement la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement — traitement des points d'arrêt prioritaires, matériel roulant accessible, et grands chantiers tels que le « Métro pour tous » — avec un engagement clair de l'État ;
- que les services express régionaux métropolitains (SERM) soient conçus nativement accessibles dans toutes leurs composantes : gares, matériel roulant, information voyageur et intermodalité ;
- que les gares routières, que les AOM de plus de 200 000 habitants devront garantir à compter de 2032, soient pleinement accessibles et intégrées à une chaîne du déplacement continue ;
- que les services numériques multimodaux, la billettique et les plateformes d'information et de réservation respectent intégralement le RGAA, condition sans laquelle ils excluent une partie des usagers ;
- que la tarification solidaire prévue pour les usagers en situation de précarité prenne pleinement en compte la situation des personnes handicapées.

Le CNCPH appelle en outre l'attention sur une ambiguïté préoccupante du vocabulaire employé. Dans le projet de loi-cadre, le terme « accessibilité » apparaît bien — mais à l'article 10, relatif aux dessertes ferroviaires structurantes, il désigne la desserte et l'irrigation des territoires (fréquence, temps de parcours, régularité), et non l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Cette confusion lexicale est révélatrice : là même où le mot figure, il désigne autre chose. Elle illustre le risque que l'accessibilité des personnes handicapées demeure l'angle mort du texte. Le CNCPH demande que cette accessibilité soit nommée, distinguée et traitée comme telle, sans ambiguïté, partout où le texte l'exige.

Un texte consacré au « développement des transports » qui demeurerait silencieux sur l'accessibilité aux personnes handicapées reproduirait, à l'échelle d'une loi-cadre, le retard que la France peine déjà à combler. Le CNCPH appelle les députés à faire de l'accessibilité une dimension transversale et explicite de ce texte.

Conclusion — Les demandes du CNCPH

Le CNCPH réaffirme que se déplacer est une liberté fondamentale, que l'accessibilité de la chaîne du déplacement, dans sa totalité, pour tous les handicaps et pour tous les modes, est une obligation et non une option, et qu'aucun motif ne saurait justifier qu'elle soit entravée. Il demande :

- la reconnaissance pleine et entière de la mobilité comme condition d'effectivité de tous les autres droits, et comme expression conjointe de l'accessibilité et de la compensation du handicap ;
- une accessibilité continue et de bout en bout de la chaîne du déplacement, conçue pour l'ensemble des handicaps, et non pour un usager « moyen » ;
- la reconnaissance et le financement de l'apprentissage de l'orientation et de la mobilité par des professionnels qualifiés, prérequis de l'accès autonome aux transports pour de nombreuses personnes ;
- le respect par les AOM et les opérateurs de l'intégralité de leurs obligations légales, échéances dépassées comprises ;
- un engagement clair et chiffré de l'État dans le financement des grands chantiers d'accessibilité, à commencer par le « Métro pour tous » parisien, dont la charge ne peut reposer sur les seules collectivités ;
- la fiabilité des équipements de mobilité verticale (ascenseurs, élévateurs, escaliers mécaniques) et la sécurité des quais, pour prévenir les ruptures d'accessibilité comme les chutes mortelles sur les voies ;
- le strict encadrement du recours au transport adapté, qui ne peut jamais tenir lieu d'accessibilité du réseau ordinaire, ainsi que la création de services de transport à la demande, à un coût soutenable, dans les territoires sans transports en commun, en Île-de-France comme ailleurs ;
- la garantie effective de l'accès des aides animalières à tous les transports, et l'application des sanctions en cas de refus ;
- la conception nativement accessible de tout mode nouveau, des mobilités douces aux transports par câble, fluviaux et maritimes ;
- l'égalité des territoires face à la mobilité, du rural à la capitale et à l'outre-mer ;
- la mobilisation des Jeux d'hiver des Alpes françaises 2030 comme levier d'une accessibilité durable, sans dérogation au détriment des personnes handicapées ;
- l'intégration pleine, explicite et transversale de l'accessibilité et des droits des personnes handicapées dans le projet de loi-cadre relatif au développement des transports et dans la future loi de programmation des investissements, afin qu'ils n'en soient pas l'angle mort ;
- l'association systématique des personnes handicapées et de leurs associations, comme experts d'usage, à toutes les étapes.

Le CNCPH entend que la présente contribution nourrisse l'examen, à l'Assemblée nationale, du projet de loi-cadre relatif au développement des transports, et serve de point d'appui aux échéances et chantiers à venir.

Vote de l'assemblée plénière du CNCPH

Les membres du CNCPH, réunis en assemblée plénière, approuvent et adoptent cette contribution du CNCPH.