



... le projet de loi relatif à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2030

JOP D'HIVER 2030 : PRÉPARER LA PISTE POUR DES JEUX RÉUSSIS

Le 6 mai 2025, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant le rapporteur Damien Michallet, a donné un **avis favorable à l'adoption du projet de loi relatif à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de 2030**.

Le texte déposé par le Gouvernement comporte des **dispositions hétéroclites** relevant des compétences de plusieurs commissions. Deux de ses articles relèvent de l'expertise de la commission :

- l'article 3, relatif aux dérogations aux **interdictions de publicité** pendant la période des JOP ;
- l'article 21, qui concerne **l'accessibilité des transports publics dans les départements accueillant des sites olympiques et paralympiques**.

La commission a également examiné pour avis deux autres articles :

- l'article 12, qui vise à **simplifier les règles de participation du public** pour accélérer la construction des ouvrages nécessaires à l'organisation de ces jeux ;
- l'article 36, qui **étend les obligations de raccordement au réseau d'évacuation des eaux usées pour les péniches franciliennes**.

Ce texte, qui fixe le **cadre juridique** nécessaire à l'organisation des JOP d'hiver de 2030, constitue une **étape essentielle** du déploiement de ce chantier.

La commission a donc émis un **avis favorable à l'adoption du projet de loi**.



1. AFFICHAGE PUBLICITAIRE : DES DÉROGATIONS AU DROIT COMMUN CIBLÉES ET NÉCESSAIRES



A. UNE RÉGLEMENTATION DE L’AFFICHAGE PUBLICITAIRE À LA FOIS NATIONALE ET LOCALE

L’affichage publicitaire est régi à la fois par :

- le **règlement national de la publicité (RNP)** qui prévoit des interdictions de publicité sur certains lieux (ex. : monuments historiques) afin de protéger la qualité du cadre de vie ;
- le **règlement local de publicité (RLP)**, établi par l’intercommunalité, qui peut comporter des restrictions ou des prescriptions supplémentaires.

C’est ensuite **au maire, détenteur du pouvoir de police de la publicité**, d’assurer le respect de ces obligations nationales et locales.



B. LE « CONTRAT HÔTE » SIGNÉ DANS LE CADRE DES JOP 2030 IMPLIQUE UNE DÉROGATION À CE CADRE LÉGAL

Le « **contrat hôte** » des **jeux de 2030**, qui fixe les obligations respectives des parties dans le cadre de l’organisation puis du déroulement de ces jeux, implique la nécessité de **pavoiser avec les emblèmes des jeux**, de permettre l’affichage des sponsors le long du parcours de la flamme olympique, et de mettre en place un dispositif de compte à rebours sponsorisé dans les principales villes qui accueillent les sites olympiques.

En conservant des partenaires privés, cet affichage publicitaire permet de **limiter le financement public des JOP 2030** : au sein d’un budget de 2 milliards d’euros au total, les recettes publicitaires liées aux partenaires marketing représenteront **environ 500 millions d’euros** de partenariats nationaux auxquels s’ajouteront **208 millions d’euros** de contribution du CIO liée aux partenariats mondiaux.

Comme pour les jeux de Paris 2024¹, des **dérogations ciblées et temporaires** au RNP et au RLP apparaissent donc nécessaires pour garantir le respect de ces obligations.



C. DES AMÉNAGEMENTS ENCADRÉS TEMPORELLEMENT ET GÉOGRAPHIQUEMENT

L’article 3 prévoit des dérogations au respect du RNP et du RLP pour l’installation de compte à rebours dans les communes olympiques ainsi que pour l’affichage publicitaire :

- de **symboles olympiques** sur un site lié aux JOP 2030 jusqu’au 25 mars 2030 ;
- et des **partenaires de marketing olympique** du 16 janvier au 25 mars 2030 sur un périmètre de 500 mètres autour de chaque site et sur le parcours des relais de flammes.

La commission considère que la rédaction proposée à l’article 3 correspond à un **point d’équilibre**. Les aménagements apportés au RLP et au RNP permettent d’assurer le respect du « **contrat hôte** » et de **limiter le financement public des JOP 2030** en développant l’affichage publicitaire. La **stricte délimitation géographique et temporelle des dérogations**, tout comme la possibilité pour l’autorité compétente en matière de police de la publicité de **refuser une autorisation** tendent à limiter au maximum l’impact des dérogations sur le cadre de vie local, tout en préservant les compétences des collectivités territoriales.

La commission à l’initiative du rapporteur a par ailleurs **étendu aux communes paralympiques la possibilité d’installer un compte à rebours**, à l’instar des communes olympiques ([amdt](#)).

2. ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS : APRÈS LES JOP DE PARIS 2024, TRANSFORMER L’ESSAI EN 2030

A. ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS : UNE OBLIGATION FIXÉE PAR LA LOI



L’article 45 de la **loi du 11 février 2005** pour l’égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a fixé un délai de **dix ans** afin d’assurer l’**accessibilité des services de transport collectif** aux personnes à mobilité réduite. Dans certains cas, la **mise en accessibilité** peut s’avérer **techniquement impossible en raison d’un obstacle**

¹ Article 4 de la loi n° 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l’organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

insurmontable, sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné. Dans ce cas, des **services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées** sont mis à leur disposition.

Près de **dix ans après la loi de 2005**, les **objectifs d'accessibilité** ont été **assouplis** par une ordonnance du **26 septembre 2014**, compte tenu des difficultés rencontrées. Elle est désormais assurée par **l'aménagement de points d'arrêts prioritaires**. **736 gares** ont ainsi été **classées « prioritaires »**.

B. UNE ACCESSIBILITÉ ENCORE INSUFFISANTE

20 ans après l'adoption de la loi du 11 février 2005, les obligations introduites par le législateur n'ont **pas été complètement satisfaites** du fait d'**obstacles techniques** et **financiers**. En dépit des assouplissements introduits par l'ordonnance du 26 septembre 2014, **l'accessibilité des transports publics n'est pas encore assurée dans les conditions fixées par la loi**.



Gares accessibles en France (fin 2024)

Concernant les **bus**, selon *l'État des lieux 2024 de l'Accessibilité des transports urbains : des obligations à la mise en œuvre*, réalisé par le Cerema, sur le périmètre des autorités organisatrices de transport (AOM) ayant répondu à l'enquête, **40 % des arrêts ont été définis comme prioritaires, 65 % d'entre eux sont accessibles** conformément aux exigences réglementaires. Concernant les gares ferroviaires, à la fin de l'année 2024, le **programme a été réalisé à hauteur de 74 % de l'ensemble, soit 556 gares**.

En réunion plénière le 22 janvier 2025, les associations représentant les **personnes en situation de handicap** entendues par la commission ont **dressé un constat sévère** de cette situation et déploré la **lenteur des progrès réalisés**. Bien qu'elles reconnaissent volontiers le **dynamisme des collectivités territoriales**, elles considèrent que la **réglementation ne couvre pas tous les besoins** des personnes concernées, notamment en termes de **qualité d'usage**. Elles ont en particulier souligné les **ruptures dans la chaîne de déplacements** qu'elles subissent au quotidien. Selon ces usagers, la **réglementation** est aussi restée **trop focalisée** sur les **personnes en fauteuil roulant**, sans prendre en compte la **diversité des handicaps**.

C. APRÈS LES JOP 2024, FAIRE DES JOP 2030 UN TREMPLIN POUR L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS

Les **JOP de Paris 2024** ont permis de **renforcer l'accessibilité universelle des transports franciliens**.

L'article 23 de la **loi du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024** a prévu **l'élaboration d'un rapport des AOM** aux fins d'établir des nouvelles propositions pour développer l'accessibilité universelle des modes de transports nécessaires pour rejoindre les sites olympiques.

En **Île-de-France 9 voyageurs sur 10** transitent par des **gares accessibles aux personnes handicapées**. Ces avancées ont exigé de mener des **travaux de grande ampleur**, en particulier la mise en accessibilité de la **gare de Saint-Denis**, qui a ainsi nécessité 4 ans de travaux, dont 1 000 nuits et 63 week-ends, avec 100 personnes mobilisées, pour un coût de **160 millions d'euros**.

Les sites **des JOP 2030 relèveront de nombreuses AOM locales et de deux AOM régionales**, les régions Aura et Paca. À cet égard, les JOP de 2030 diffèrent de ceux de Paris 2024, l'Île-de-France disposant d'une AOM unique pour les différents services de transports (fer, métro, bus, car). L'enjeu de **l'accessibilité**, qui exige d'**éviter des ruptures des chaînes de déplacements** entre différents réseaux de transport, implique donc de **nombreux acteurs** dont **l'action** devra nécessairement être **coordonnée**.

L'article 21 du texte prévoit donc que les **régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur**, en tant qu'AOM régionales et chefs de file de la mobilité durable et de l'intermodalité **élaborent dans un rapport de nouvelles propositions pour développer l'accessibilité universelle des modes de transports nécessaires pour rejoindre les sites liés à l'organisation et au déroulement des jeux Olympiques et Paralympiques de 2030**.

Ce **rapport** serait rédigé **en lien avec les AOM locales** dont le territoire comprend un site d'épreuve olympique ou un village olympique. Il devrait être réalisé dans un **délai de dix-huit mois** à compter de la promulgation de la présente loi.



Pour la commission, ce **dispositif** est **bienvenu**, car il permet aux **collectivités territoriales d'être à l'origine des propositions formulées pour rendre les transports accessibles**. Le texte du gouvernement prend à cet égard en compte l'ensemble des AOM concernées, sans pour autant nier le rôle de chef de file des régions. Une **accessibilité renforcée des transports** constituerait un **héritage précieux** pour les territoires olympiques.

3. PARTICIPATION DU PUBLIC ET RACCORDEMENT DES PÉNICHES AU RÉSEAU DES EAUX USÉES : DES DISPOSITIONS OPPORTUNES

A. PARTICIPATION DU PUBLIC : UNE SIMPLIFICATION BIENVENUE



L'article 12 permet, à l'instar du dispositif prévu pour les jeux de 2024, d'organiser la concertation du public au titre du code de l'environnement pour les projets, plans et programmes nécessaires aux jeux sous forme de **procédure de participation par voie électronique (PPVE)**. Cette participation allégée – pour laquelle un ou plusieurs garants seraient nommés par la Commission nationale du débat public – permettra un **gain de temps pour le maître d'ouvrage**.

Pour la commission, cette **simplification de la procédure de participation du public est opportune** et permettra sans aucun doute d'accélérer la construction des ouvrages nécessaires à l'organisation des jeux.

B. RACCORDEMENT DES PÉNICHES FRANCILIENNES AU RÉSEAU D'ÉVACUATION DES EAUX : CONSOLIDER L'HÉRITAGE DE PARIS 2024

L'article 36 du texte étend les **mesures prises dans le cadre des JOP 2024 sur l'assainissement des bateaux et des établissements flottants à Paris et sur l'Île-Saint-Denis**.

L'article 11 de la loi du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 a **rendu obligatoire le raccordement des péniches parisiennes au réseau public de collecte des eaux usées**. Le projet de loi prévoit pour sa part d'**étendre vers l'aval direct de Paris, dans une liste de communes définies par décret, l'obligation de collecte des eaux usées des péniches** en vigueur dans la capitale afin d'assurer une bonne baignabilité de la Seine.

Pour la commission, ce **dispositif consolide l'héritage des jeux de Paris 2024** et mérite d'être approuvé.

POUR EN SAVOIR +

- Audition sur l'accessibilité des transports publics du 20 janvier 2025, en présence de Marlène Dolveck, Pierre Deniziot, Nicolas Mérille, et Pierre-Marie Micheli
- Avis n° 256 (2017-2018) de Philippe PEMEZEC sur le projet de loi relatif à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 30 janvier 2018.



Jean-François Longeot

Président

Sénateur du Doubs
(Union Centriste)



Damien Michallet

Rapporteur

Sénateur de l'Isère
(Les Républicains)

[Commission de l'aménagement
du territoire et du développement
durable](#)

