

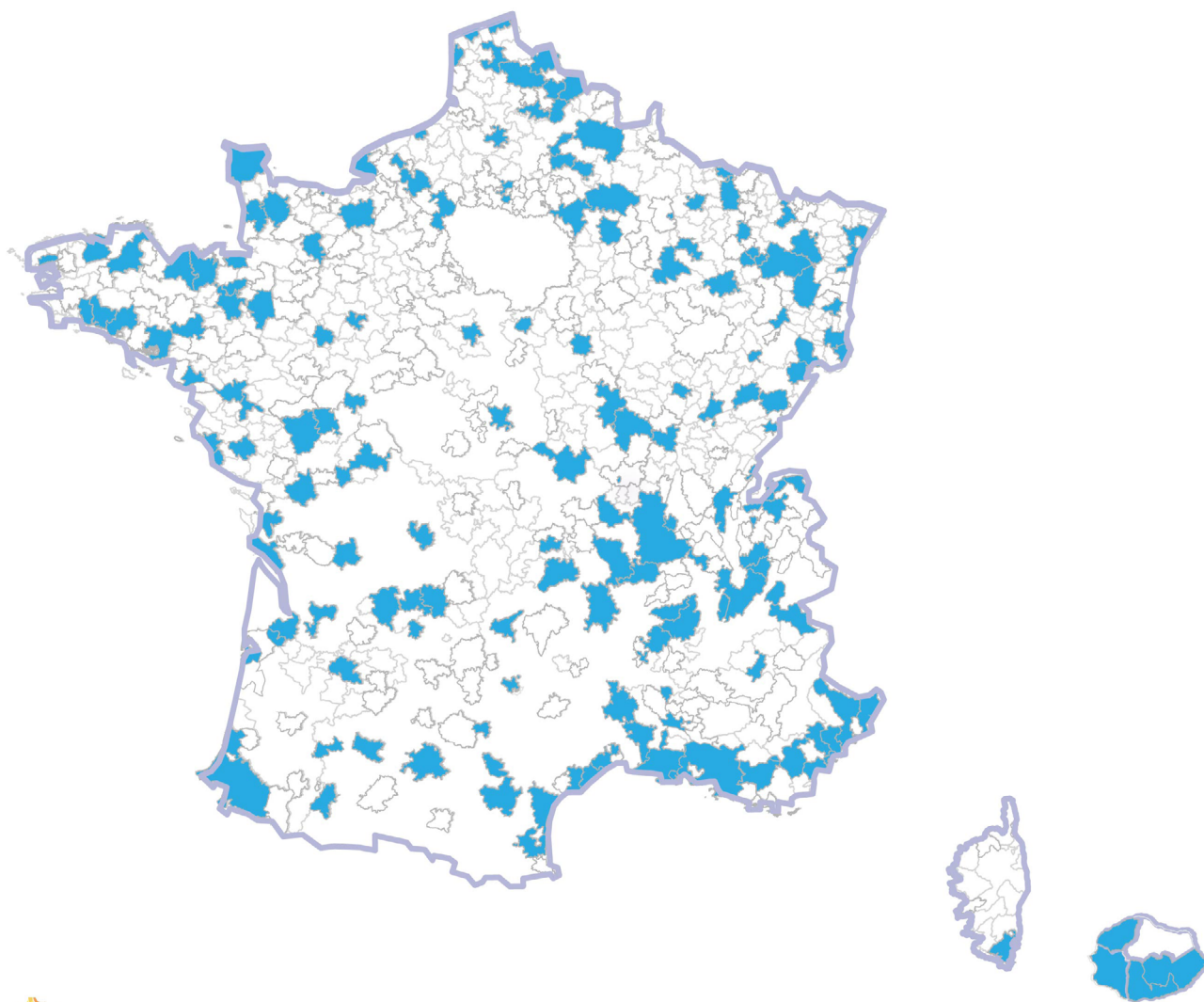


MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Accessibilité des transports urbains Des obligations à la mise en œuvre État des lieux 2025



Réalisation : G. Bodard - Cerema Hauts-de-France - Juin 2026

À nouveau en 2026, la moitié des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) a répondu à cette enquête annuelle (174 AOM sur environ 350 AOM comptant un réseau de transport régulier).

L'enquête annuelle est pilotée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) des ministères chargés des Territoires, de l'Écologie et du Logement, **et administrée par le Cerema** (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

À nouveau en 2026, **la moitié des Autorités organisatrices des mobilités (AOM)** a répondu à l'enquête, ouverte de mi février au 30 avril. **174 AOM** ont ainsi participé, sur environ **350 AOM disposant d'un service de transport collectif régulier** sur leur ressort territorial au 31 décembre 2025. La participation est identique par rapport à l'édition 2025.

Les ministères tiennent à remercier l'ensemble des AOM et leurs réseaux pour leur mobilisation. Vos contributions permettent d'établir un état des lieux indispensable au pilotage des politiques publiques d'accessibilité et d'identifier les difficultés rencontrées afin d'adapter l'accompagnement proposé.

Le questionnaire a été **enrichi à nouveau cette année** pour intégrer des thématiques exprimées par les AOM lors des précédents webinaires : systèmes d'embarquement, annonces sonores et visuelles, dispositifs pédagogiques et d'accompagnement humain, etc.).

Il n'est pas possible de comparer strictement les résultats d'une année sur l'autre, car même si le nombre total d'AOM répondantes reste similaire, il ne s'agit pas des mêmes répondants. Cette année, 29 AOM n'ont pas répondu alors qu'elles avaient participé à l'enquête l'an dernier. À l'inverse, de nouvelles AOM ont répondu pour la première fois, et d'autres reviennent dans l'enquête après une ou deux années d'absence.

Cette variabilité du panel dans l'analyse peut influencer l'interprétation des résultats d'une année à l'autre.

Dans une logique d'amélioration continue et de partage des bonnes pratiques entre les réseaux, 69 % des AOM, soit 120 d'entre elles ont accepté que les données de cette collecte soient transmises de manière anonyme aux responsables des grands groupes de transport, opérant sur leur territoire.

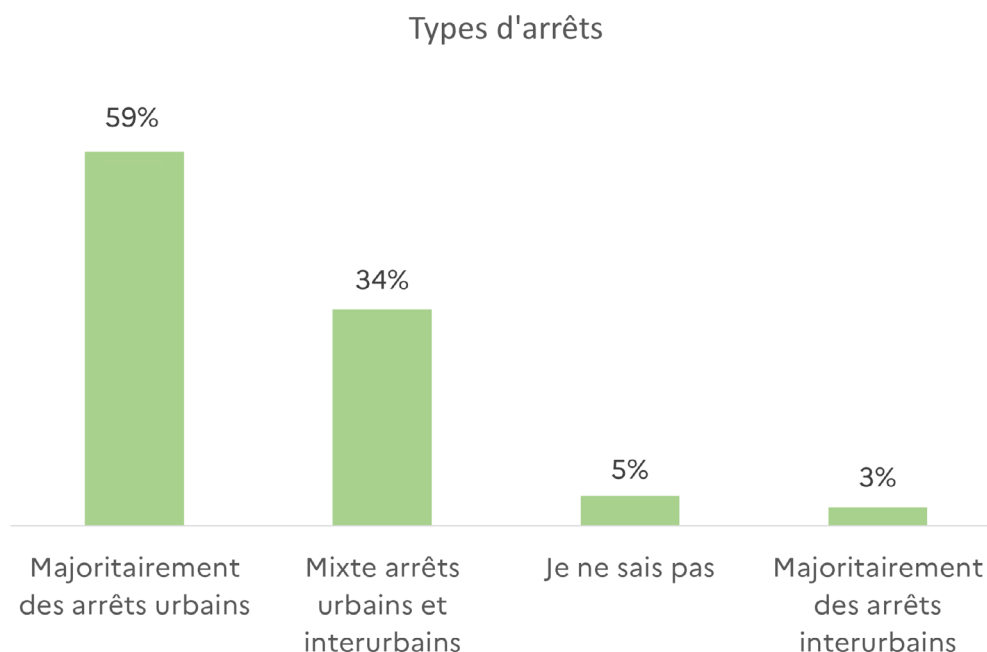
Retrouvez la liste des AOM participantes, sur la version en ligne de ce rapport d'enquête.

.....



Les arrêts dits « accessibles » : 42 % de l'ensemble des arrêts

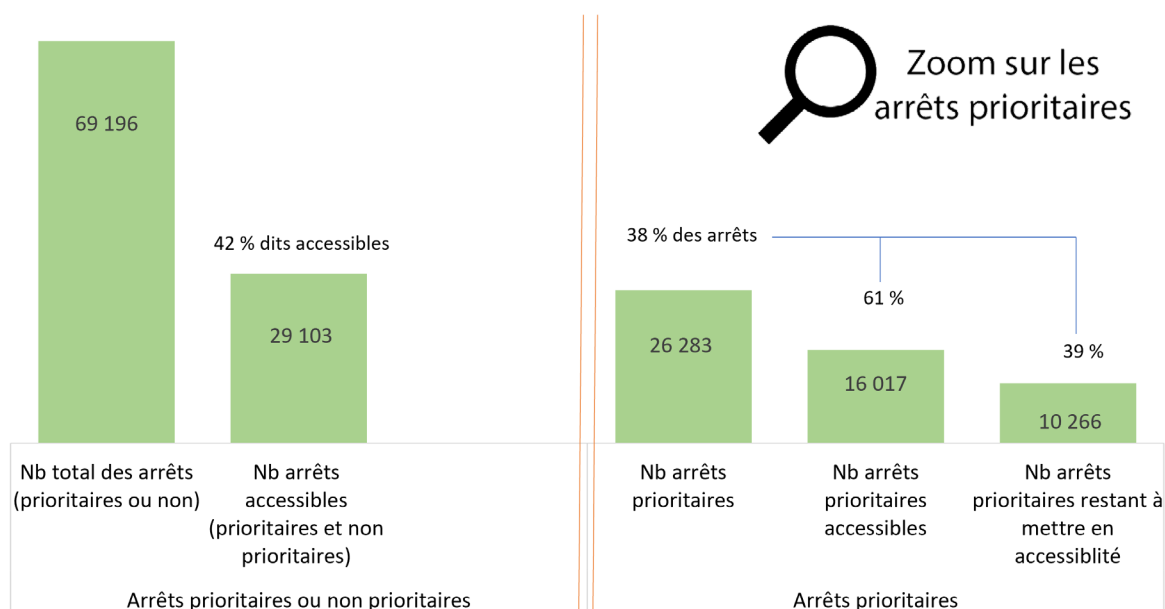
Identification des réseaux : des arrêts majoritairement urbains (59 %)



Les réseaux ayant répondu à l'enquête sont majoritairement composés d'arrêts urbains (59 %). Un tiers des répondants (34 %) déclare disposer d'un réseau mixte comprenant à la fois des arrêts urbains et interurbains. Les réseaux composés majoritairement d'arrêts interurbains demeurent minoritaires (3 %). Cette répartition reflète principalement le profil des autorités organisatrices ayant participé à l'enquête, majoritairement compétentes sur des réseaux urbains ou mixtes.

Accessibilité des arrêts

SD'AP Mise en accessibilité des arrêts



174 AOM ont répondu, cela représente 69 196 arrêts (prioritaires et non prioritaires) dont 42 % sont « accessibles » conformément à la réglementation.

Sur l'ensemble de ces 69 196 arrêts, 38 % sont des arrêts « prioritaires », soit 26 283 prioritaires. 61 % de ces arrêts prioritaires sont conformes aux exigences réglementaires (16 017), il en reste 39 % (10 266) à aménager selon les prescriptions et recommandations (arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et guide DMA de 2024).

Il y a plus d'arrêts dits « accessibles » (42 %) qu'il n'y a d'arrêts prioritaires (38 %). En effet, des collectivités ont parfois fait le choix de mettre en accessibilité tous les arrêts et certaines avaient, dès la loi de 2005, entamé des travaux sur des arrêts qui n'ont pas été classés dans les arrêts prioritaires lors de l'ordonnance du 26 septembre 2014.

Ces résultats traduisent une dynamique de mise en accessibilité engagée mais encore inégale selon les territoires.



Depuis l'ordonnance du 26 septembre 2014, l'article L1112-2-1 du code des transports et les suivants précisent les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée mentionnée à l'article L. 1112-4 et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas. [...]



Les exigences en matière d'accessibilité des arrêts de bus et de cars découlent **de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics** : exigences en matière de revêtement du sol, de largeur de passage sur le trottoir, d'aire de rotation, de pente...



Guide du Cerema de 2019, « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort »



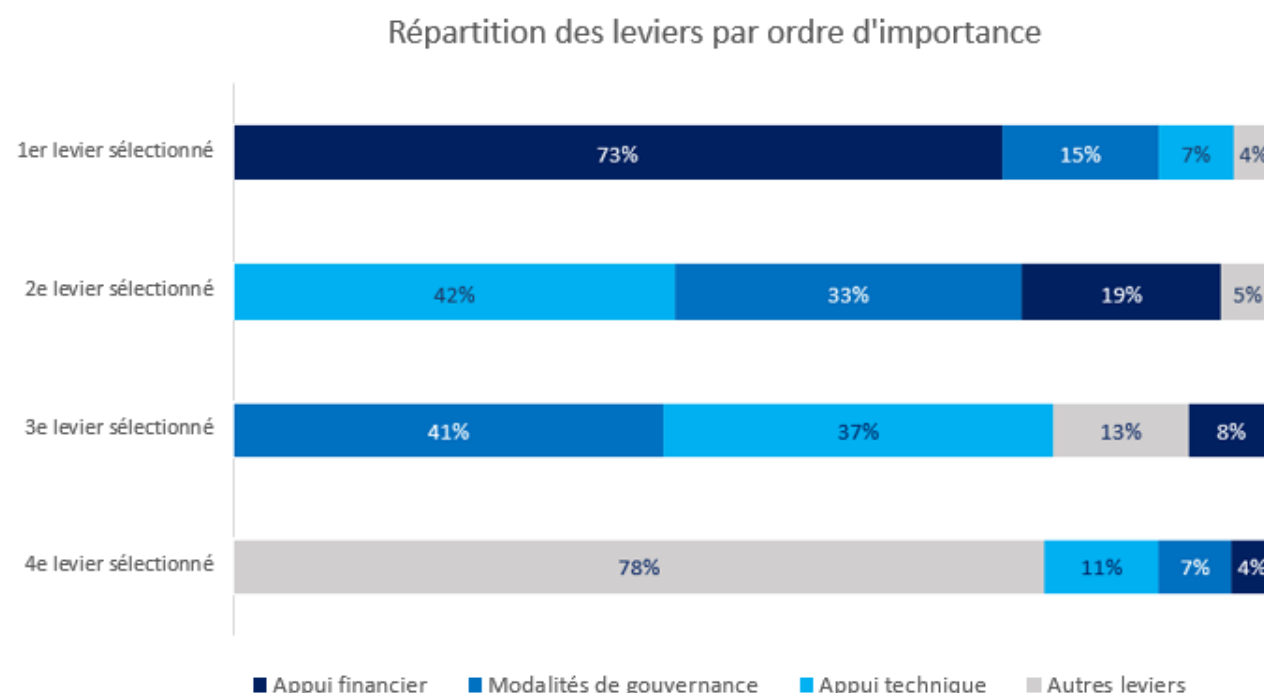
Plusieurs réseaux sont en cours de constitution ou d'actualisation de leur référentiel listant tous les arrêts de bus et de cars, cela est d'autant plus crucial que tous les réseaux évoluent. Conseil : pour gagner en efficacité, constituer la base de données selon le modèle d'arrêt partagé NeTEx (plus d'informations sur le Point d'Accès National : www.transport.data.gouv.fr)



Le Mans Métropole a fait le choix de rendre l'ensemble de ses points d'arrêt accessibles, allant ainsi au-delà du périmètre des arrêts prioritaires. Ces derniers ont été entièrement mis en accessibilité. Dans le cadre des projets Chronoligne et de l'allongement des quais du tramway, plusieurs autres arrêts feront également l'objet d'aménagements permettant leur accessibilité.

Niort Agglomération réalise des tests d'accessibilité sur les quais aménagés et, lorsque certaines largeurs ou pentes ne peuvent être respectées, l'agglomération travaille en collaboration avec les associations pour trouver des solutions les plus accessibles possibles.

Principaux leviers qui permettraient d'accélérer la mise en accessibilité des bus et des cars



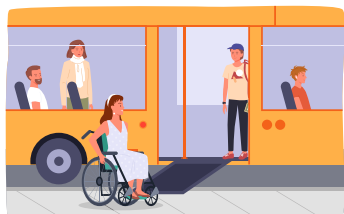
L'analyse des réponses met en évidence une hiérarchie claire des leviers attendus par les AOM. L'appui financier apparaît nettement comme le principal besoin, cité en première position par 73 % des répondants. Les leviers d'appui technique et de gouvernance arrivent ensuite à des niveaux relativement proches, traduisant l'importance d'un accompagnement à la fois opérationnel et organisationnel pour mener à bien les démarches de mise en accessibilité. Les autres leviers sont majoritairement relégués au dernier rang, reflétant des besoins plus spécifiques selon les contextes locaux.

Cette priorité accordée au financement fait écho aux difficultés exprimées par de nombreuses collectivités, qui indiquent avoir ralenti ou suspendu certains travaux de mise en accessibilité en raison de contraintes budgétaires. Plusieurs AOM soulignent également que les restructurations ou extensions de réseau peuvent retarder les aménagements, renforçant ainsi les besoins d'accompagnement technique et de gouvernance.



Communauté d'agglomération Chauny - Tergnier - La Fère : Pour accélérer la mise en accessibilité des arrêts prioritaires, la communauté d'agglomération Chauny - Tergnier - La Fère a mis en place un fonds de concours d'un montant de 100 000 € par an pour aider les communes à financer les travaux de mise en accessibilité points d'arrêt prioritaires.

Syndicat Mixte intercommunal à vocation de transports urbains de l'agglomération de Bourges (AGGLOBUS) : Le syndicat bénéficie d'une maîtrise d'œuvre interne (conception et suivi de travaux) grâce à une mise à disposition de l'agglomération. Cette organisation offre un appui technique pour instruire les projets de mise en accessibilité.



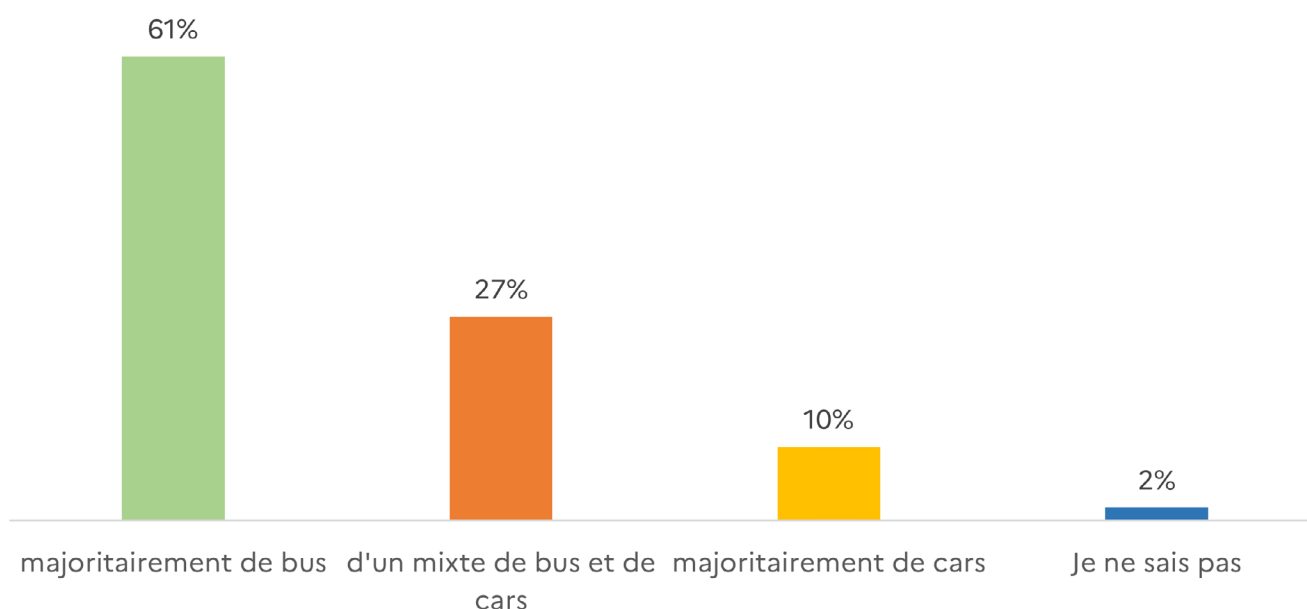
Accessibilité des véhicules : des parcs plutôt accessibles et une satisfaction variable

Les parcs de véhicules sont équipés majoritairement de bus (61 %).

Un quart des réseaux est de composition mixte, avec des bus et des cars.

Seuls 10 % des réseaux déclarés ont un parc avec une majorité de cars.

Composition du parc de véhicules



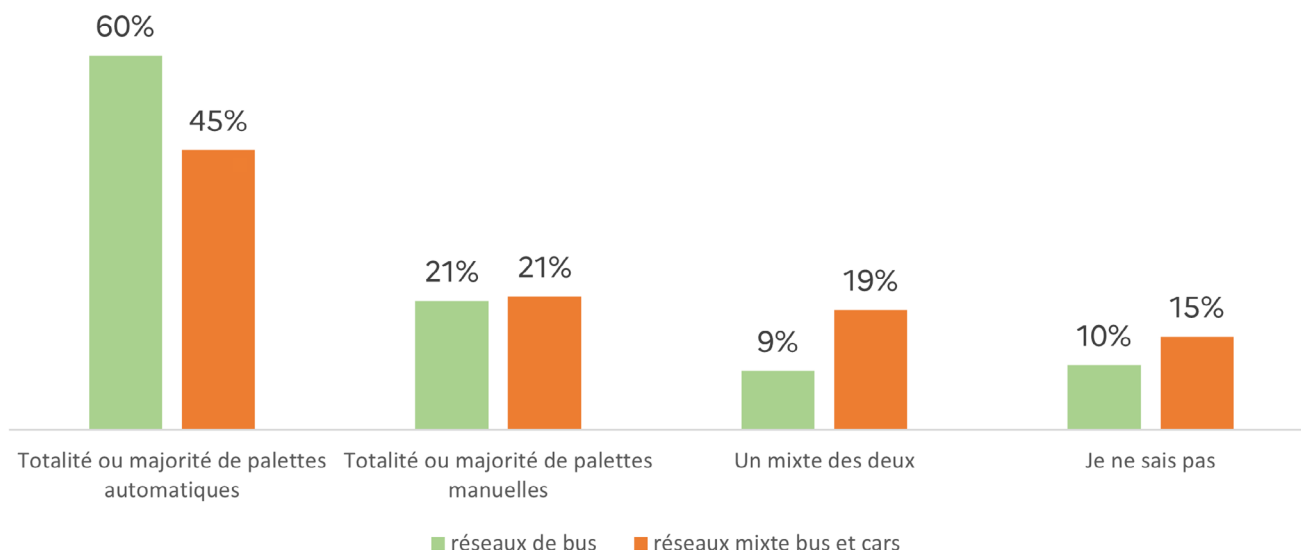
Les AOM répondantes couvrent des territoires avec arrêts urbains en majorité. La répartition des parcs de véhicules est conforme à cette organisation.

L'accessibilité des véhicules est analysée selon le type de véhicule, avec un volet dédié au bus, et un volet dédié au car.

VOLET BUS

Dans les bus, les palettes automatiques dominant ou sont majoritaires selon la composition du parc.

Équipement des bus en palettes automatiques ou manuelles



Les palettes automatiques sont majoritaires au sein des réseaux équipés principalement de bus comme de ceux combinant bus et cars. Elles concernent 60 % des réseaux majoritairement composés de bus (64 réseaux sur 107), contre 21 % équipés principalement de palettes manuelles.

Cette proportion est plus faible dans les réseaux mixtes bus-cars (45 %), où la part de réseaux déclarant utiliser un mixte de palettes automatiques et manuelles est également plus importante (19 %).

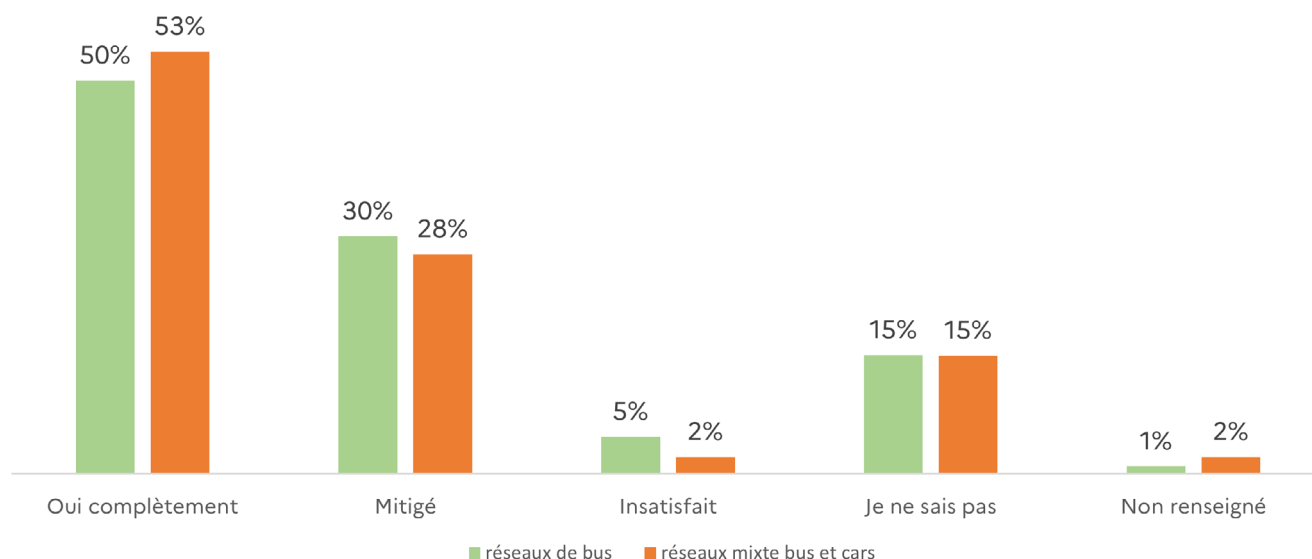
Ces résultats traduisent notamment le renouvellement progressif des flottes, conduisant à une coexistence temporaire de différents types d'équipements au sein des réseaux.



Dinan Agglomération dispose d'un parc très récent de véhicules (âge moyen de 2 ans) permettant de bénéficier de bus aux dernières normes d'accessibilité, avec abaissement du plancher et plateforme de prise en charge PMR. Cela permet de prendre en charge des personnes en fauteuil sur une grande partie du réseau, y compris sur des arrêts non-aménagés selon les dernières recommandations. Aucune réservation préalable n'est nécessaire pour l'utilisation du réseau.

Les palettes à l'usage dans les bus : d'un point de vue exploitation, la moitié des répondants sont satisfaits des palettes (manuelles ou automatiques) contre 30 % environ d'avis mitigé.

Niveau de satisfaction des palettes des bus d'un point de vue exploitation (fiabilité, disponibilité, retours conducteurs, nombre de réclamations voyageurs)



Le niveau de satisfaction à l'égard des palettes apparaît contrasté. Si environ la moitié des répondants se déclarent pleinement satisfaits de leur fonctionnement (50 % des réseaux de bus et 53 % des réseaux mixtes bus-cars), près d'un tiers exprime une appréciation mitigée (30 % et 28 % respectivement). Les situations d'insatisfaction restent en revanche limitées. Les réponses signalent une conciliation entre les avantages et inconvénients des deux solutions dans les bus :

Les palettes automatiques sont parfois fragilisées par l'environnement (graviers, plateaux surélevés...) et donc susceptibles d'être bloquées mais sont faciles d'utilisation et n'obligent pas le conducteur à quitter son poste de conduite. Pour autant, avec les renouvellements de flottes, les systèmes proposés par les constructeurs gagnent en robustesse et fiabilité, ce qui pousse les AOM à en faire l'acquisition sur leur réseau.

Les palettes manuelles ne risquent pas la panne et sont fiables mais impliquent une négociation et la formation des conducteurs qui sont amenés à quitter leur poste de conduite, des questions de sécurisation du poste de conduite et des échanges avec les associations pour justifier l'intervention du conducteur.

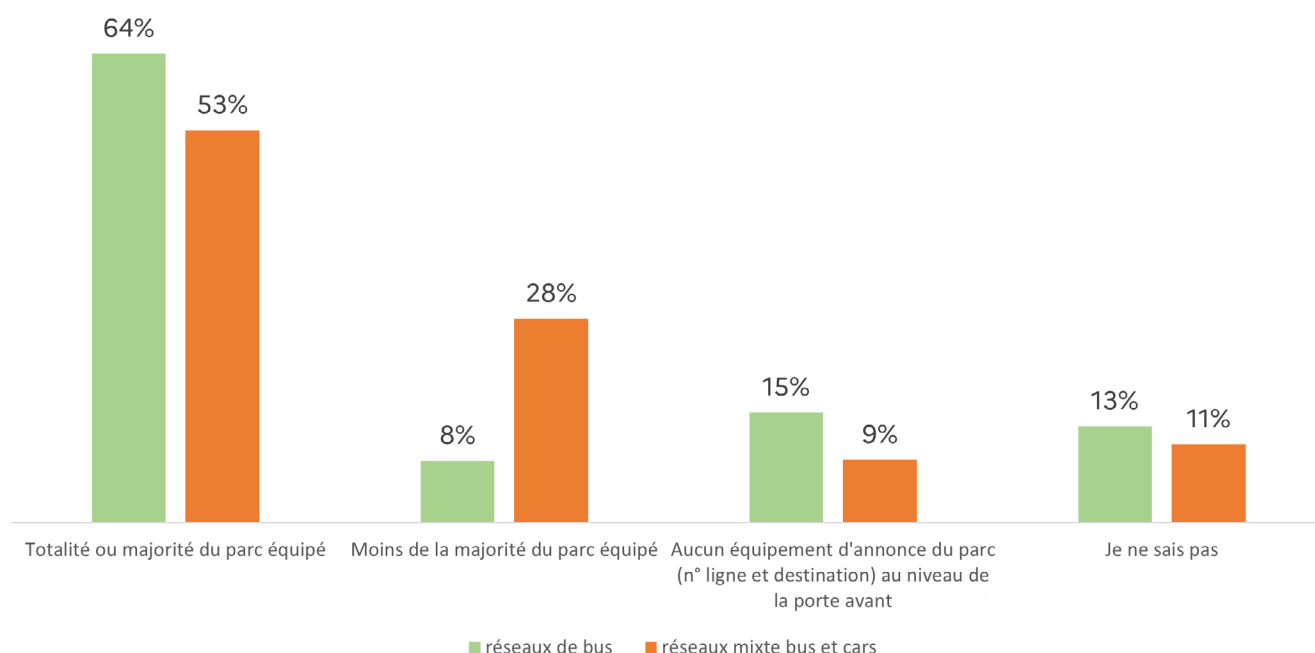


Communauté de Communes Cœur de Maurienne Arvan : totalement satisfait par les palettes qui basculent avec une charnière horizontale : meilleure adéquation avec les hauteurs des quais (grâce au joint).

Le Mans Métropole : sur les nouveaux bus du réseau, les véhicules sont équipés de palettes automatiques d'accès pour les personnes à mobilité réduite. En complément, une palette manuelle intégrée au véhicule est également disponible afin de garantir l'embarquement en cas de défaillance du système automatique. Par ailleurs, ces véhicules sont homologués pour l'accueil de deux fauteuils roulants, ce qui permet d'améliorer les conditions d'accessibilité et la capacité d'accueil des usagers en situation de handicap.

Annonces sonores à la porte avant des bus : des véhicules plutôt bien équipés.

Les bus équipés d'annonces sonores au niveau de la porte avant



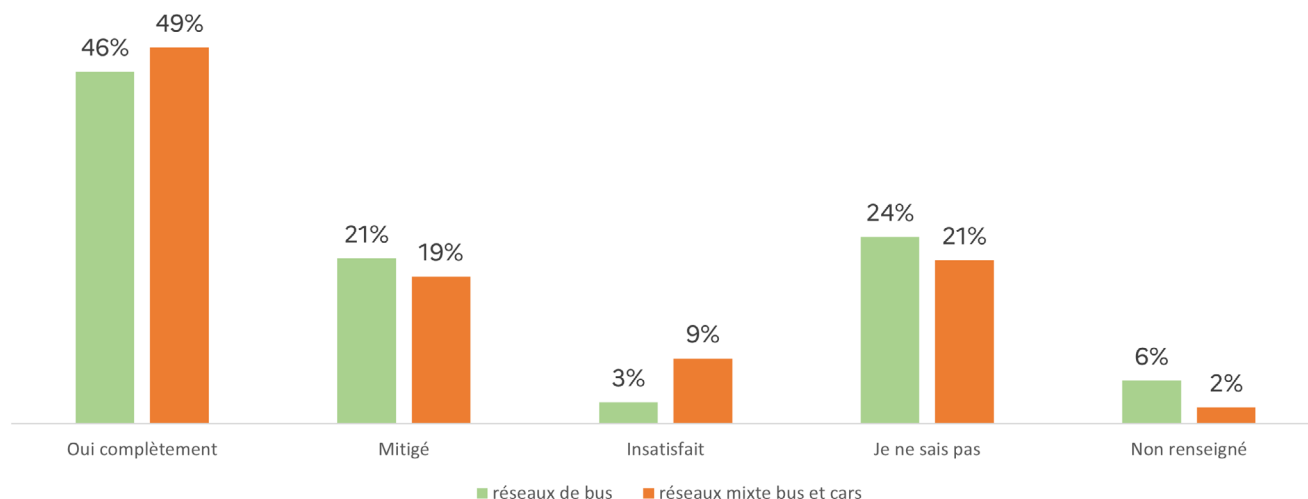
Les annonces sonores à la porte avant sont désormais largement déployées dans les réseaux de transport, en particulier dans les réseaux majoritairement composés de bus, où 64 % des répondants déclarent que la totalité ou la majorité du parc en est équipée (68 réseaux sur 107). Cette proportion atteint 53 % dans les réseaux mixtes bus-cars.

À l'inverse, l'absence totale d'équipement dans les bus demeure limitée, concernant 15 % des réseaux de bus et 9 % des réseaux mixtes.

Les répondants démontrent un engagement croissant pour l'intégration de l'information voyageur sonore dans les bus. Les mises à jour des systèmes d'exploitation sont engagées dans plusieurs réseaux, pour fiabiliser le système, améliorer la détection d'arrêt pour anticiper le déclenchement de l'annonce, et intégrer les situations perturbées et les déviations dans l'information sonore.

En matière de satisfaction, environ la moitié des répondants sont satisfaits d'un point de vue exploitation des annonces sonores dans les bus.

Niveau de satisfaction d'un point de vue exploitation, des annonces sonores à la porte avant (fiabilité, disponibilité, retours conducteurs, nombre de réclamations voyageurs)



Le niveau de satisfaction à l'égard des annonces sonores à la porte avant est globalement positif, avec près de la moitié des répondants qui se déclarent pleinement satisfaits. Toutefois, environ un répondant sur cinq exprime une satisfaction mitigée et les situations d'insatisfaction, bien que minoritaires, demeurent présentes.

Les retours d'expérience montrent que les AOM adhèrent au dispositif mais rencontrent des difficultés dans l'exploitation.

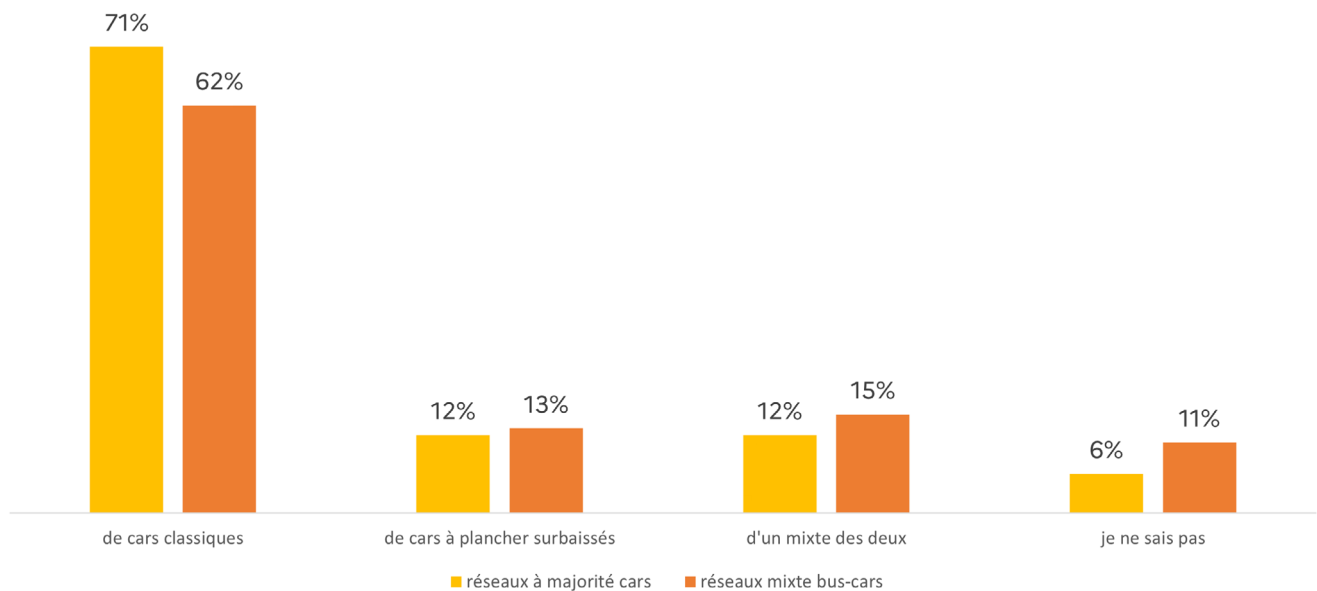
Plusieurs réseaux signalent des problèmes de fiabilité ou de paramétrage des annonces (déclenchement, volume sonore, prise en compte des déviations), susceptibles d'affecter l'efficacité des annonces.

Les répondants soulignent également la nécessité de trouver un équilibre entre l'accessibilité de l'information pour les voyageurs déficients visuels, le confort d'exploitation pour les conducteurs et la limitation des nuisances sonores pour les riverains. Ces enjeux conduisent certains réseaux à adapter leurs modalités de diffusion ou à engager des travaux d'amélioration des systèmes existants.

VOLET CARS

Pour les parcs de véhicules comprenant des cars, les cars classiques restent largement majoritaires.

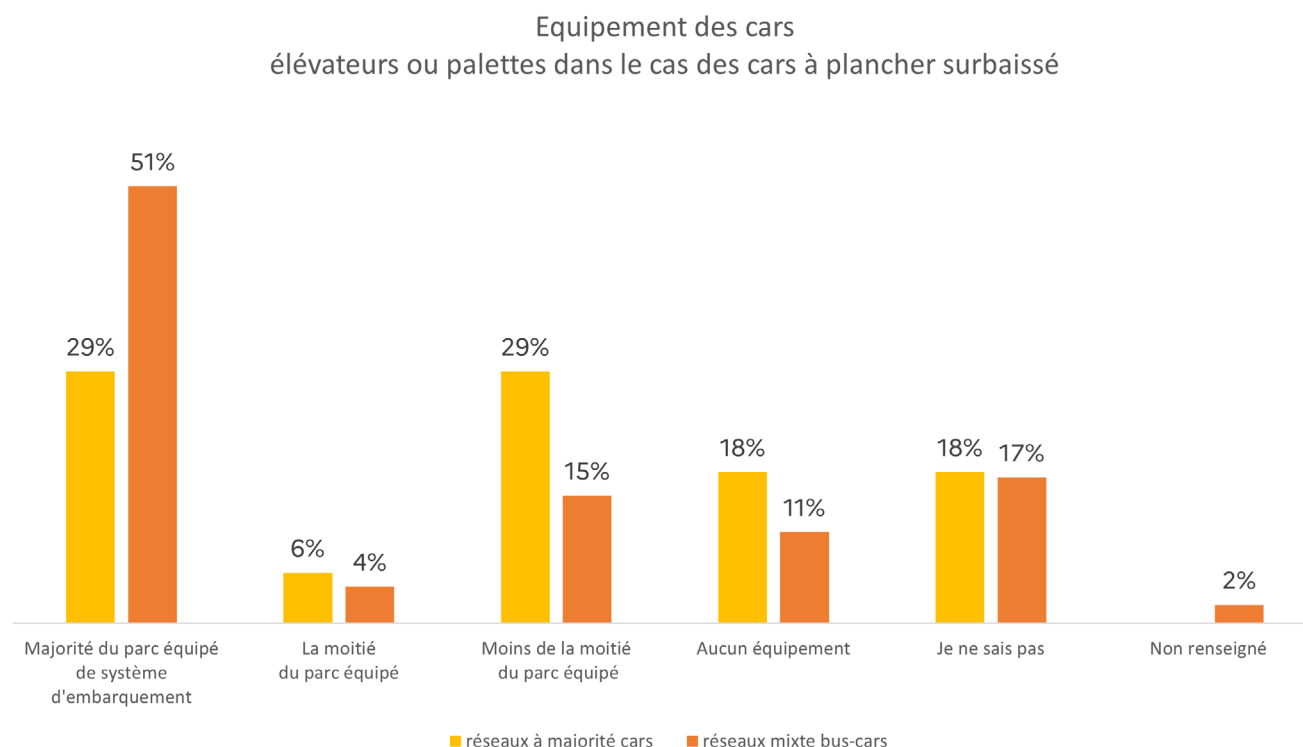
Les types de cars identifiés dans les réseaux



Les cars classiques constituent le type de véhicule majoritairement utilisé par les répondants, aussi bien dans les réseaux composés principalement de cars (71 % avec 12 réseaux) que dans les réseaux mixtes bus-cars (62 %).

Les cars à plancher surbaissé et les flottes mixtes restent nettement moins représentés, témoignant d'une prédominance des matériels conventionnels au sein des réseaux concernés.

Les systèmes d'embarquement dans les cars : un équipement des cars en systèmes d'embarquement encore hétérogène.



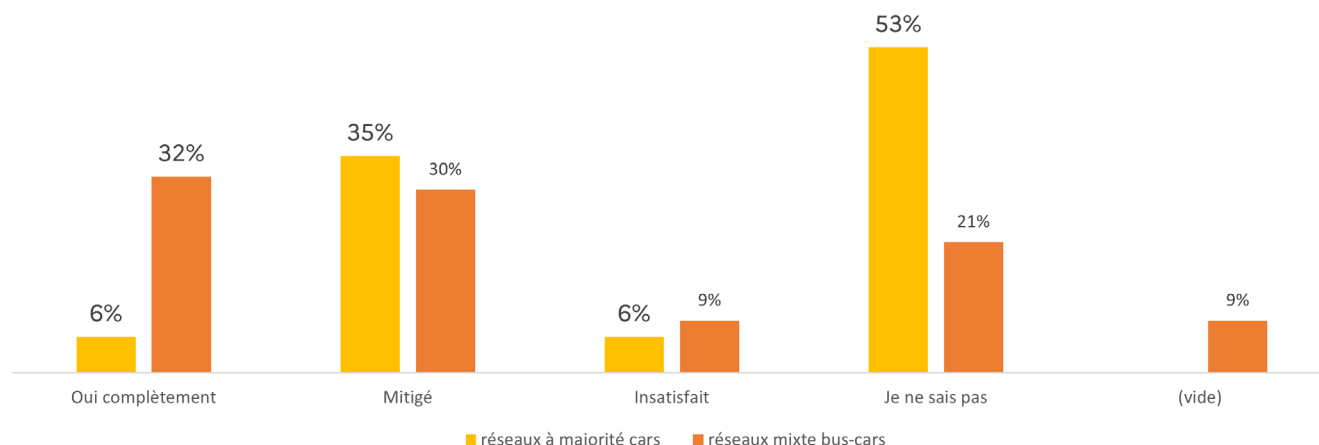
L'équipement des cars en systèmes d'embarquement (élevateurs ou palettes pour les véhicules à plancher surbaissé) apparaît contrasté selon les réseaux. Dans les réseaux mixtes bus-cars, plus de la moitié des répondants déclarent que la majorité de leur parc est équipée (51 %).

En revanche, les réseaux composés principalement de cars présentent une situation plus hétérogène : 29 % indiquent que la majorité de leur parc est équipée, tandis qu'une proportion équivalente déclare que moins de la moitié des véhicules disposent de tels équipements.

Ces résultats traduisent un niveau de déploiement encore inégal des dispositifs d'embarquement au sein des réseaux de cars, reflétant notamment la diversité des parcs et des rythmes de renouvellement des véhicules.

Les systèmes d'embarquement à l'usage dans les cars : une satisfaction mesurée et des contraintes d'exploitation persistantes.

Niveau de satisfaction d'un point de vue exploitation des systèmes d'embarquement des cars (fiabilité, disponibilité, retours conducteurs, nombre de réclamations voyageurs)



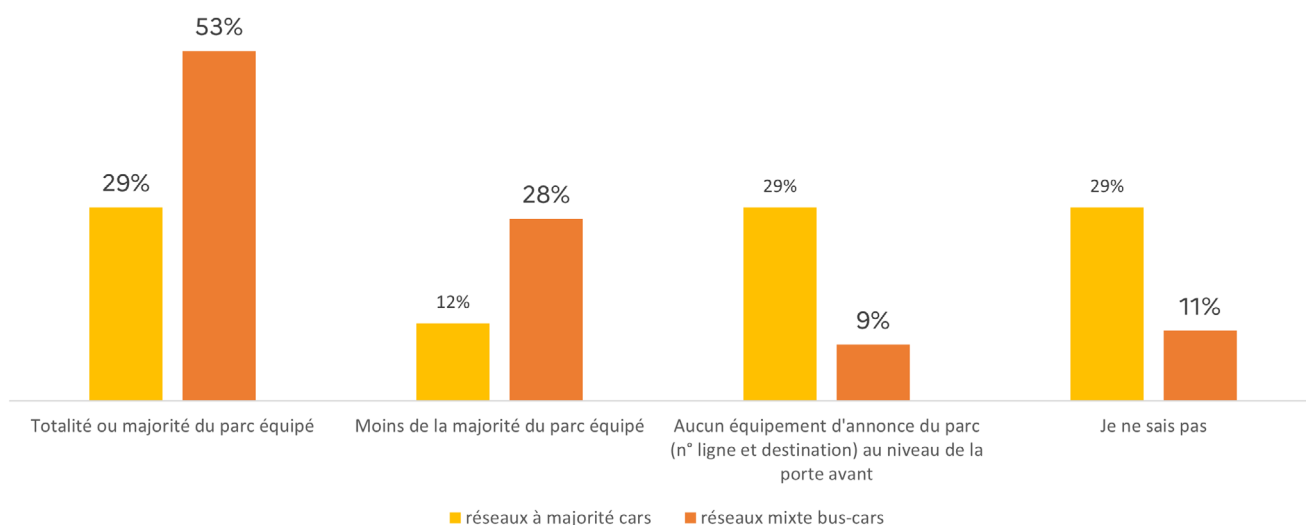
Le niveau de satisfaction à l'égard des systèmes d'embarquement dans les cars apparaît globalement partagé, avec une majorité de répondants exprimant soit une satisfaction mitigée, soit une absence de position tranchée. Les situations d'insatisfaction demeurent limitées.

Les retours d'expérience mettent en évidence plusieurs facteurs explicatifs : des **pannes ou dysfonctionnements ponctuels** des équipements, la **nécessité de poursuivre la formation des conducteurs** à leur utilisation, ainsi que des **contraintes d'exploitation** liées notamment à l'obligation pour le conducteur de quitter son poste alors que les obligations légales lui interdisent, et aux limites de prise en charge de certains fauteuils roulants électriques de grande dimension ou de poids élevé.

Ces enseignements doivent toutefois être relativisés au regard du faible nombre de réseaux majoritairement composés de cars ayant répondu à l'enquête, cette configuration demeurant minoritaire à l'échelle nationale.

Annonces sonores à la porte avant des cars : un dispositif peu développé sur les cars classiques.

Les cars équipés d'annonces sonores au niveau de la porte avant

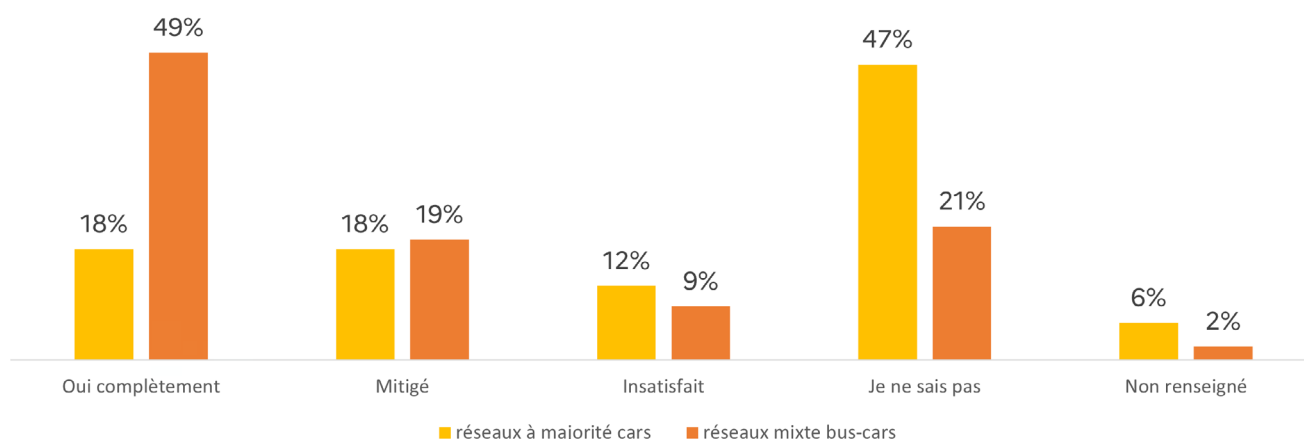


L'équipement des cars en annonces sonores à la porte avant demeure contrasté. Parmi les réseaux majoritairement composés de cars, 29 % déclarent que la majorité de leur parc est équipée, tandis qu'une proportion équivalente indique ne disposer d'aucun équipement ou ne pas être en mesure de se prononcer. Les réseaux mixtes bus-cars apparaissent globalement mieux équipés, avec plus de la moitié des répondants déclarant que la totalité ou la majorité de leur parc dispose d'annonces sonores à la porte avant.

Les retours d'expérience mettent en évidence un déploiement progressif de ces dispositifs, souvent lié au renouvellement des véhicules. D'autres soulignent que de nombreux véhicules, en particulier les plus anciens, ne sont pas encore équipés, contribuant à la forte hétérogénéité observée entre les réseaux.

En matière de satisfaction, environ la moitié des répondants sont satisfaits d'un point de vue exploitation des annonces sonores dans les cars.

Niveau de satisfaction d'un point de vue exploitation, des annonces sonores à la porte avant (fiabilité, disponibilité, retours conducteurs, nombre de réclamations voyageurs)



Le niveau de satisfaction apparaît globalement positif parmi les réseaux équipés, en particulier sur les réseaux mixtes, les situations d'insatisfaction restant limitées. Toutefois, près de la moitié des réseaux majoritairement composés de cars ne se prononcent pas sur ce sujet, ce qui s'explique par le faible niveau d'équipement observé précédemment.

Les retours recueillis mettent principalement en avant des enjeux de fiabilité des équipements et de maintenance des systèmes d'annonces sonores.



Les services de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) : une mise en conformité largement engagée et une simplification de l'accès aux services

121 réseaux sur 174 disposent d'un TPMR (70 %), c'est-à-dire un transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite. Parmi ces 121 réseaux, 90 ont mis en place des facilités d'accès aux personnes ayant la carte CMI Invalidité et 11 sont en cours (soit 101 réseaux sur 121, soit 83 %). Les obligations légales sont en passe d'être remplies.

La principale évolution observée concerne la simplification des modalités d'accès au service. Dans de nombreux réseaux, l'inscription est désormais réalisée sur simple présentation de la carte CMI Invalidité, sans condition de résidence ni passage devant une commission médicale. Les accompagnateurs bénéficient par ailleurs fréquemment de la gratuité du transport.

Les retours des répondants montrent que, le passage devant une commission médicale locale étant rendu caduque, certaines collectivités ont choisi de maintenir une instance d'examen des demandes. Celle-ci n'a plus vocation à contrôler l'accès des titulaires de la CMI, mais à étudier les situations particulières, orienter les usagers vers le service le plus adapté et définir, le cas échéant, les modalités d'accompagnement nécessaires.

Au-delà de la mise en conformité réglementaire, plusieurs réseaux s'inscrivent dans une démarche plus globale d'amélioration du parcours usager, reposant sur la simplification des démarches administratives, l'accompagnement des personnes lors de leur inscription et une meilleure articulation entre les services TPMR, le transport à la demande et le réseau régulier accessible.



Depuis la LOM, l'article L1111-5 du code des transports prévoit que pour les porteurs de la carte CMI Invalidité (carte qui reconnaît un taux d'invalidité supérieur à 80 % tel que défini au 1^o du L224-3 du code de l'action sociale et des familles), l'accès au TPMR ne peut être restreint :

- ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné ;
- ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical.



Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées : Des facilités d'accès ont été mises en place afin de garantir un accès simplifié au service TPMR, conformément aux dispositions de la LOM. L'inscription est ouverte sur la base de la présentation de la CMI Invalidité. Le parcours usager a été simplifié pour limiter les démarches administratives et favoriser une prise en charge rapide. Une attention particulière est portée à l'information des usagers et à l'accompagnement lors de l'inscription.



La tarification spéciale pour les accompagnateurs : déployée sur 71 % des réseaux

71 % des réseaux ayant répondu (soit 123 réseaux sur 174) ont mis en place des mesures tarifaires spécifiques (tarifs réduits ou gratuits) pour les accompagnateurs des voyageurs ayant une carte mobilité inclusion, quelle que soit la carte. Pour de nombreux voyageurs, être accompagnés est indispensable sinon ils ne se déplacent pas : équilibre précaire, difficultés d'orientation et de repérage, fatigabilité. Cette tarification spéciale leur permet de voyager sans surcoût et c'est aussi l'occasion pour le réseau de gagner de nouveaux usagers.

Les retours des répondants montrent que cette mesure est aujourd'hui intégrée dans les politiques d'accessibilité. Plusieurs collectivités considèrent désormais l'accompagnement comme un levier nécessaire d'accès aux transports et non comme un voyage supplémentaire à tarifier.



Depuis la LOM, l'article L1111-5 du code des transports oblige la mise en place d'une tarification spécifique pour l'accompagnateur d'une personne handicapée disposant de l'une des 3 Cartes Mobilité Inclusion (CMI : invalidité, stationnement, priorité) quel que soit le réseau de transport collectif.

Extrait : « Des mesures tarifaires spécifiques sont prises en faveur des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite porteuse d'une carte invalidité ou d'une carte « mobilité inclusion » mentionnée à l'article L.241-3 du code de l'action sociale et des familles. Ces mesures tarifaires peuvent aller jusqu'à la gratuité ».



Métropole Aix Marseille Provence : Le dispositif a été étendu à toute personne en situation de handicap titulaire d'une Carte Mobilité Inclusion (CMI), quelle que soit la mention : stationnement, priorité ou invalidité. Il s'agit d'une démarche volontariste, considérant que l'accompagnement était un droit et qu'il pouvait être utile ou nécessaire y compris pour des handicaps ne permettant pas de bénéficier de la CMI-Invalidité.

La carte est valable pour un seul accompagnateur à la fois, à qui elle fait bénéficier de la gratuité du trajet, uniquement en présence de la personne titulaire de la CMI. Elle doit être validée à chaque montée, y compris en correspondance. La carte accompagnateur aura la même durée de validité que la CMI de la personne qui fait la demande.

Déployé depuis janvier 2025, le dispositif a déjà permis la délivrance de 235 cartes accompagnateur.



Actions pédagogiques : pour favoriser l'appropriation du réseau

Il s'agit d'une nouvelle question car au fil des enquêtes, plusieurs réseaux signalaient réaliser des actions pédagogiques pour présenter et expliquer les modalités d'usage du réseau.

Ainsi, 40 % des réseaux répondants déclarent mettre en œuvre des actions pédagogiques destinées à faciliter l'usage des transports publics par les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Les actions recensées vont bien au-delà de la simple diffusion d'informations. Elles combinent généralement la mise à disposition de supports adaptés (documents en Facile à lire et à comprendre, guides d'utilisation, tutoriels vidéo), des actions d'apprentissage du réseau (ateliers découverte, accompagnement au premier voyage, sorties accompagnées) ainsi qu'un travail partenarial avec les établissements médico-sociaux, les associations et les professionnels de l'accompagnement.

Les répondants soulignent notamment l'importance de ces dispositifs pour lever les appréhensions liées à l'utilisation des transports collectifs, favoriser l'autonomie dans les déplacements et permettre une meilleure appropriation du réseau par les usagers. Ces démarches témoignent d'une approche de l'accessibilité centrée sur les usages, venant compléter les aménagements techniques réalisés sur les infrastructures et les véhicules.



Métropole Aix-Marseille-Provence : La Métropole Aix-Marseille-Provence propose un nouvel outil à destination des personnes qui rencontrent des difficultés pour utiliser les transports en commun : le Carnet de Voyage. Pour l'instant, le Carnet de Voyage s'adresse essentiellement à des utilisateurs en situation de handicap mental, psychique ou cognitif, peu ou non-lecteurs, ayant un niveau d'autonomie suffisant pour des déplacements en transports en commun.

Ce carnet de Voyage est pensé comme une feuille de route personnalisée. Il se présente sous la forme d'un album photo qui détaille chacune des actions à accomplir pour réussir son trajet dans les transports métropolitains. Il est construit par la personne qui va l'utiliser, en lien avec un aidant (éducateur, proche aidant) pour être au plus près des besoins et des attentes de l'utilisateur. Il se veut évolutif pour pouvoir accompagner progressivement l'acquisition de l'autonomie dans les déplacements et l'apprentissage des réseaux métropolitains.



Haut - Bugey Agglomération : Réalisation d'un carnet de voyages en Facile à lire et à comprendre (FALC), carnet conçu pour aider les personnes en situation de handicap mental, cognitif, psychique ou en apprentissage de la langue à se déplacer en bus. Ce carnet est le fruit d'un travail collectif avec les compétences d'acteurs locaux et de terrain spécialistes de l'accompagnement social et éducatif.



Rochefort Océan : Réalisation d'un flyer en (FALC) pour faciliter l'usage des transports publics pour les personnes handicapées/personnes à mobilité réduite.



Niort Agglomération : Conduite d'actions pédagogiques pour faciliter l'usage des transports publics pour les personnes handicapées/personnes à mobilité réduite en intervenant auprès des associations, des AOM et des exploitants.

Tisseo Collectivités : le réseau propose

- Guide accessibilité, également disponible en FALC ;
- Outil pédagogique pour apprendre à se déplacer sur le réseau, à destination des éducateurs ;
- Dispositif Mon métro d'image en image, complété par un jeu de plateau « 1,2,3 Tisseo » ;

En complément, les équipes socio-éducatives de Tisseo Voyageurs interviennent dans les écoles et IME pour informer.

La Métropole Européenne de Lille a développé une approche globale associant documentation en (FALC), guides d'utilisation des différents modes de transport et actions de sensibilisation menées lors de salons et manifestations locales. Elle s'appuie également sur un réseau de référents accessibilité intervenant directement dans les établissements accueillant des personnes en situation de handicap afin de favoriser l'apprentissage concret du réseau et l'autonomie dans les déplacements.



L'aide humaine : principalement orientée vers l'apprentissage et l'autonomie

33 % des réseaux répondants proposent une forme d'aide humaine destinée à accompagner les voyageurs. Celle-ci est majoritairement mobilisée de manière ponctuelle (20 %), notamment dans le cadre d'actions de découverte ou d'apprentissage du réseau. Seuls 6 % des réseaux déclarent proposer un accompagnement régulier lors des déplacements, tandis que 7 % combinent ces deux approches.

Parmi les réseaux proposant une aide humaine, 72 % indiquent qu'elle s'adresse prioritairement aux personnes en situation de handicap. Près de la moitié des répondants ciblent également les personnes âgées (49 %) ou l'ensemble des voyageurs (49 %), traduisant une approche élargie de l'accompagnement à la mobilité. L'aide est principalement assurée par les agents de l'opérateur (67 %) ou par des partenaires associatifs (19 %).

Les retours des répondants montrent que l'aide humaine est le plus souvent conçue comme un levier d'apprentissage et d'autonomisation. Les dispositifs proposés reposent fréquemment sur des premiers trajets accompagnés, des ateliers de découverte du réseau ou des mises en situation permettant aux usagers d'acquérir progressivement les repères nécessaires à leurs déplacements. Cette approche rejoint les attentes exprimées par les associations de personnes handicapées, qui rappellent que l'accompagnement humain ne doit pas se substituer à l'accessibilité du réseau mais constituer un service complémentaire favorisant l'autonomie et la confiance dans l'usage des transports collectifs.

Le cadre légal et réglementaire :



- **aucune obligation de fournir une aide humaine et une obligation de recherche de l'autonomie ;**
- **dans le secteur des transports**, il est écrit « dans des conditions d'accès égales à celles des autres usagers, **avec la plus grande autonomie possible...** » Préambule de l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des transports guidés
- **dans le code de la construction et de l'habitation** (auxquels sont soumis les gares, les espaces d'accueil...), il est écrit, à l'article L111-1, pour définir un « Bâtiment ou aménagement accessible à tous » : il s'agit d'« Un bâtiment ou d'un aménagement qui dans des conditions normales de fonctionnement, permet à l'ensemble des personnes susceptibles d'y accéder **avec la plus grande autonomie possible**, de circuler, d'accéder aux locaux, d'utiliser les équipements, de se repérer, de s'orienter, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles il a été conçu... ».



Artois Mobilités a mis en place le programme « École du bus », destiné aux personnes en situation de handicap. Ce dispositif vise à apprendre aux usagers à utiliser le réseau et ses outils Tadao (applications numériques, fiches horaires, information voyageurs), à travers des mises en situation concrètes.

Grand Chambéry propose un atelier de découverte du réseau de bus comprenant un entretien préparatoire, une présentation des informations voyageurs et des bonnes pratiques de déplacement, ainsi qu'une mise en situation sur le réseau avec un animateur. L'objectif est de permettre aux usagers de se familiariser progressivement avec l'utilisation des transports collectifs et de gagner en autonomie.

Métropole Européenne de Lille : depuis septembre 2025, la Métropole expérimente le dispositif « HANDIGUIDE ». Ce service gratuit permet aux personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI) et prochainement aux personnes âgées d'être accompagnées individuellement pendant plusieurs trajets afin d'apprendre à utiliser le réseau, de mieux comprendre son fonctionnement et d'acquérir les repères nécessaires pour se déplacer en confiance.

Rennes Métropole : le réseau propose :

- TPMR : Handistar ;
- Service de guidage sur le réseau STAR : STARMeguide ;
- Service de découverte du réseau STAR (terrain) avec des parcours découvertes ;
- Service de découverte des outils numériques du réseau STAR : ateliers numériques.

SYTRAL Mobilités : le réseau propose deux services :

- **OPTIGUIDE** : un service personnalisé d'accompagnement sur le réseau, réservé aux usagers Optibus. Environ 5 000 voyages réalisés par an.
- **Parcours découverte TCL gratuit** : service destiné aux personnes fragiles ou en situation de handicap pour découvrir le réseau TCL et ses services, accompagnées d'un agent TCL.

En 2025, près de 4 500 accompagnements ont été réalisés. Le service est proposé sans surcoût pour l'utilisateur et est assuré en partenariat avec l'association Médialys.

Tisséo Collectivités : Depuis octobre 2025, Tisséo propose le service « Mobibus Copilote », destiné aux usagers du service TPMR Mobibus en capacité d'utiliser le réseau classique. Ce dispositif d'accompagnement vise à sécuriser les premiers déplacements, favoriser l'apprentissage du réseau et encourager l'autonomie progressive des voyageurs dans leurs trajets du quotidien.



L'information sur l'accessibilité : un chantier lancé dont le volet numérique débute

67 % des AOM ayant répondu à l'enquête (116 réseaux) déclarent mettre à disposition des informations permettant aux voyageurs handicapés d'identifier les lignes, les arrêts ou les services accessibles. Ces démarches recouvrent une grande diversité d'actions complémentaires visant à améliorer l'autonomie des usagers dans la préparation et la réalisation de leurs déplacements.

Au-delà des supports traditionnels, plusieurs réseaux développent des outils numériques facilitant l'accès à l'information : calculateurs d'itinéraires accessibles, applications de guidage, informations en temps réel sur les équipements ou encore cartographies interactives. D'autres initiatives portent sur l'adaptation des supports aux différents types de handicap, à travers des documents en Facile à lire et à comprendre (FALC), des balises sonores, des annonces vocales ou des dispositifs permettant aux personnes sourdes et malentendantes d'accéder aux services d'information voyageurs.

Les retours des répondants témoignent ainsi d'une évolution progressive vers une information voyageurs plus inclusive, combinant supports physiques, outils numériques et solutions adaptées aux différents besoins d'accessibilité.



Depuis la LOM, l'accent est mis sur le droit à l'information des voyageurs :

Le droit à l'information est réaffirmé à l'article L1111-4 du code des transports « *Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'usager d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation* ».

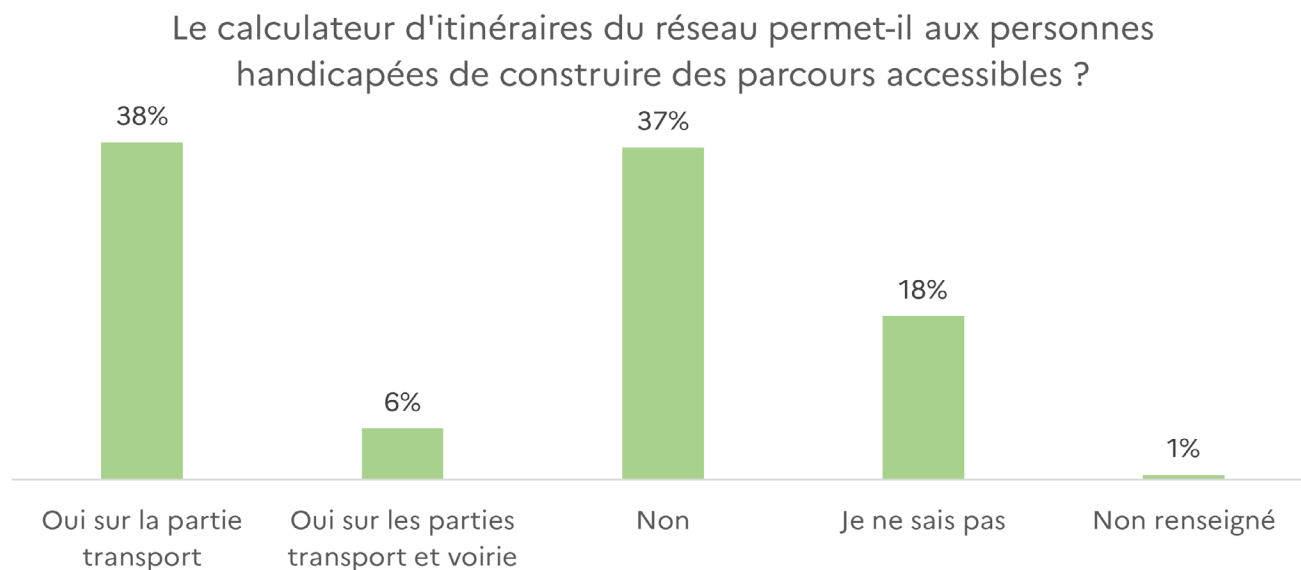
SYTRAL Mobilités : Le réseau TCL a développé un ensemble de dispositifs complémentaires facilitant l'accès à l'information voyageurs :

- Installation de balises sonores aux entrées de stations de métro et des agences commerciales (activable avec la télécommande universelle).
- Installation de bornes d'information voyageurs sur les principaux arrêts du réseau de bus (750) et sur les stations de tram avec annonces visuelles et sonores.
- Thermomètre dynamique mis en place dans les rames du métro B et dans les bus des lignes structurantes, permettant aux usagers de mieux se repérer dans leurs parcours.
- Service Allô TCL pour les personnes sourdes et malentendantes via un dispositif de mise en relation à une plate-forme de visioconférence (Elioz) avec possibilité pour l'utilisateur de communiquer au travers de la Langue des Signes Française (LSF), de la Transcription en Temps Réel de la Parole (TTRP) ou de la Langue française Parlée Complétée (LPC).

Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis : Le SITAC développe une approche combinant information voyageurs en temps réel et outils numériques inclusifs. Des écrans d'information voyageurs sont installés dans les principaux pôles d'échanges et arrêts structurants. En complément, le SITAC prévoit le déploiement d'une application de mobilité inclusive intégrant à la fois l'information voyageurs et des fonctionnalités de guidage.

Loire Forez Agglomération engage un travail de fond visant à rendre l'information voyageurs plus accessible à travers l'adaptation progressive des fiches horaires, règlements de service et conditions tarifaires au format Facile à lire et à comprendre (FALC).

Les calculateurs d'itinéraires intégrant des parcours accessibles : un outil en développement.



44 % des AOM ayant répondu à l'enquête (76 réseaux) disposent d'un calculateur d'itinéraires permettant aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles. Dans la majorité des cas (38 %), l'information porte sur le réseau de transport lui-même. Seuls 6 % des répondants déclarent disposer d'un outil intégrant également les cheminements piétons et la voirie.

Les retours des répondants montrent que les calculateurs d'itinéraires accessibles constituent un domaine en développement. Les réseaux les plus avancés cherchent désormais à proposer une information de bout en bout, intégrant non seulement l'accessibilité des lignes et des arrêts, mais également les conditions de cheminement, la disponibilité des équipements et, dans certains cas, des fonctionnalités de guidage adaptées aux différents types de handicap.

Cette évolution se heurte toutefois à la nécessité de disposer de données d'accessibilité fiables et régulièrement mises à jour, en particulier concernant la voirie et les cheminements piétons. Plusieurs réseaux soulignent ainsi que la qualité des données constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour garantir la pertinence des itinéraires proposés.



Depuis la LOM, l'obligation pour les Régions de prévoir des calculateurs d'itinéraires et leur accessibilité est également inscrite dans la loi à l'article L.1115-8 du Code des transports :

« Les autorités organisatrices désignées aux articles L.1231-3 et L.124-1 [il s'agit des Régions] veillent à l'existence d'un service d'information, à l'intention des usagers, portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans leur ressort territorial [...] ».

« Le cas échéant, elles veillent également à ce que leur service d'information réponde à des exigences d'accessibilité aux personnes handicapées, dans les conditions prévues à l'article 47 de 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 ».

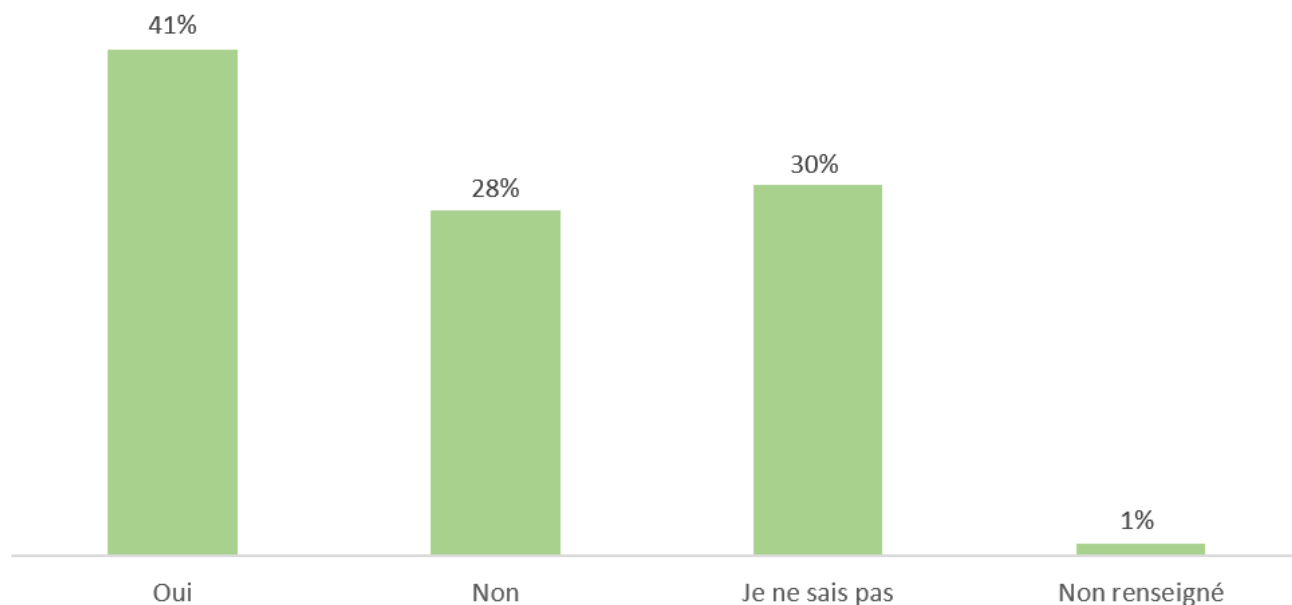


Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMAG) : Le calculateur d'itinéraires du réseau permet de construire des parcours accessibles de bout en bout en intégrant les contraintes liées à l'accessibilité. Le réseau poursuit actuellement un travail de collecte et de qualification des données relatives à la voirie, aux chemins piétons et à l'accès aux arrêts afin d'améliorer la qualité des résultats proposés aux usagers.

Le Mans Métropole : Dans le cadre de sa future délégation de service public, Le Mans Métropole prévoit le déploiement d'un calculateur d'itinéraires accessibles de bout en bout pour les personnes en situation de handicap moteur, ainsi qu'une application dédiée à la sécurisation des parcours des personnes déficientes visuelles.

Les données d'accessibilité en open data et intégrées dans les calculateurs d'itinéraires des régions pour 41 % des réseaux.

Intégration des données dans les calculateurs régionaux



72 AOM (41 %) déclarent que leurs données d'accessibilité sont en open data et intégrées dans le calculateur d'itinéraires régional.

Cela contribue à l'objectif de mise à disposition d'une information voyageurs unifiée à l'échelle régionale.

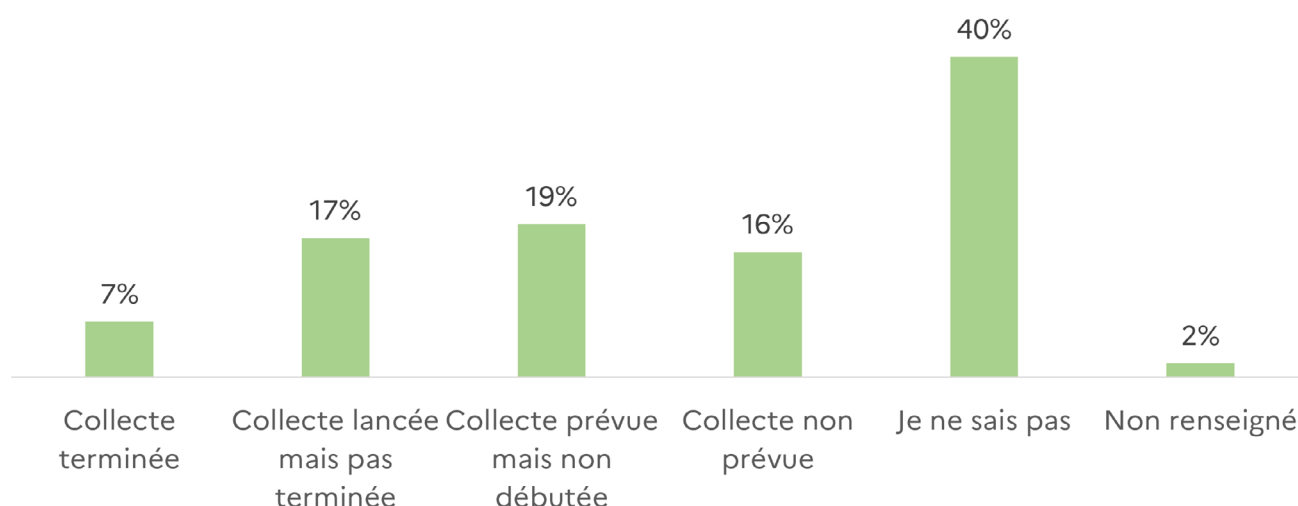
Pour l'instant, pour ces 41 % d'AOM ayant fait cette démarche, l'information est fournie principalement dans un format GTFS pour lequel l'accessibilité est centrée sur le handicap moteur et de façon basique : « Arrêt accessible » : « oui/non ». Il reste une grande marge de progression. Plusieurs réseaux travaillent désormais à enrichir ces données afin de mieux décrire les conditions réelles d'accessibilité, les cheminements piétons ou encore les besoins spécifiques liés à différents types de handicap.



Nantes Métropole publie ses données d'accessibilité en open data dans les formats GTFS et NeTEx. Les données relatives à l'accessibilité des lignes et des arrêts sont définies selon des critères établis localement (arrêt et ligne accessibles aux usagers en fauteuil roulant : oui/non) et sont intégrées dans plusieurs calculateurs d'itinéraires, notamment Destineo à l'échelle régionale et Naolib à l'échelle métropolitaine.

L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité dans les transports : un chantier engagé mais encore largement en construction

La collecte normalisée des données d'accessibilité dans les transports



75 AOM sur les 174 ayant répondu à l'enquête (43 %) déclarent avoir engagé ou prévu la collecte des données d'accessibilité des transports et l'évolution de leurs outils afin de pouvoir exploiter ces informations. Parmi elles, 33 ont programmé cette collecte sans l'avoir encore débutée, 30 l'ont engagée mais ne l'ont pas encore achevée et 12 déclarent avoir finalisé ce travail. À l'inverse, 27 AOM (16 %) indiquent ne pas prévoir cette démarche et 68 (40 %) ne sont pas en mesure de se prononcer.

Les retours des répondants montrent que la production de ces données constitue encore un chantier important pour de nombreuses collectivités. La collecte initiale, la qualification des points d'arrêt, la prise en compte des cheminements ainsi que la mise à jour régulière des informations sont autant de chantiers nécessaires à la collecte des données. L'évolution permanente des aménagements, la réalisation de travaux ou le changement des conditions d'accessibilité des arrêts sont des éléments structurants de la mise en qualité des données.

Les réseaux ont déjà des données en GTFS « oui/non » accessibles pour les arrêts de bus. Si cela permet déjà à des usagers en fauteuil roulant très autonomes d'utiliser le réseau, la loi impose, une information plus détaillée, au format NeTEx, pour tous les profils de handicap.



« L'obligation de collecte des données accessibilité est inscrite dans la loi, pour les transports aux articles L.115-6 et D.115-9 et pour la voirie, aux articles L.141-13 et R.121-24 du code de la voirie urbaine (collecte centrée sur les 200 m d'itinéraires principaux autour des arrêts prioritaires). L'objectif est de disposer de bases de données normalisées décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires. Les voyageurs peuvent alors construire des itinéraires accessibles depuis leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée ».

Plus d'information sur la page « Données d'accessibilité » sur www.accessibilite.gouv.fr ».

NOUVEAU : ces collectes doivent respecter la norme exigée par l'arrêté du 28 mai 2024 relatif aux normes et standards à suivre, c'est-à-dire éléments qui doivent être collectés de manière obligatoire tant dans les transports qu'en voirie et au format qui permet de les échanger (NeTEx accessibilité France).

Ressources



Page DMA, [données d'accessibilité et Acceslibre Mobilités](#)

Page du point d'accès national aux données mobilités : www.transport.data.gouv.fr, rubrique Normes.



Nantes Métropole publie ses données d'accessibilité en open data dans les formats GTFS et NeTEx. Les données relatives à l'accessibilité des lignes et des arrêts sont définies selon des critères établis localement et intégrées dans plusieurs calculateurs d'itinéraires, notamment Destineo à l'échelle régionale et Naolib à l'échelle métropolitaine. Cette démarche illustre le passage d'une logique de collecte à une logique de diffusion et de réutilisation des données au bénéfice des voyageurs.

Le Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour et son office de tourisme intercommunal travaillent à la création d'un guide de l'accessibilité du réseau permettant de connaître le niveau d'accessibilité de chaque point d'arrêt par type de handicap. Afin de garantir une information fiable et actualisée, des audits annuels des points d'arrêt sont réalisés pour prendre en compte les travaux et les évolutions du réseau. Cette démarche vise à disposer d'une donnée la plus exhaustive possible et à faciliter sa mise à jour régulière.

La Métropole Aix-Marseille-Provence a engagé une mission d'audit de l'ensemble de ses points d'arrêt. Cette démarche prévoit la réalisation d'un inventaire complet du patrimoine d'arrêts intégrant les critères d'accessibilité définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM). L'objectif est de disposer d'une base de données homogène et actualisée permettant d'améliorer l'information des voyageurs et le développement de futurs services numériques.

La collecte normalisée des données d'accessibilité en voirie : une obligation récente, un chantier à peine débuté

16 AOM sur les 41 ayant la compétence voirie se mobilisent sur ce chantier de collecte normalisée des données d'accessibilité en voirie (8 dont la collecte est prévue mais non débutée, 6 dont la collecte est lancée mais pas terminée et 2 dont la collecte est terminée).

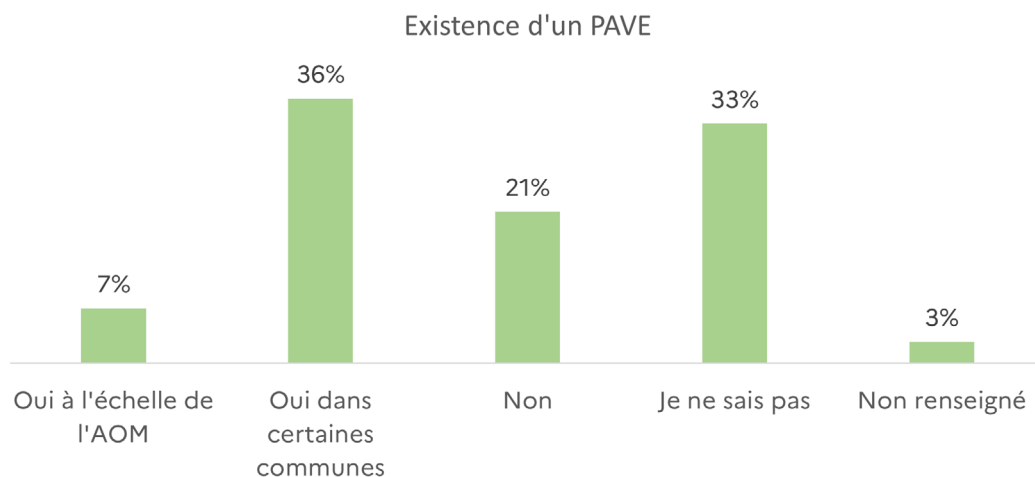
Plusieurs collectivités indiquent disposer de démarches préexistantes, telles que des PAVE (voir ci-dessous), des bases de données SIG, des audits d'accessibilité ou des applications de signalisation des obstacles. Aujourd'hui, la réglementation impose des exigences de collecte normalisée.



« L'obligation de collecte des données accessibilité est inscrite dans la loi, pour les transports aux articles L.115-6 et D.115-9 et pour la voirie, aux articles L.141-13 et R.121-24 du code de la voirie urbaine (collecte centrée sur les 200 m d'itinéraires principaux autour des arrêts prioritaires). L'objectif est de disposer de bases de données normalisées décrivant l'accessibilité des transports et de la voirie pour alimenter les calculateurs d'itinéraires. Les voyageurs peuvent alors construire des itinéraires accessibles depuis leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée ».

Plus d'information sur la page « Données d'accessibilité » sur www.accessibilite.gouv.fr ».

NOUVEAU : ces collectes doivent respecter la norme exigée par l'arrêté du 28 mai 2024 relatif aux normes et standards à suivre, c'est-à-dire éléments qui doivent être collectés de manière obligatoire tant dans les transports qu'en voirie et au format qui permet de les échanger (NeTEx accessibilité France).



43 % des AOM sur les 174 déclarent l'existence d'un PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics). 7% à l'échelle de l'AOM et 36 % dans certaines communes.



Les gestionnaires de voirie ont l'obligation depuis la loi d'orientation sur le handicap du 11 février 2005, d'élaborer **un plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics**. Or la collecte des données d'accessibilité en voirie est l'occasion de l'actualiser (voire de le faire le cas échéant).



Ressources

En réalisant la collecte voirie, les gestionnaires de voirie, répondent à deux obligations en une seule action pour le plus grand bénéfice des usagers : de nouveaux aménagements et de l'information sur l'accessibilité existante. Page DMA, [Données d'accessibilité et Acceslibre Mobilité](#).

Page dédiée au [modèle CNIG sur l'accessibilité des cheminements en voirie](#).



Colmar Agglomération : la ville de Colmar a établi un PAVE dès 2010, complété par un relevé des trottoirs et passages piétons non conformes sur l'ensemble de son territoire. Depuis lors, une commission communale d'accessibilité réalise un suivi régulier des améliorations apportées à l'espace public. Les préconisations issues de ce travail continuent aujourd'hui d'être appliquées dans les opérations d'aménagement conduites à l'échelle de l'agglomération.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) : a commencé la collecte des données des trottoirs et des carrefours accessibles en 2025, en interne, suivant le standard CNIG, dans le cadre de la démarche de collecte de données du patrimoine Peps. La BDD ne se limite pas au périmètre des 200 m autour des arrêts de TC (comme le demande la loi LOM) mais concerne l'ensemble du territoire métropolitain. La collecte va se faire sur plusieurs années et alimentera le calculateur d'itinéraire de M Réso en proposant les cheminements accessibles par type de handicap.

Brest Métropole participe au projet européen Interreg SMALL et s'appuie sur l'application Streetco afin de permettre l'identification et le signalement d'obstacles gênants pour les personnes à mobilité réduite. Cette démarche associe données de voirie et usages réels des personnes concernées afin d'améliorer la connaissance des difficultés rencontrées sur l'espace public.



Infrastructure de recharge de véhicule électrique : 19 % de places équipées sont accessibles

Les AOM ayant la compétence voirie déclarent 3 340 places équipées de bornes de recharge électrique en voirie dont 623 sont accessibles aux PMR (soit 19 %).

Les retours des répondants montrent que l'accessibilité des infrastructures de recharge constitue un sujet encore émergent. Plusieurs territoires sont en cours d'élaboration de leur schéma directeur des infrastructures de recharge, ce qui limite encore la disponibilité d'une vision exhaustive de l'offre accessible.

L'intégration des enjeux d'accessibilité dans les futurs déploiements d'infrastructures apparaît ainsi comme un levier essentiel pour garantir l'accès de tous aux nouvelles mobilités électriques.



Article L.2224-37 du code général des collectivités territoriales :

Extrait : « Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées ».

L'arrêté précisant les taux d'accessibilité à respecter en fonction du nombre de places équipées d'IRVE a été publié le 27 octobre 2023.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048284329>



L'arrêté du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places équipées de bornes de recharge est expliqué sur la page DMA « Accessibilité du stationnement ».



Rennes Métropole indique que les 28 infrastructures de recharge ouvertes au public et installées sur le domaine public, gérées par le Syndicat Départemental d'Énergie d'Ille-et-Vilaine, sont toutes accessibles. Le territoire compte également 160 infrastructures privées accessibles ainsi que 120 points de charge installés dans les parcs-relais du métro. D'ici fin 2026, environ 305 places supplémentaires devraient être équipées de points de charge dans les parkings en ouvrage.



Accessibilité des mobilités actives : 18 % des réseaux disposent de vélos adaptés dans leur flotte

Cette thématique est abordée pour la première fois dans l'enquête.

73 % des AOM (127 réseaux) déclarent disposer d'un service public de location de vélos sur leur territoire. Parmi elles, 19 % (24 réseaux) indiquent proposer des vélos adaptés au sein de leur flotte.

Par ailleurs, 29 % des AOM (50 réseaux) déclarent mettre en œuvre des actions visant à favoriser l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite à la pratique du vélo.

Les actions recensées sont variées. Elles portent notamment sur la mise à disposition ou le prêt de vélos adaptés, l'attribution d'aides financières à l'achat, l'aménagement d'itinéraires accessibles, la création de stationnements adaptés ou encore des actions de sensibilisation et d'accompagnement à la pratique. Plusieurs collectivités indiquent également intégrer progressivement les enjeux d'accessibilité dans leurs schémas directeurs cyclables et leurs politiques de développement du vélo.

Ces résultats témoignent d'une prise en compte croissante de l'accessibilité dans les politiques cyclables, bien que la majorité des actions recensées reposent aujourd'hui sur des initiatives locales ciblées plutôt que sur des dispositifs structurés à grande échelle.

Seules 22 % des AOM ont connaissance du concours/appel à projet des « Talents de la marche / Talents du vélo » organisé par le réseau vélo et marche.



La Communauté d'Agglomération du Cotentin prévoit la mise à disposition de vélos adaptés aux personnes handicapées à partir de 2026, avec différents matériels répondant à des besoins variés : vélos à assistance électrique adaptés, tricycles et vélos de type « minidial ».

Rennes Métropole dispose au sein du réseau STAR de plusieurs vélos adaptés, dont un modèle destiné aux personnes en fauteuil roulant et un autre conçu pour les personnes présentant des troubles du spectre autistique. La collectivité conduit également une réflexion sur l'adaptation du matériel proposé dans le cadre du futur marché de location de vélos.

Colmar Agglomération a intégré l'accessibilité à un projet cyclable structurant en mettant en place un circuit accessible aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du tracé de la « Boucle Alsace à vélo pour tous ». Cette démarche a été conduite en coordination avec les communes traversées ainsi qu'une Communauté de Communes voisine afin d'assurer la continuité de l'itinéraire.

LISTE DES 174 AOM QUI ONT RÉPONDU CETTE ANNÉE A L'ENQUÊTE

A

[Agglomération Montargoise et rives du Loing](#)

[Agglomération Pays d'Issoire](#)

[Agglomération de la Provence Verte](#)

[Amiens Métropole](#)

[ARCHE Agglomération](#)

[Artois Mobilités \(syndicat\)](#)

[Aurillac Agglomération](#)

B

[Bordeaux Métropole](#)

[Brest Métropole](#)

C

[Clisson Sèvre et Maine Agglomération](#)

[Communauté d'Agglomération Carcassonne Agglomération](#)

[Communauté d'Agglomération Castres Mazamet](#)

[Communauté d'agglomération de Colmar](#)

[Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire](#)

[Communauté d'Agglomération de l'Albigeois](#)

[Communauté d'Agglomération de l'Auxerrois](#)

[Communauté d'Agglomération de Morlaix](#)

[Communauté d'Agglomération de Moulins](#)

[Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges](#)

[Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive](#)

[Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême](#)

[Communauté d'Agglomération du Grand Avignon](#)

[Communauté d'Agglomération du Niortais](#)

C (suite)

[Communauté d'Agglomération du Pays de Laon](#)

[Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie](#)

[Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois](#)

[Communauté d'Agglomération du Territoire de la Côte Ouest](#)

[Communauté d'Agglomération Epernay, Coteaux et Plaine de Champagne](#)

[Communauté d'Agglomération Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération](#)

[Communauté d'Agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne](#)

[Communauté d'Agglomération Lorient Agglomération](#)

[Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère](#)

[Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche](#)

[Communauté d'Agglomération Quimperlé Communauté](#)

[Communauté d'Agglomération Rochefort Océan](#)

[Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis](#)

[Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette](#)

[Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins](#)

[Communauté d'Agglomération Chauny - Tergnier - La Fère](#)

[Communauté d'Agglomération Creil Sud Oise](#)

[Communauté d'Agglomération de Bar le Duc Sud Meuse](#)

[Communauté d'Agglomération de Cambrai](#)

[Communauté d'Agglomération de Haguenau](#)

[Communauté d'Agglomération de la Région de Château-Thierry](#)

[Communauté d'agglomération de la Région Dieppoise](#)

[Communauté d'Agglomération de Vesoul](#)

[Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud](#)

[Communauté d'Agglomération du Bocage Bressuirais](#)

[Communauté d'agglomération du Boulonnais](#)

[Communauté d'Agglomération du Cotentin](#)

[Communauté d'Agglomération du Grand Dole](#)

[Communauté d'Agglomération du Grand Saint-Dizier Der et Vallées](#)

[Communauté d'Agglomération du Grand Verdun](#)

[Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse - Régie des transports Sillage](#)

[Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Omer](#)

C (suite)

[Communauté d'Agglomération du Puy en Velay](#)

[Communauté d'Agglomération du SUD](#)

[Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance](#)

[Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée](#)

[Communauté d'agglomération Le Grand Chalon](#)

[Communauté d'Agglomération Lisieux Normandie](#)

[Communauté d'agglomération Royan Atlantique](#)

[Communauté d'Agglomération Saint-Avold Synergie](#)

[Communauté d'Agglomération Tarbes Lourdes Pyrénées](#)

[Communauté de Communes Armagnac Adour](#)

[Communauté de Communes Cœur de Maurienne Arvan](#)

[Communauté de Communes Cœur de Nacre](#)

[Communauté de Communes Cœur de Savoie](#)

[Communauté de Communes de Chinon, Vienne et Loire](#)

[Communauté de Communes de Coutances Mer et Bocage](#)

[Communauté de Communes de Fier et Usses](#)

[Communauté de Communes de l'Ouest Vosgien](#)

[Communauté de Communes de la Porte des Vosges Méridionales](#)

[Communauté de Communes de la Station des Rousses](#)

[Communauté de Communes de l'Oust à Brocéliande](#)

[Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois](#)

[Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs](#)

[Communauté de Communes Dombes Saône Vallée](#)

[Communauté de Communes du Bassin d'Aubenas](#)

[Communauté de Communes du Bassin de Pont à Mousson](#)

[Communauté de Communes du Briançonnais](#)

[Communauté de Communes du Clermontois](#)

[Communauté de Communes du Grand Autunois Morvan](#)

[Communauté de Communes du Grand Pontarlier](#)

[Communauté de Communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel](#)

[Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile](#)

[Communauté de Communes du pays d'Évian - Vallée d'Abondance](#)

C (suite)

[Communauté de Communes du Pays Sabolien](#)
[Communauté de Communes du Sud Corse](#)
[Communauté de Communes du Sud-Artois](#)
[Communauté de Communes du Thouarsais](#)
[Communauté de Communes Jallie Eau-Bourde](#)
[Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud](#)
[Communauté de Communes Morvan Sommets et Grands Lacs](#)
[Communauté de Communes Moselle et Madon](#)
[Communauté de Communes Rhône Lez Provence](#)
[Communauté de Communes Sarlat Périgord Noir](#)
[Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud](#)
[Communauté de Communes Terrassonnais Haut Périgord Noir](#)
[Communauté de Communes Val d'Ille-Aubigné](#)
[Communauté de Communes Yvetot Normandie](#)
[Communauté de la Riviera Française](#)
[Communauté Intercommunale des Villes Solidaires](#)
[Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion](#)
[Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral](#)
[Communauté Urbaine de Limoges Métropole](#)
[Communauté Urbaine du Grand Poitiers](#)
[Communauté Urbaine du Grand Reims](#)
[Concarneau Cornouaille agglomération](#)

D

[Dijon Métropole](#)
[Dinan Agglomération](#)
[Dracénie Provence Verdon Agglomération](#)

E

[Estérel Côte d'Azur Agglomération](#)
[Eurométropole de Strasbourg](#)

F

[Flers Agglomération](#)

G

[Grand Besançon Métropole](#)

[Grand Chambéry](#)

[Grand Périgueux](#)

[Guingamp-Paimpol Agglomération](#)

H

[Haut-Bugey Agglomération](#)

L

[La Cali - Communauté d'agglomération du Libournais](#)

[La Roche-sur-Yon Agglomération](#)

[Lamballe Terre et Mer](#)

[Le Grand Narbonne](#)

[Le Havre Seine Métropole](#)

[Le Mans Métropole](#)

[Les Sables d'Olonne Agglomération](#)

[Loire Forez Agglomération](#)

M

[Métropole Aix-Marseille-Provence](#)

[Métropole du Grand Nancy](#)

[Métropole Européenne de Lille](#)

[Métropole Nice Côte d'Azur](#)

[Métropole Rouen Normandie](#)

[Montpellier Méditerranée Métropole](#)

[Mulhouse Alsace Agglomération](#)

N

[Nantes Métropole](#)

[Nîmes Métropole](#)

O

[Orléans Métropole](#)

P

[Pays de Montbéliard Agglomération](#)

[Perpignan Méditerranée Métropole](#)

[Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Thierache](#)

[Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays du Lunévillois](#)

[Pôle métropolitain du Genevois Français](#)

R

[Rennes Métropole](#)

[Roannais Agglomération](#)

[Rodez Agglomération](#)

S

[Saint-Étienne Métropole](#)

[Saint-Lô Agglomération](#)

[Saint-Louis Agglomération](#)

[Seine Normandie Agglomération](#)

[Sète Agglopôle Méditerranée](#)

[Syndicat des Mobilités de l'aire Grenobloise](#)

[Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour](#)

[Syndicat Intercommunal de Mobilité et d'Organisation Urbaine du Valenciennois](#)

[Syndicat Intercommunal des Transports urbains de l'Agglomération du Calaisis](#)

[Syndicat Mixte des 4 Communautés de Communes](#)

[Syndicat Mixte des Transports de Toulouse](#)

[Syndicat Mixte des Transports du Bassin de Briey](#)

S (suite)

[Syndicat Mixte des Transports du Douaisis](#)

[Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération Clermontoise](#)

[Syndicat Mixte des Transports Publics du Bassin d'Alès](#)

[Syndicat Mixte intercommunal à vocation de transports urbains de l'agglomération de Bourges](#)

[Syndicat Mixte Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy](#)

[SYTRAL Mobilités](#)

T

[Thonon Agglomération](#)

[Tisseo Collectivités](#)

V

[Val-de-Garonne Agglomération](#)

[Valence-Romans Mobilités](#)

[Ville de Paray Le Monial](#)

[Ville de Sainte-Menehould](#)

[Vitré Communauté](#)



Elle crée les conditions du dialogue avec tous les acteurs : privés, publics associatifs, pour faire émerger les consensus nécessaires à la définition et la mise en œuvre de la politique d'accessibilité.

Contactez la DMA ou inscrivez-vous à la lettre mensuelle de la DMA par simple mail : dma.sg@developpement-durable.gouv.fr