



MINISTÈRES  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE  
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
TRANSPORTS  
VILLE ET LOGEMENT

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Accessibilité des transports interurbains

## Des obligations à la mise en œuvre

### État des lieux 2025



**En 2026, 11 des 12 Régions métropolitaines françaises ont répondu à cette enquête annuelle.**

**L'enquête annuelle est pilotée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA)** du ministère de l'Aménagement, du Territoire et de la Transition écologique, et administrée par **le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)**.

En 2026, **11 des 12 Régions métropolitaines** ont répondu à l'enquête, portant sur l'année 2025, ouverte de mi-février au 1<sup>er</sup> mai 2026 (données au 31 décembre 2025).

Les ministères tiennent à remercier l'ensemble des Régions 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.

Ce rapport présente les principaux enseignements de l'enquête et met en lumière les pratiques développées par les Régions en matière d'accessibilité des transports, afin d'alimenter le partage d'expériences et l'amélioration continue des politiques publiques.

Le questionnaire a de nouveau été enrichi pour intégrer des thématiques identifiées par les Régions lors des précédents webinaires : systèmes d'embarquement, annonces sonores et visuelles, dispositifs pédagogiques et d'accompagnement humain, etc.

Le nombre d'arrêts recensés apparaît en diminution par rapport à l'édition précédente en raison d'une évolution de la méthodologie de déclaration. Les répondants pouvaient désormais renseigner leurs données selon deux approches distinctes :

- une déclaration fondée sur la logique « **1 arrêt = 2 quais** » ;
- une déclaration fondée sur l'arrêt physique, selon la logique « **1 arrêt = 1 quai** ».

Cette double modalité de réponse a conduit à des pratiques de déclaration hétérogènes entre les Régions, modifiant mécaniquement le volume total d'arrêts recensés. La baisse observée ne traduit donc pas une diminution effective du nombre d'arrêts, mais résulte exclusivement de cette évolution méthodologique.

Dans une logique d'amélioration continue et de partage des bonnes pratiques, 3 des 11 régions ayant participé à l'enquête ont accepté que les données collectées soient transmises, sous une forme anonymisée, aux exploitants de transport intervenant sur leur territoire, afin de nourrir le dialogue entre autorités organisatrices et exploitants et de favoriser l'amélioration continue des services.

.....

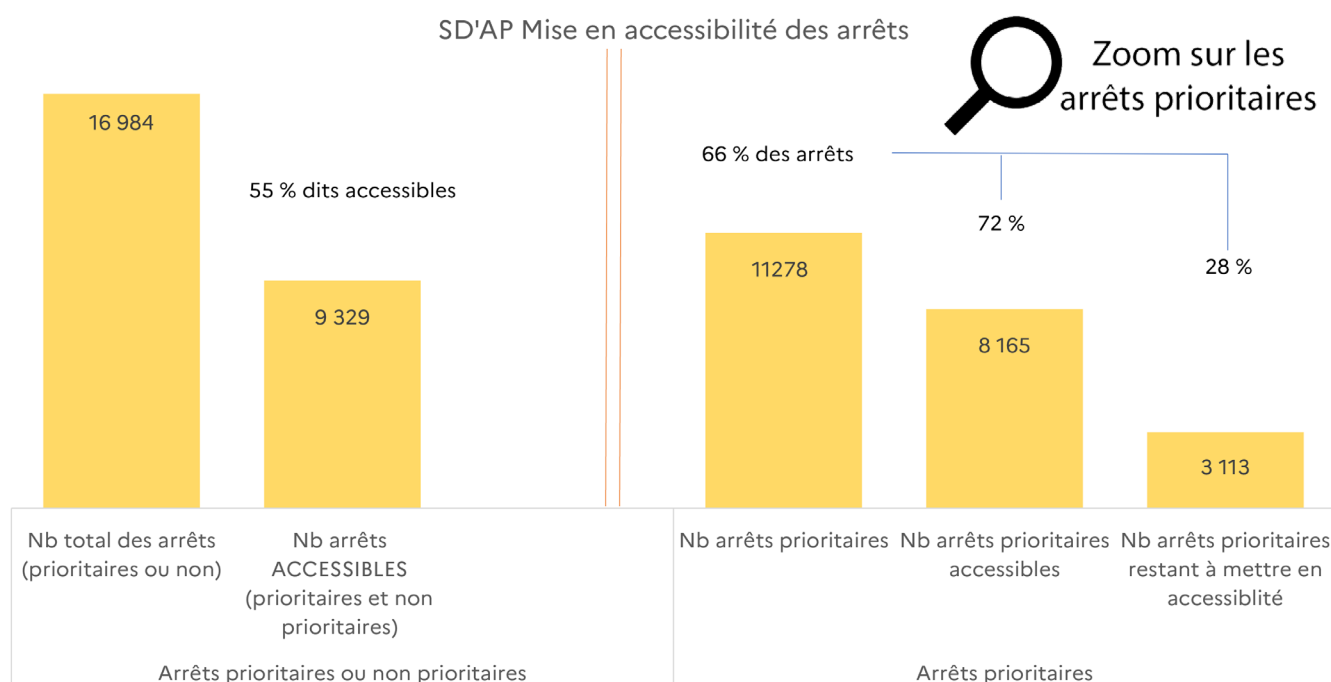


## Accessibilité des arrêts : des contextes régionaux différenciés

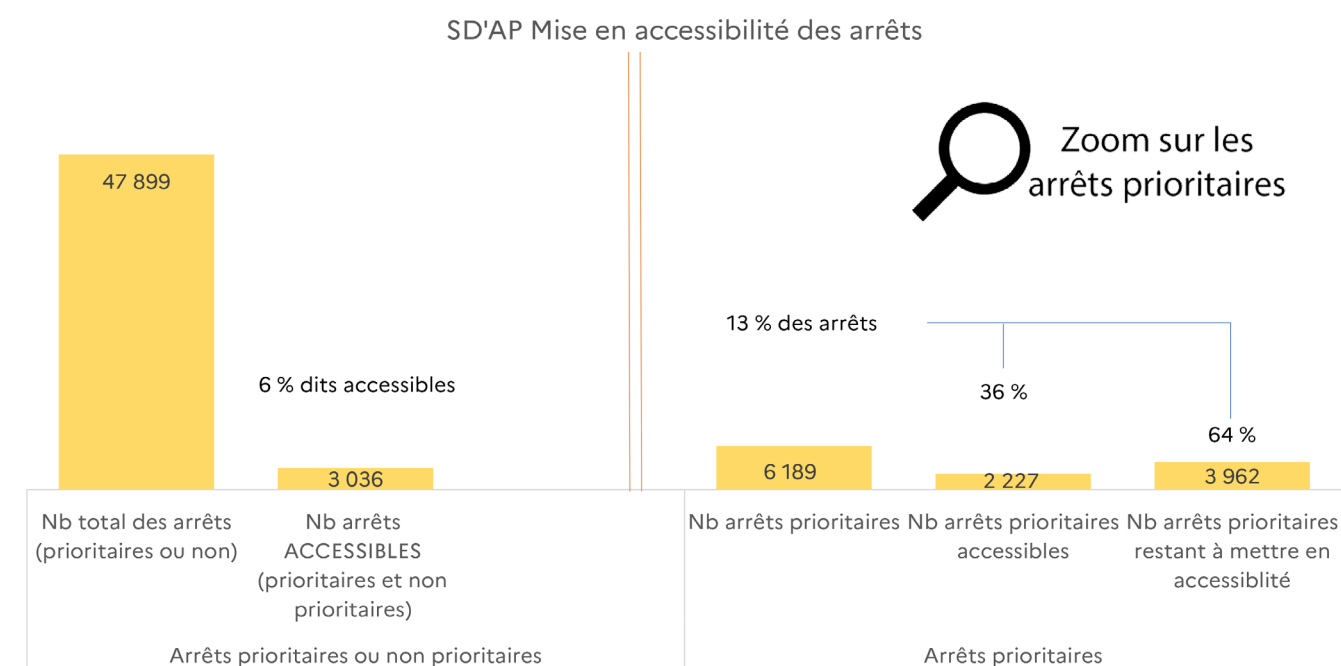
Les 11 Régions ayant répondu à l'enquête déclarent un total de 64 883 points d'arrêt desservis par les services routiers régionaux (lignes régionales, départementales et, dans certains cas, par des lignes relevant d'AOM locales).

Compte tenu des caractéristiques très spécifiques du réseau francilien, les résultats de l'Île-de-France sont analysés séparément de ceux des autres Régions.

### En Île-de-France :



### Hors Île-de-France :



## La différence entre l'Île-de-France et les autres régions est particulièrement marquée.

L'Île-de-France présente un profil spécifique, avec une proportion d'arrêts prioritaires nettement plus élevée que dans les autres Régions : **66 % des arrêts**, contre **13 %** pour les réseaux routiers régionaux hors Île-de-France.

Ce niveau élevé s'explique à la fois par **un nombre très important d'arrêts** relevant de réseaux urbains denses et par une **politique régionale volontariste**, qui fixe un objectif de 70 % d'arrêts accessibles par ligne.

Par ailleurs, le taux d'arrêts déclarés comme « accessibles » est lui aussi particulièrement élevé : **55 %**, et même **72 %** si l'on considère uniquement les arrêts prioritaires. La politique ancienne de subvention des travaux d'accessibilité a très probablement contribué à ces résultats.

Ces chiffres sont en hausse par rapport à l'année dernière, démontrant une amélioration continue de l'accessibilité francilienne.

Hors Île-de-France, les réseaux régionaux sont principalement constitués de **lignes routières interurbaines desservies par des cars**. Dans ce contexte, les arrêts prioritaires représentent une part plus limitée du réseau (**13 % des arrêts**), dont **36 %** sont déclarés accessibles.



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 applicables aux cheminements piétons découlent de **l'arrêté du 15 janvier 2007** relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Elles portent notamment sur les caractéristiques des revêtements, la largeur des cheminements, les espaces de manœuvre et de rotation, les pentes ou encore les dispositifs de franchissement.

En revanche, **la hauteur de quai de 18 cm ne constitue pas une exigence réglementaire**. Il s'agit d'une préconisation technique visant à garantir, dans la majorité des cas, une pente compatible avec l'utilisation des palettes d'accès des autobus. Cette hauteur peut toutefois être adaptée en fonction des caractéristiques du matériel roulant exploité sur le réseau, afin d'assurer une accessibilité effective.



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





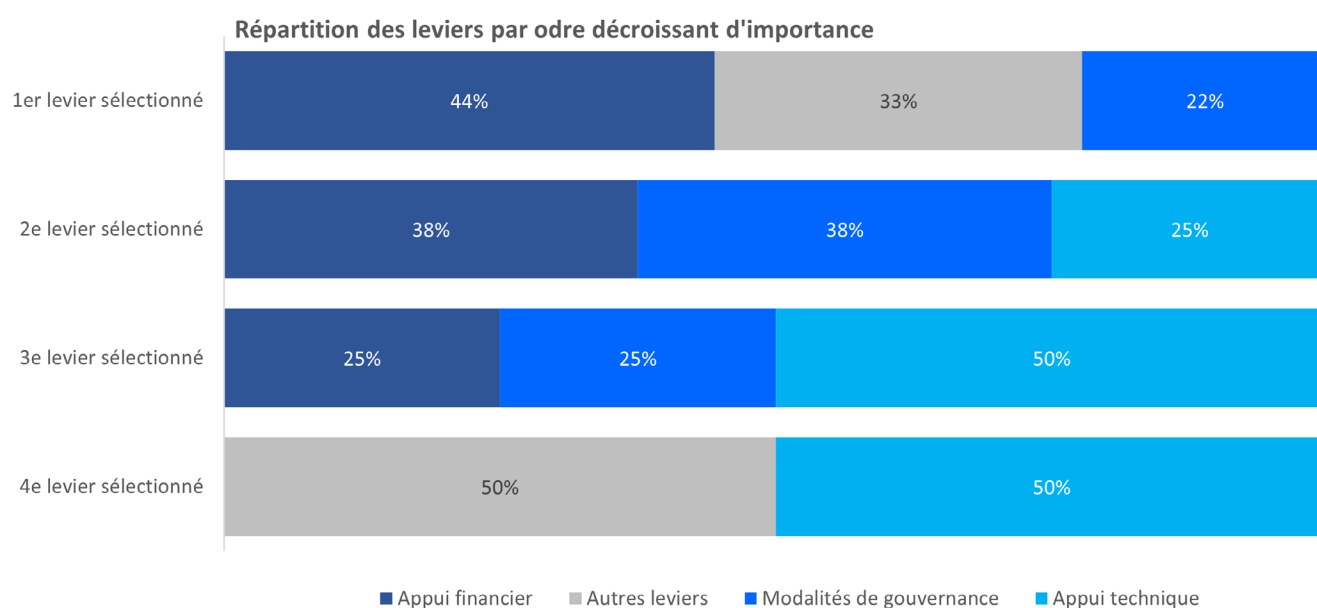
**Région Normandie :** Le réseau Nomad Car dessert plus de 12 000 points d'arrêt physiques, dont 3 450 arrêts sur les lignes régulières. La Région indique que les évolutions successives des compétences entre collectivités et les réorganisations du réseau ont retardé la définition d'un schéma régional routier d'accessibilité.

Néanmoins, la Région a maintenu un dispositif d'aide aux gestionnaires de voirie pour accompagner les opérations de sécurisation et de mise en accessibilité des arrêts, qui étaient planifiées avant les transferts de compétences (Seine-Maritime). Enfin, la Région Normandie prévoit un diagnostic régional d'accessibilité en 2026.

**Conseil Régional Nouvelle Aquitaine :** La convention SDAP signée avec le Conseil Département de la Gironde permet un suivi et un avancement régulier des mises en accessibilité des points d'arrêts prioritaires.

**Région Hauts-de-France :** Un travail d'analyse est en cours de finalisation pour définir une liste de points d'arrêt prioritaires à une mise en accessibilité.

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



Les Régions soulignent que l'accélération de la mise en accessibilité des arrêts repose sur une combinaison de leviers financiers, techniques et organisationnels.

Si l'appui financier est cité comme le principal facteur d'accélération (44 % des répondants), les modalités de gouvernance et l'appui technique apparaissent également déterminants au regard de la complexité des opérations à conduire.

Les retours d'expérience mettent en évidence des projets mobilisant une pluralité d'acteurs (Régions, AOM, gestionnaires de voirie), sur des linéaires parfois très importants et dans des contextes techniques variés (arrêts scolaires, dessertes occasionnelles, contraintes liées au matériel roulant).

Plusieurs Régions ont ainsi structuré des dispositifs d'accompagnement des AOM locales, associant conventions de financement, appui technique et coordination des acteurs.

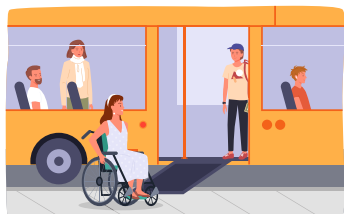
Parmi les leviers complémentaires identifiés, certaines Régions mettent en avant la nécessité de renforcer la coordination entre les différents acteurs impliqués dans la mise en accessibilité des arrêts, ainsi que de poursuivre les actions d'accompagnement et d'incitation à la mise en œuvre de la réglementation.



**Conseil Régional Centre-Val de Loire :** Un cadre d'intervention a été mis en place par la Région Centre Val de Loire dans le but d'aider les AOM à mettre en conformité leurs points d'arrêts routiers à hauteur de 8 000 € / arrêt.

**Région Bourgogne Franche Comté :** Le règlement d'intervention de la Région est mis en place, permettant de financer jusqu'à 80 % des travaux de mise en accessibilité des AOM.

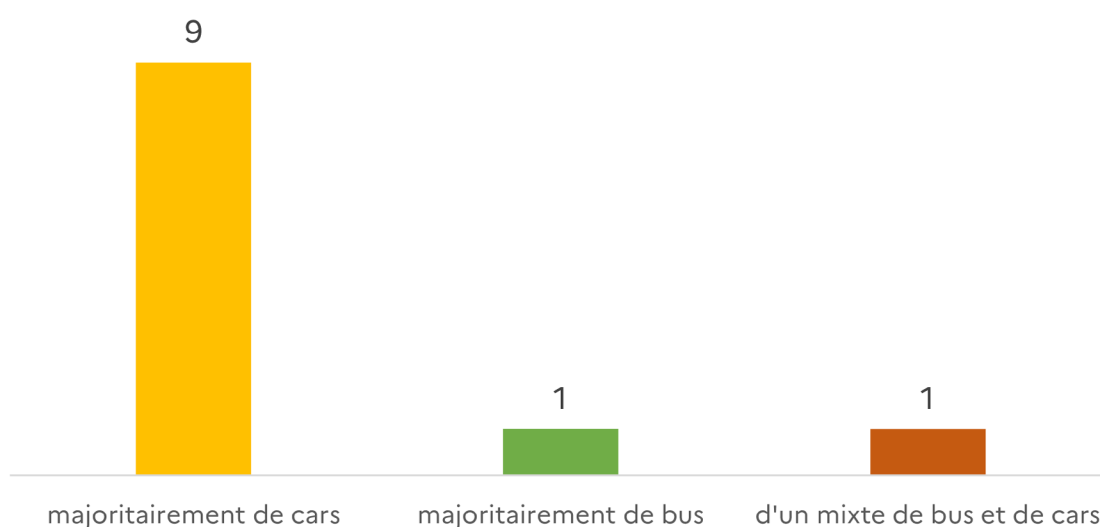
**Île-de-France Mobilités :** La Région finance jusqu'à 70 % des études et des travaux de mise en accessibilité des arrêts, soit le taux maximal autorisé. Elle souligne toutefois que certaines petites communes restent confrontées à des difficultés de mise en œuvre faute de moyens humains et techniques suffisants.



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

**Les parcs de véhicules sont équipés majoritairement de cars**

Composition du parc de véhicules



9 des 11 Régions ayant répondu déclarent un parc principalement constitué de cars. Cette situation reflète la vocation essentiellement interurbaine des réseaux régionaux, les arrêts étant majoritairement interurbains (45 %) ou mixtes, à la fois urbains et interurbains (55 %).

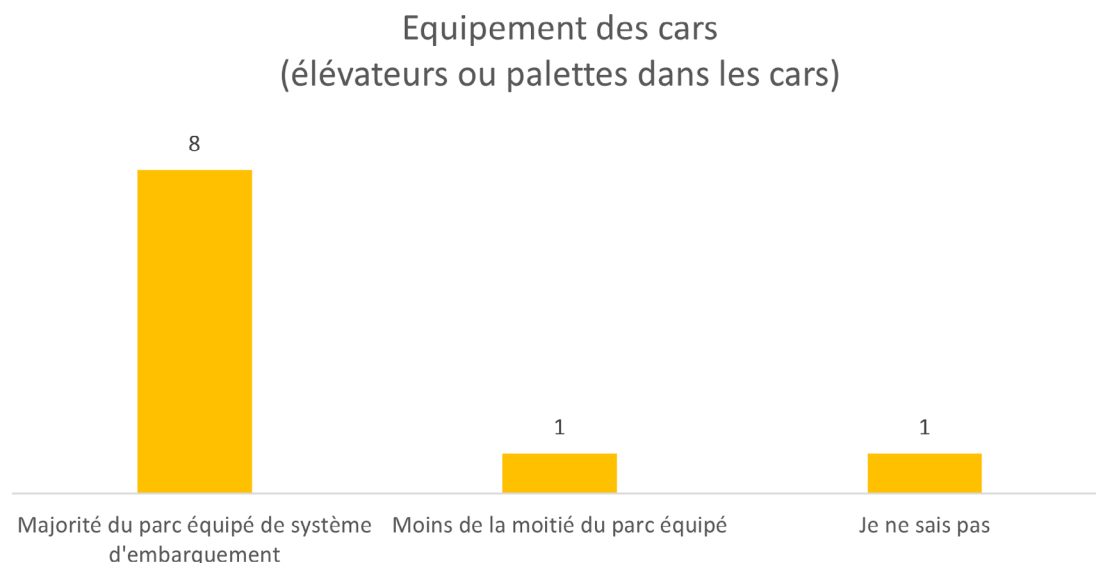
L'Île-de-France se distingue par un profil sensiblement différent, avec un parc majoritairement composé de bus, en cohérence avec la forte densité de son réseau urbain. La Région Bourgogne-Franche-Comté présente quant à elle un parc mixte de bus et de cars.

Les cars classiques constituent le type de véhicule majoritairement utilisé par les répondants (73 % avec 8 réseaux).

Les cars à plancher surbaissé restent nettement moins représentés, témoignant d'une prédominance des matériels conventionnels au sein des réseaux concernés (1 seul réseau), les 2 autres réseaux n'ont pas répondu.

Cette diversité de composition constitue une clé de lecture des résultats présentés dans les chapitres suivants consacrés à l'accessibilité des véhicules.

## Les systèmes d'embarquement dans les cars : un parc désormais majoritairement équipé



Les systèmes d'embarquement destinés aux personnes à mobilité réduite sont désormais largement déployés dans les cars régionaux.

Neuf Régions déclarent disposer d'un parc majoritairement équipé de dispositifs d'embarquement (palette ou élévateur). Une seule Région indique que moins de la moitié de son parc est équipé, tandis qu'une autre ne dispose pas encore d'une vision consolidée sur ce point.

Par ailleurs, pour le cas particulier de l'Île-de-France, dont le parc est majoritairement composé de bus, les véhicules sont équipés en totalité ou en majorité de palettes automatiques.

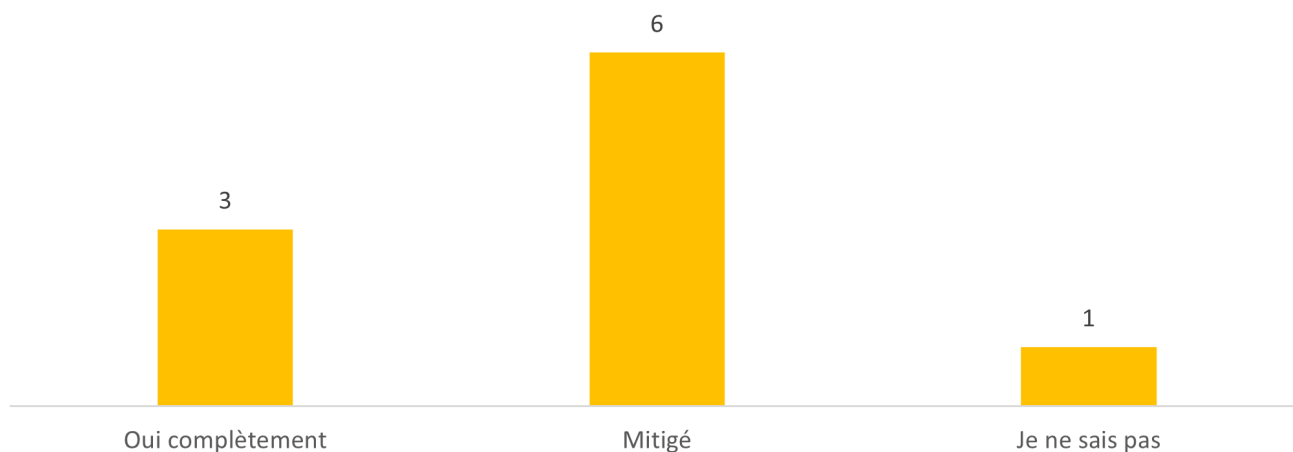


**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Tous les marchés récents de lignes routières régionales prévoient que les véhicules de transport en commun accessibles soient obligatoirement équipés pour la prise en charge des usagers concernés.



## 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)



La majorité des répondants expriment une **satisfaction mitigée** concernant l'exploitation des systèmes d'embarquement. Les retours indiquent **des performances irrégulières**, avec seulement une minorité pleinement satisfaite.

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.

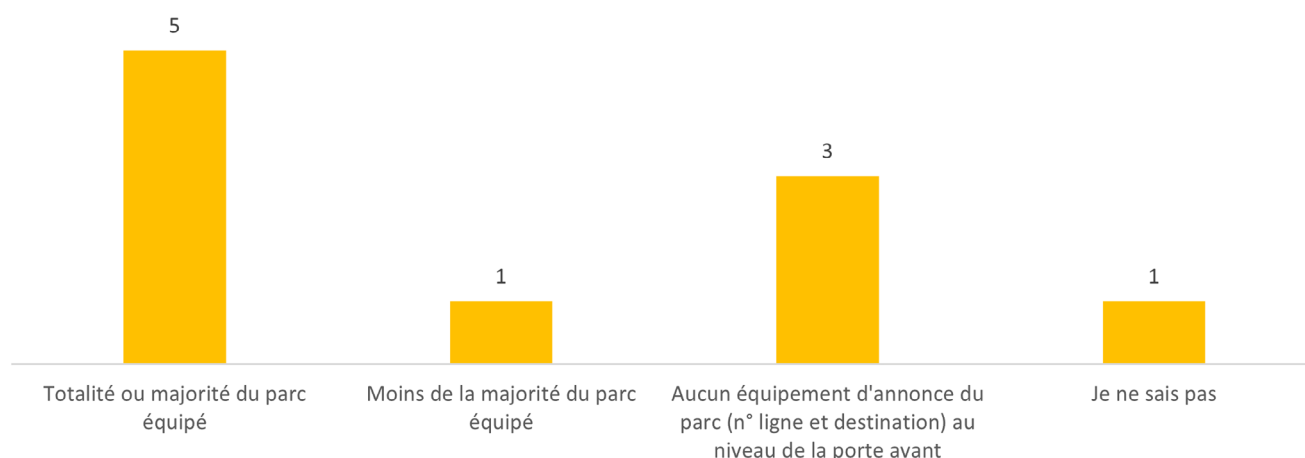
### Gestion de la place UFR dans les cars : une gestion le plus souvent anticipée.

La majorité des Régions (7) privilégient une **gestion anticipée** de la place UFR via une **réservation possible mais non obligatoire en amont**.

2 Régions gèrent la place UFR en direct à l'arrivée quand le car arrive.

## Annonces sonores dans les cars : un déploiement encore hétérogène

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



L'équipement des cars en dispositifs d'annonces sonores à la porte avant apparaît contrasté selon les Régions. Cinq Régions déclarent que la totalité ou la majorité de leur parc est équipée, tandis que trois indiquent ne disposer d'aucun équipement de ce type. Une Région déclare que moins de la moitié de son parc est équipée et une autre indique ne pas être en mesure de se prononcer.



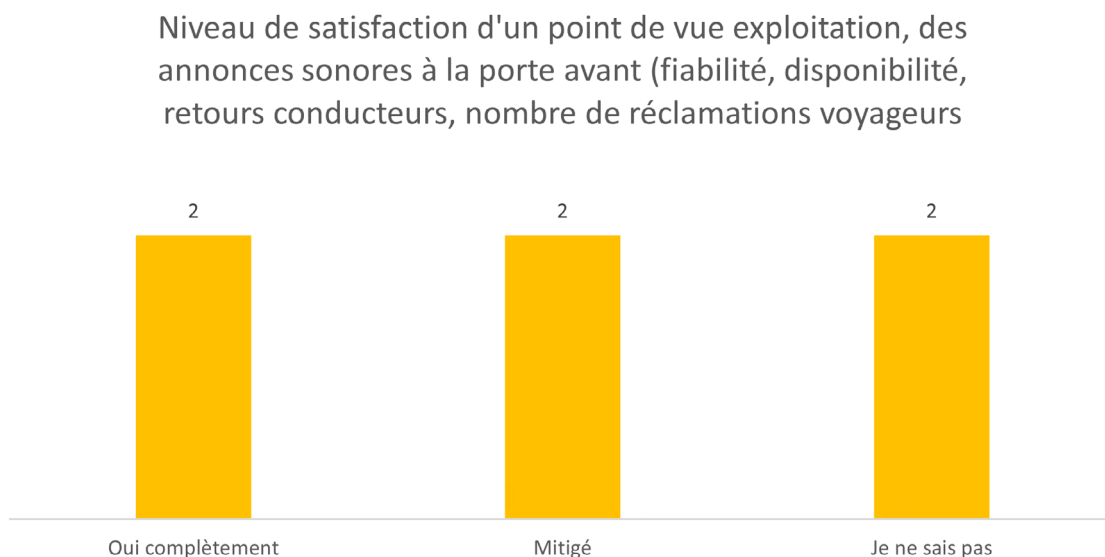
L'ensemble des véhicules doivent être équipés d'annonces sonores et visuelles à bord (ASVA) et d'annonce sonore à la porte avant (qui complète l'information visuelle donnée sur le « fronton » du véhicule (la girouette).



**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Les marchés récents de lignes régulières prévoient systématiquement des annonces sonores intérieures, avec un relais obligatoire par le conducteur en cas de défaillance des équipements.

**Région Grand Est :** La Région va mettre en place de l'information sonore à compter de septembre 2026 puis progressivement sur les réseaux FLUO jusqu'en 2030.

**En matière de satisfaction, une répartition uniforme qui traduit une forte hétérogénéité des réseaux d'un point de vue exploitation des annonces sonores dans les cars**



Les retours concernant l'exploitation des annonces sonores à la porte avant se répartissent de manière équilibrée entre une satisfaction complète, une satisfaction mitigée et l'absence d'avis, reflétant des niveaux de déploiement et d'appropriation variables selon les réseaux.

Dans certains territoires, l'utilisation des annonces sonores demeure compliquée, notamment lorsque des conducteurs choisissent de ne pas activer le dispositif. Dans d'autres, bien que l'ensemble du parc soit équipé, il apparaît que certains conducteurs coupent volontairement le son, une pratique susceptible d'entraîner des pénalités lors des contrôles.

Ces retours mettent en évidence l'importance de la formation des conducteurs, de leur sensibilisation et du suivi des pratiques afin de garantir une information sonore effectivement délivrée aux voyageurs.



## Les services de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) : une simplification progressive des conditions d'accès

Les services de transport des personnes à mobilité réduite (TPMR) sont largement présents au sein des réseaux régionaux.

5 Régions sur 11 déclarent disposer d'un service dédié et quatre indiquent avoir engagé une simplification de ses conditions d'accès, notamment par la suppression de l'obligation de résidence sur le territoire ou de certaines formalités administratives pour les titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI) mention invalidité.

Les organisations demeurent toutefois hétérogènes selon les territoires. Cette diversité s'explique notamment par les transferts successifs de compétences entre les Départements et les Régions, qui ont conduit au maintien de dispositifs et de modalités de fonctionnement différenciés selon les territoires.



**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<sup>er</sup> 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.



**Île-de-France Mobilités :** Depuis 2020, la suppression de la notion de ressort territorial permet aux personnes non franciliennes de s'inscrire au service PAM, sous réserve de remplir les critères d'éligibilité (CMI mention invalidité ou GIR 1 à 4).

**Région Normandie :** Le réseau Nomad Car propose plusieurs dispositifs adaptés aux besoins des territoires : AccèCar, service de transport sur réservation de domicile à destination, un service de substitution aux lignes commerciales pour les usagers en fauteuil roulant dans certains départements, ainsi que des services de transport à la demande sur d'autres territoires. Cette organisation illustre la diversité des dispositifs régionaux possibles.



## La tarification spéciale pour les accompagnateurs : une quasi généralisation

En 2025, la tarification spécifique en faveur des accompagnateurs des personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI) est désormais quasi généralisée au sein des réseaux régionaux. 9 Régions sur 11 proposent une mesure tarifaire dédiée, sous la forme d'une gratuité ou d'un tarif réduit.

Cette évolution contribue à lever un frein économique aux déplacements des personnes dont l'autonomie nécessite un accompagnement. Les modalités de mise en œuvre demeurent toutefois variables selon les Régions, qu'il s'agisse des critères d'éligibilité, du niveau de réduction accordé ou des formalités permettant d'en bénéficier.



**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 ».



**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Depuis une délibération de 2021, la gratuité est accordée aux accompagnateurs des personnes en situation de handicap titulaires d'une carte mobilité inclusion comportant la mention « besoin d'accompagnement », pour l'ensemble des services régionaux (TER, cars Région, Léman Express et cars Région Express). À bord des cars, il suffit que l'accompagnateur monte simultanément avec le titulaire de la CMI pour qu'une contremarque à 0 € soit délivrée par le conducteur.

**Région Haut-de-France :** La Région a mis en place une tarification spécifique comprenant un abonnement préférentiel pour les personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion ainsi que la gratuité pour leurs accompagnateurs lorsque la carte comporte la mention « besoin d'accompagnement ».

**Région Normandie :** L'accompagnateur d'une personne en situation de handicap voyage gratuitement sur présentation du justificatif prévu dans la grille tarifaire auprès du conducteur.



## Actions pédagogiques : pour favoriser l'appropriation du réseau

Cette thématique est introduite pour la première fois dans l'enquête 2026. Au fil des éditions précédentes, plusieurs Régions avaient en effet indiqué conduire des actions pédagogiques afin de présenter le réseau, d'expliquer ses modalités d'utilisation.

Ainsi, 5 Régions sur 11 déclarent mettre en œuvre des actions 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.



**Conseil Régional Centre-Val de Loire :** Le réseau Rémi met à disposition une rubrique dédiée à l'accessibilité regroupant les services disponibles pour les voyageurs en situation de handicap ou à mobilité réduite, ainsi qu'un dépliant spécifique présentant les modalités d'accompagnement et les solutions de transport accessibles.



**Région Auvergne Rhône-Alpes :** Le réseau Cars Région développe une démarche globale associant un carnet de voyage personnalisé destiné aux personnes présentant un handicap cognitif, psychique ou mental, des actions de formation et de sensibilisation des conducteurs, ainsi que des dispositifs d'information et d'accompagnement des voyageurs. Le carnet, conçu selon les principes du Facile à lire et à comprendre (FALC), permet de préparer chaque étape du trajet en train ou en car régional.



**Île-de-France Mobilités :** Des livrets pédagogiques sont proposés aux personnes en situation de handicap. Les opérateurs de transport organisent également des interventions dans les collèges et établissements spécialisés, afin de présenter le réseau et d'accompagner les usagers dans son utilisation.

**Région Bretagne :** Des livrets d'information sont mis à disposition des voyageurs et des rencontres avec les associations sont organisées à leur demande afin de présenter les services régionaux et d'échanger sur les besoins des usagers.



## L'aide humaine : un accompagnement complémentaire proposé par certaines Régions

3 Régions sur 11 déclarent proposer une aide humaine destinée à accompagner les voyageurs. Cet accompagnement peut être proposé de manière régulière, pendant les trajets, ou de façon ponctuelle afin de faciliter la découverte et l'apprentissage de l'utilisation du réseau.

Les trois Régions concernées indiquent que ce dispositif s'adresse en priorité aux personnes en situation de handicap. Deux d'entre elles l'ouvrent également aux personnes âgées.

Ces démarches constituent un accompagnement complémentaire venant favoriser l'appropriation du réseau et l'autonomie des voyageurs, en complément de l'accessibilité des véhicules et des infrastructures.

### 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... ».



**Région des Pays de la Loire :** Le service de transport à la demande Aléop propose un accompagnement de porte à porte pour les personnes à mobilité réduite (titulaires d'une carte mobilité inclusion) ainsi que pour les personnes âgées de plus de 75 ans.



## L'information sur l'accessibilité : une offre largement disponible

10 Régions sur 11 mettent à disposition des voyageurs une information dédiée à l'accessibilité de leur réseau, principalement via leur site Internet. Cette information porte notamment sur les conditions d'accessibilité des services régionaux, les modalités d'accompagnement, les services de transport à la demande ou encore les équipements disponibles.

Au-delà de la diffusion de cette information, plusieurs Régions soulignent que sa qualité repose sur un travail continu de structuration, de fiabilisation et de mise à jour des données, indispensable pour proposer une information fiable aux voyageurs.



**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 ».



**Région Normandie :** La Région a développé l'application [NOMAD Car](#) pour accompagner les usagers au quotidien. Elle les informe de toute l'actualité du réseau routier commercial et scolaire (conditions de circulation, retards, travaux, arrêts non desservis, évènements, horaires...).

Le site [www.nomad.normandie.fr](http://www.nomad.normandie.fr) intègre l'outil [Ability Browser](#). Cet outil permet une navigation grâce aux mouvements de la tête, plus adaptée aux personnes ayant des difficultés motrices.

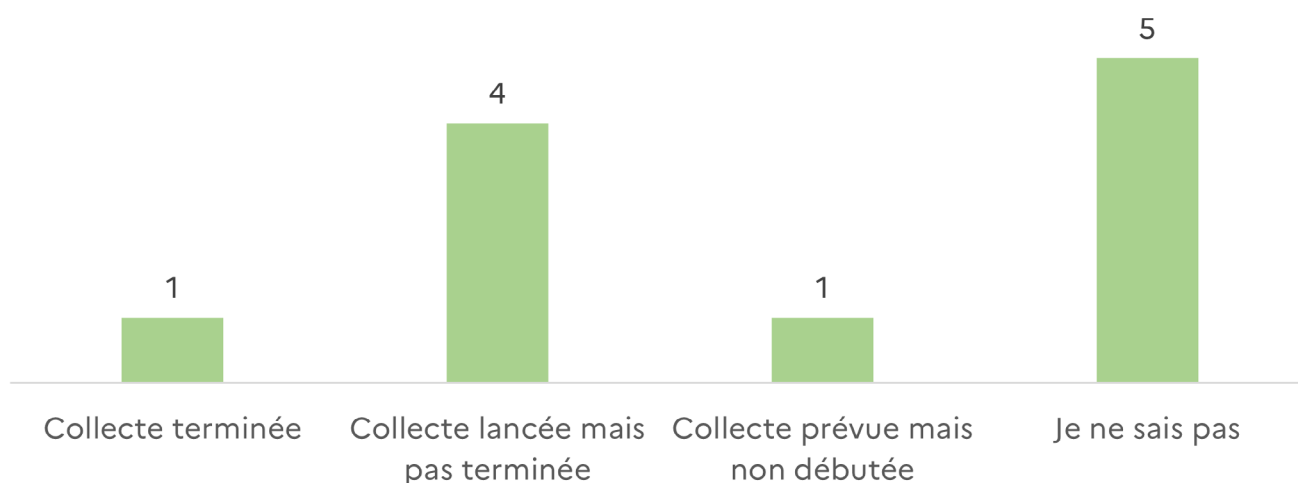
**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Les voyageurs peuvent identifier les lignes et arrêts accessibles grâce aux fiches horaires, qui comportent, sur certaines antennes régionales, un pictogramme signalant les arrêts accessibles, ainsi qu'aux informations disponibles aux points d'arrêt.

Lorsque l'accessibilité d'un arrêt nécessite une confirmation, la Région s'appuie sur le service « Allô la Région vous transporte », qui apporte une information complémentaire aux voyageurs.



# L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité des transports : un chantier structurant qui débute

La collecte normalisée des données d'accessibilité dans les transports



Une seule Région déclare avoir achevé la collecte normalisée des données d'accessibilité dans les transports. Quatre indiquent avoir engagé ce chantier et une prévoit de le lancer prochainement. À l'inverse, cinq Régions ne sont pas en mesure de préciser l'état d'avancement de cette démarche.

Ces résultats illustrent un chantier encore récent, qui mobilise des travaux importants de recensement, de qualification, standardisation et de fiabilisation des données. Les Régions doivent en effet agréger des informations produites par de multiples réseaux et acteurs afin de constituer un référentiel régional homogène, suffisamment fiable pour alimenter les calculateurs d'itinéraires et les services numériques d'information voyageurs.

À terme, cette collecte normalisée constitue un prérequis indispensable au développement de services numériques plus performants et à la prise en compte progressive de l'ensemble de la chaîne de déplacement.



« 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](http://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](http://www.transport.data.gouv.fr), rubrique Normes.

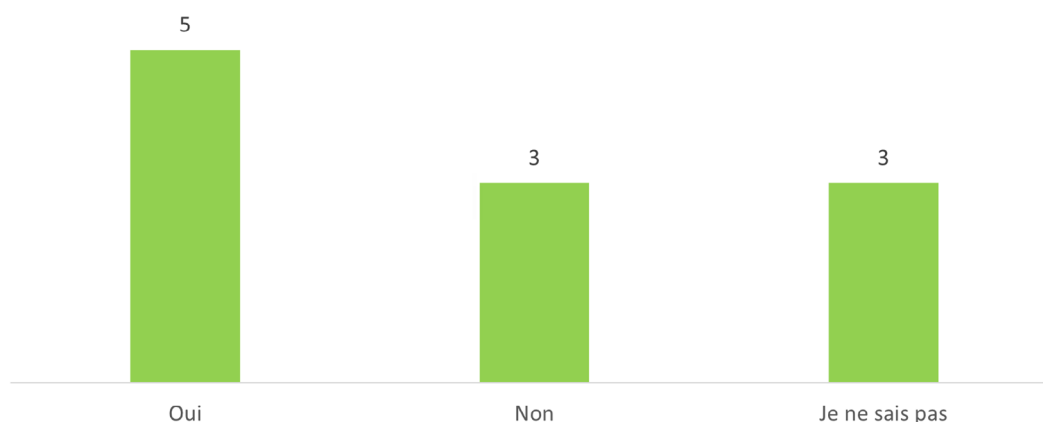


**Région Auvergne Rhône-Alpes** : La Région a engagé un important travail de fiabilisation de son référentiel d'arrêts (SIGT) afin d'unifier les codifications, d'améliorer la géolocalisation des arrêts et d'intégrer progressivement les premiers objets NeTEx dans son système d'information.



## Les données d'accessibilité en open data et intégrées dans les calculateurs d'itinéraires régionaux

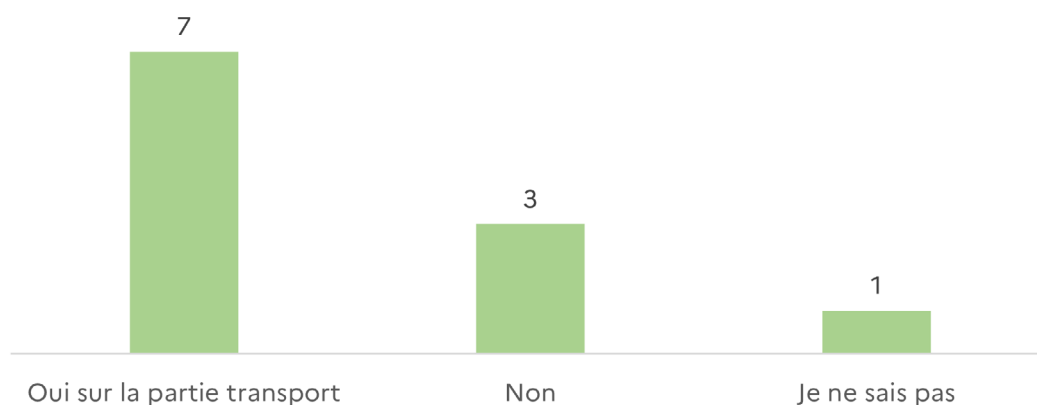
Intégration des données dans les calculateurs régionaux



5 Régions sur 11 déclarent que les données d'accessibilité des transports sont intégrées dans leur calculateur d'itinéraires régional. 3 Régions indiquent que ce n'est pas encore le cas, tandis que les 3 autres ne se prononcent pas.

## Les calculateurs d'itinéraires intégrant des parcours accessibles : un service en cours de consolidation

Le calculateur d'itinéraires du réseau permet-il aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles ?



Dans la continuité des démarches engagées pour améliorer l'information voyageurs, 7 Régions sur 11 déclarent disposer d'un calculateur d'itinéraires permettant aux personnes en situation de handicap de construire un parcours accessible sur la partie transport. 3 Régions indiquent ne pas proposer cette fonctionnalité et une Région ne se prononce pas.

Les retours des Régions montrent toutefois que ces calculateurs sont aujourd'hui principalement conçus pour répondre aux besoins des personnes utilisatrices de fauteuil roulant (UFR). Plusieurs Régions poursuivent ainsi leurs travaux de fiabilisation et d'enrichissement des fonctionnalités, notamment afin d'améliorer la qualité des données utilisées et, à terme, d'étendre les parcours accessibles à l'ensemble de la chaîne de déplacement.



**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 ».



**Région Auvergne Rhône-Alpes :** Le calculateur [Oùra](#) permet de proposer des trajets accessibles aux personnes utilisatrices de fauteuil roulant. Les informations d'accessibilité peuvent être vérifiées via le service [Allô la Région vous transporte](#).

**Région Pays de la Loire :** Le calculateur d'itinéraires régional intègre les données d'accessibilité des transports, tout en faisant l'objet d'améliorations techniques continues afin d'enrichir les fonctionnalités proposées aux voyageurs.



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](mailto:dma.sg@developpement-durable.gouv.fr)