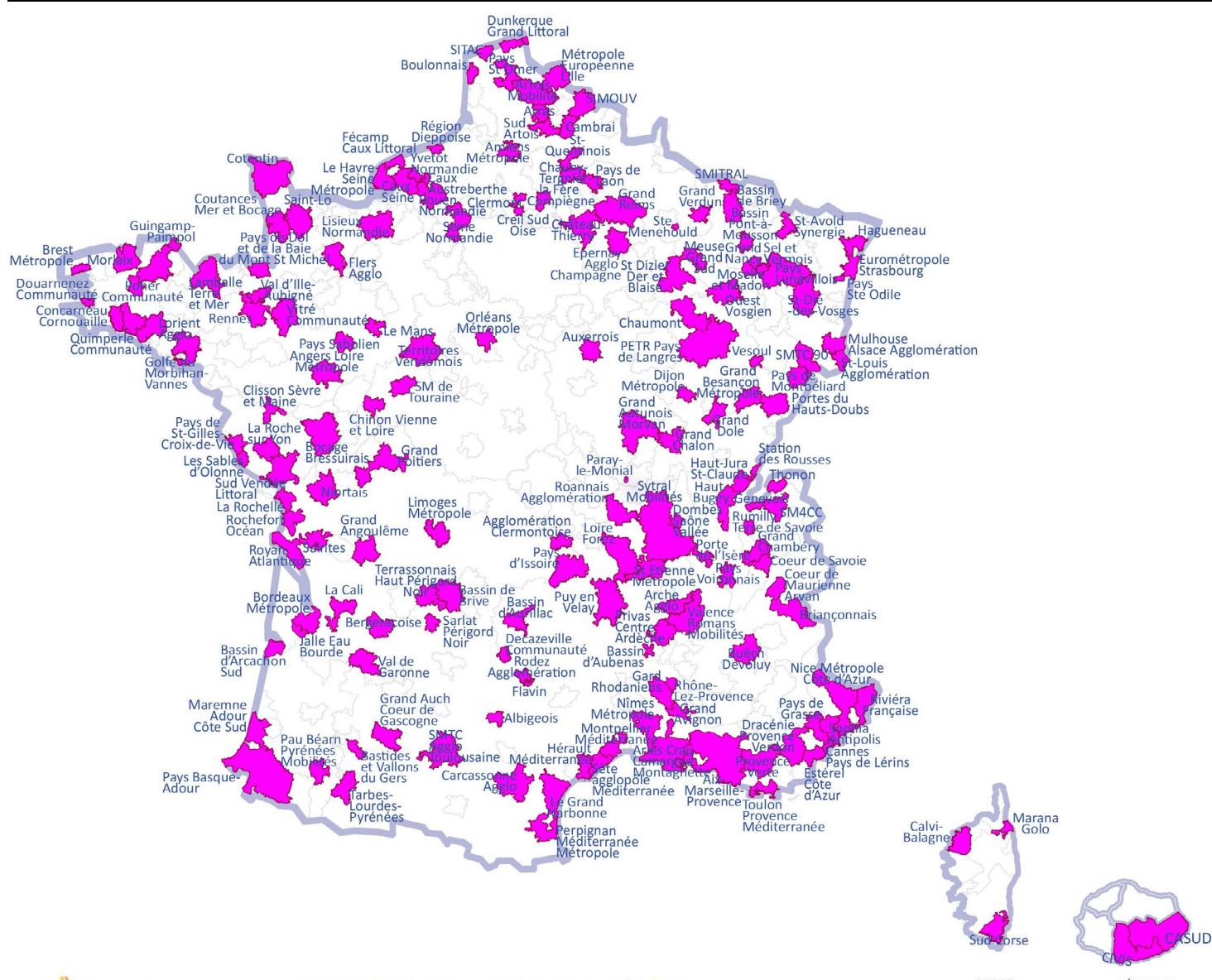


Accessibilité des transports urbains

Des obligations à la mise en œuvre

État des lieux 2024

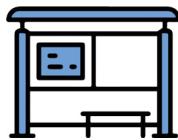


L'enquête annuelle est pilotée par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) des ministères Territoires, Écologique, Logement et administrée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

En 2025, pour la 1^{ère} fois, la moitié des AOM a répondu à l'enquête ouverte de mi-février au 1^{er} mai 2025 [174 Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) sur environ 350 AOM qui comptent un service de transport en commun régulier sur leur ressort territorial au 31 décembre 2024]. Le nombre de répondants progresse tous les ans (105 en 2022 ; 140 en 2023 ; 150 en 2024 et donc 174 en 2025).

Les ministères remercient les Autorités organisatrices des mobilités et leurs réseaux qui participent à cet état des lieux permettant d'une part, d'avoir un bilan nécessaire, comme dans toutes politiques publiques, et d'autre part, de mieux les accompagner selon les difficultés remontées.

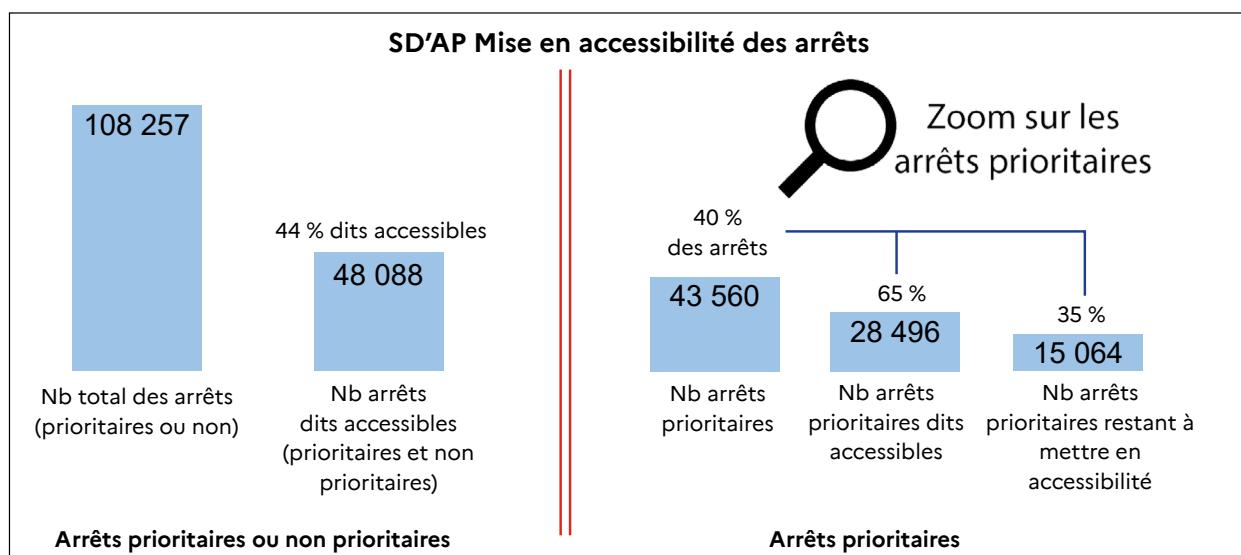
Cette année, le questionnaire comptait de nouvelles questions sur l'accessibilité des véhicules (palettes et sonorisation porte avant) et des questions plus précises sur l'information voyageurs.



Les arrêts dits « accessibles » : 44 % de l'ensemble des arrêts

174 AOM ont répondu, cela représente 108 257 arrêts (prioritaires ou non prioritaires) dont 44% sont « accessibles » (conformes à la réglementation) :

- **sur l'ensemble de ces 108 257 arrêts, 40% sont des arrêts « prioritaires »,** soit 43 560 arrêts prioritaires. 65 % de ces arrêts prioritaires sont conformes aux exigences réglementaires (28 496), il en reste 35 % (15 064) à aménager selon les prescriptions et recommandations (arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et guide DMA de 2024).
- **Point positif :** il y a plus d'arrêts dit « accessibles » (44 %) qu'il n'y a d'arrêts prioritaires (40 %). 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.
- **Point négatif :** Plusieurs collectivités signalent que les travaux de mise en accessibilité des arrêts prioritaires sont arrêtés ou ralenti cette année pour des problèmes de budget. Par ailleurs, les réseaux sont amenés à évoluer au fil des restructurations ou des élargissements du réseau à de nouvelles communes, retardant parfois les travaux de mise en accessibilité des arrêts le temps de stabiliser les dessertes. De très nombreux réseaux sont dans ce cas de figure et l'ont signalé dans l'enquête.





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...

Ressources



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, c'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'information sur le Point d'Accès National www.transport.data.gouv.fr)

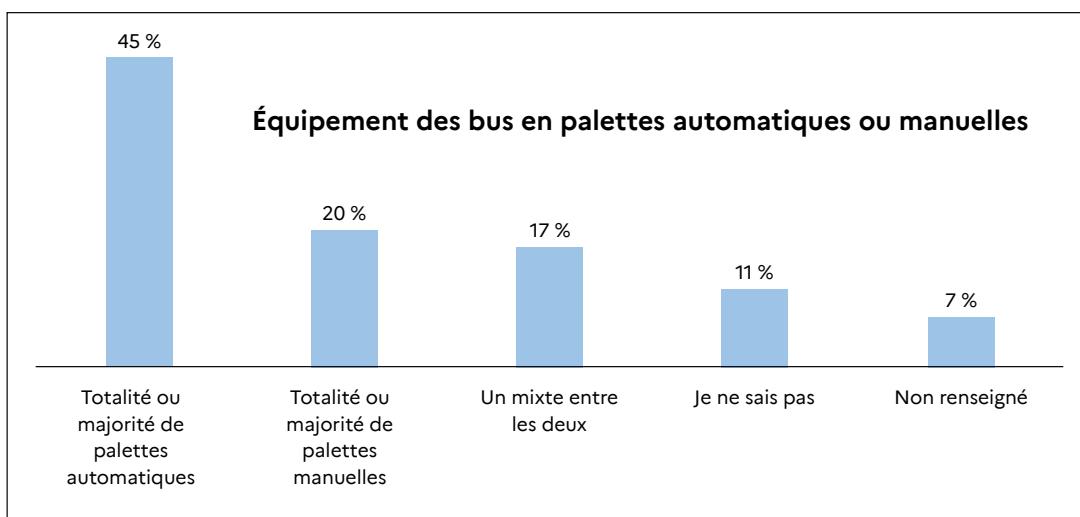
Communauté de Communes du Sud Artois : le nouveau TAD (transport à la demande) prévu mi-2025 sera accessible avec un véhicule adapté, des arrêts identifiés calqués sur les arrêts des cars. Chacune des 64 communes dispose d'au moins un arrêt d'autocars sur les lignes commerciales exploitées par la régie régionale des transports.



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

Suite à des demandes dans les enquêtes précédentes, de nouvelles questions sur l'accessibilité des véhicules ont été ajoutées.

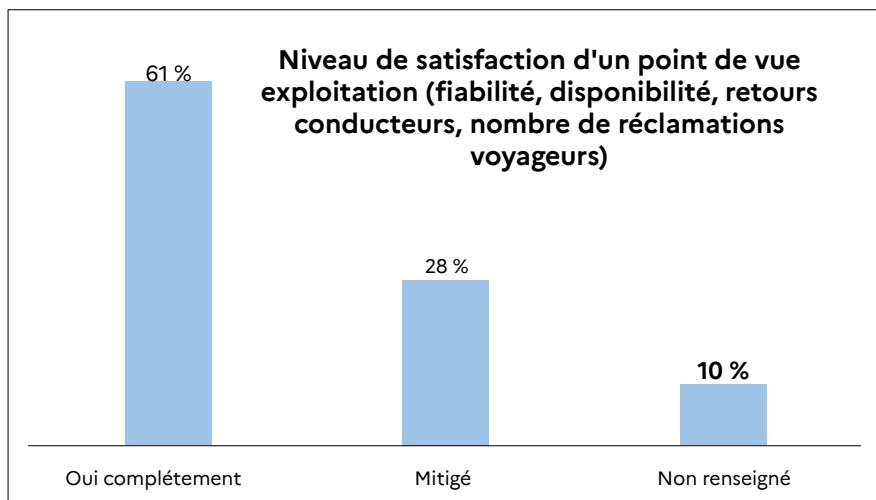
Les palettes automatiques dominent dans les parcs de véhicules



45 % des parcs (79 sur 174) sont majoritairement équipés de palettes automatiques contre 20 % (34) de palettes manuelles.

Équipement en palette : 61 % des réseaux sont satisfaits mais 28 % d'avis mitigés.

61 % des répondants (107 des 174 réseaux) sont satisfaits des palettes (manuelles ou automatiques) d'un point de vue exploitation contre 28 % (49 réseaux) d'avis mitigés.



Les réponses signalent presque tous une conciliation entre les avantages et inconvénients des deux solutions pour 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.

Les palettes manuelles ne risquent pas la panne et sont fiables mais impliquent une négociation avec les 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.

Pour les cars, les élévateurs impliquent d'une part, que les conducteurs quittent le poste de conduite alors que les obligations légales lui interdisent (et comme pour les bus, il faut que le poste de conduite puisse être sécurisé). Les réseaux qui comptent des cars avec élévateurs signalent les limites de prise en charge des gros fauteuils électriques qui sont trop lourds.

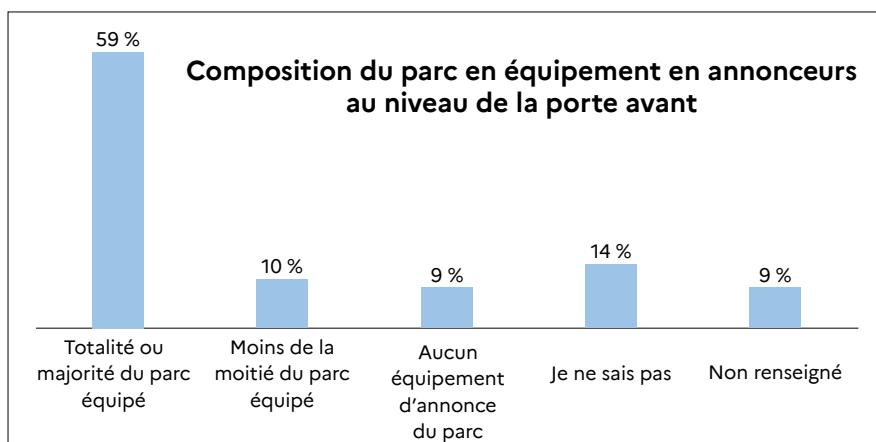


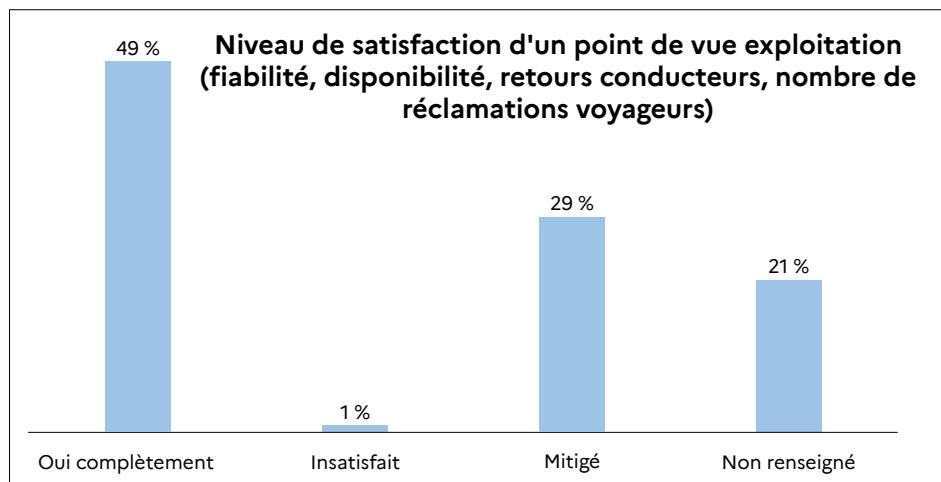
Communauté de Communes Cœur de Maurienne Arvan : totalement satisfait par les palettes qui basculent avec une charnière horizontale : meilleure adéquation avec les hauteurs des quais (grâce au joint).

annonces sonores à l'extérieur du bus, au niveau de la porte avant : 59% des parcs équipés, 49 % de satisfaction

Ainsi, 59 % des répondants (102 réseaux sur 174) compte une majorité, voire la totalité du parc équipé d'annonces à la porte avant sont seulement 9 % (15 réseaux) avec aucun bus équipé.

49 % des réseaux (86) sont globalement satisfaits de ces annonces et 29 % (50) font part d'un retour mitigé. Seuls 2 réseaux sont insatisfaits (21 % (36) réseaux n'ont pas répondu).





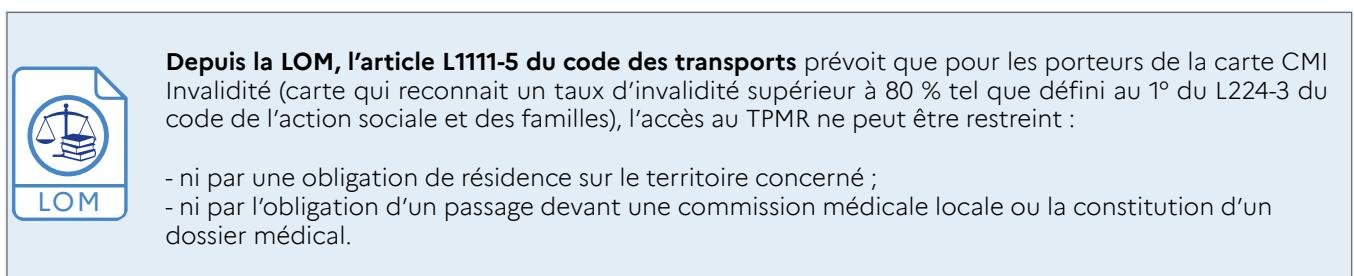
Les retours signalés par les participants :

- **Coté exploitation** : les annonces ne semblent pas toujours fiables, elles peuvent être fatigantes pour les conducteurs, les réseaux basculant alors sur des solutions d'annonces à la demande (déclenchées par la télécommande, la même que celle qui fait parler les feux aux traversées) ou l'arrêt du service remplacé par une annonce du conducteur,
- **Coté usagers** : les annonces ne sont pas toujours assez puissantes pour être entendues et dans le même temps, les réseaux doivent gérer également le niveau sonore pour ne pas gêner les riverains alors même le volume de l'annonce n'est pas asservie / liée au niveau sonore ambiant qui évolue tout au long de la journée.



Les services de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) : plus accessibles dans 92 % des réseaux

119 réseaux sur 174 disposent d'un TPMR (68 %), c'est-à-dire un transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite. Parmi ces 119 réseaux, 95 ont mis en place des facilités d'accès aux personnes ayant la carte CMI Invalidité et 14 sont en cours (soit 109 réseaux sur 119, cad 92 %). Les obligations légales sont en passe d'être remplies.



Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : la gratuité pour l'accompagnateur a été votée en septembre 2021 et 1622 cartes accompagnant CMI ont été distribuées. La condition de résidence a été supprimée comme la commission d'accès au service. Mais une réunion de présentation du service a été maintenue pour tout nouvel inscrit.



La tarification spéciale pour les accompagnateurs : déployée sur 66 % des réseaux

66 % des réseaux ayant répondu (soit 115 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.



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 de familles. Ces mesures tarifaires peuvent aller jusqu'à la gratuité ».



L'aide humaine : proposée sur 37 % des réseaux, principalement pour de la découverte, 8 % régulièrement

Il s'agit d'une nouvelle question car au fil des enquêtes, des réseaux signalaient proposer des aides humaines, soit pour apprendre à utiliser les transports collectifs, soit pour réaliser le trajet en étant accompagnés et lors des Trophées de l'accessibilité, ce sont 4 dossiers sur une vingtaine qui portaient sur de l'aide humaine.

37 % des réseaux proposent de l'aide humaine pour accompagner les voyageurs. 8 % le font de manière régulière (assistance durant les trajets), 26 % de manière ponctuelle (découverte, apprentissage...) et 3 % des deux manières.

Les associations de personnes handicapées rappellent que l'assistance humaine ne doit pas uniquement palier une accessibilité imparfaite mais bien apporter un service supplémentaire, remettant l'humain et le service au cœur de la mobilité.



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... ».



Bordeaux métropole : le réseau propose deux services : **MOBIGUIDE** : accompagnement physique sur le réseau pour un trajet aller-retour au lieu d'utiliser le service TPMR (qui est saturé) et **MOBITROTTOIR** : pour les PMR pouvant attendre sur le trottoir.

Communauté d'agglomération du Boulonnais : le réseau propose des **ateliers de découverte** « Osons le bus » à destination de différents publics (PMR, séniors ...).

Communauté d'agglomération du Grand Verdun : la collectivité propose **un accompagnement téléphonique** mais non physique. Il est prévu de faire évoluer ce dispositif dans le cadre du futur contrat de DSP qui sera signé en août 2026.

Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : 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.

Syndicat des mobilités de Touraine : le réseau Fil Bleu propose deux services : **un service REGULIER** d'accompagnement au voyage pour les séniors intitulé « Mon Guide Fil Bleu ». Destiné aux +70 ans, il permet un accompagnement au voyage sur le réseau Fil Bleu gratuit à raison d'un Aller-Retour par semaine. **Un service PONCTUEL** : un service d'accompagnement au voyage pour tous publics désireux de découvrir le fonctionnement d'un voyage sur le réseau Fil Bleu. Celui-ci est par contre ponctuel.

Métropole du Grand Nancy : le réseau Stan propose « Stan me guide », **service d'apprentissage du réseau**, grâce à un accompagnement de la personne, trois fois, pour faire ses trajets habituels, expliquer le meilleur itinéraire, la tarification et le fonctionnement du transport en commun.

Métropole Aix Marseille Provence : l'aide humaine est proposée uniquement pour les UFR souhaitant emprunter le métro pour des trajets accomplis entre 2 stations équipées d'ascenseurs (9 sur les 29 stations du réseau) puisque les configurations quai/rame ne permettent pas (encore) à un UFR de monter seul dans la rame.

Communauté urbaine du Grand Poitiers : le réseau propose deux services : **un service bus guide porté par le PIMMS** qui permet d'apprendre à prendre le bus et **un service d'accompagnement** dans les transports en commun, mis en place par le GIHP, avec un financement de Grand Poitiers. Service gratuit et accessible sur prescription de la plate-forme mobilité inclusive. Expérimentation de 13 mois, lancée en décembre 2024.

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.**



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

70 % des AOM (122 réseaux) ayant répondu à cette enquête facilitent les mobilités du quotidien en permettant aux voyageurs handicapés de connaître les lignes et arrêts qu'ils peuvent utiliser.

Ces actions recouvrent de multiples pratiques toutes complémentaires les unes aux autres.



Communauté d'Agglomération de Saintes : amélioration de la **lisibilité de l'information** en matière de taille de la police, des contrastes aussi bien aux arrêts (tête de poteau, information sur les abris, fiches horaires, plans) que pour l'information papier (guide horaires, plans pliés...) **[Les prescriptions techniques sur la taille et le contraste sont précisées dans l'arrêté du 15 janvier 2007]**, relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics].

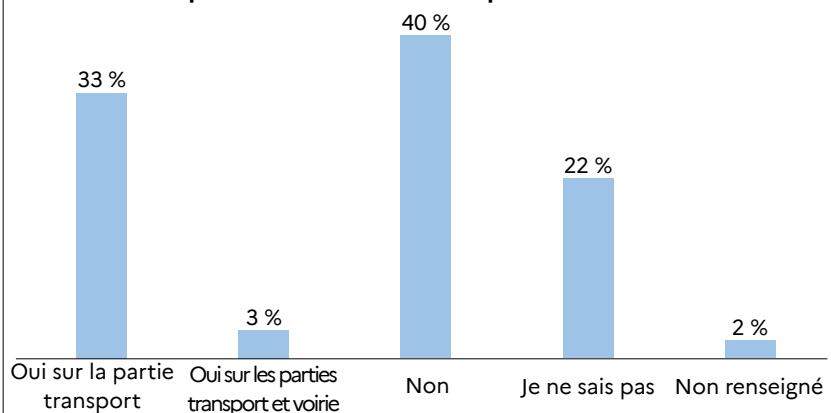
Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (SMMAG au 1^{er} janvier 2025) : à partir de 2025, le réseau travaillera sur fiches horaires en **méthode Facile à Lire et à Comprendre FALC** (lien IME) et en 2026, sur les supports d'informations du réseau (FALC / lisibilité).

Communauté d'Agglomération de Haguenau : une page accessibilité du site internet informe du niveau d'accessibilité des arrêts par ligne (<https://www.ritmo.fr/accessibilite-du-reseau/>).

Communauté d'Agglomération Roannais : installation **de bornes d'informations voyageurs** sur le hub central de correspondance de l'hôtel de ville de Roanne + **refonte du guide d'accessibilité** avec des associations locales.

Syndicat des Mobilités de Touraine : travail en cours **sur la signalétique** les pôles d'échange multimodale de la gare de Tours.

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



Seules 36 % des AOM (62 réseaux) ont développé un calculateur d'itinéraires qui permet aux personnes handicapées de construire des parcours accessibles. 33 % sur la partie transports, 3 % sur les parties transport et voirie.



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 ».

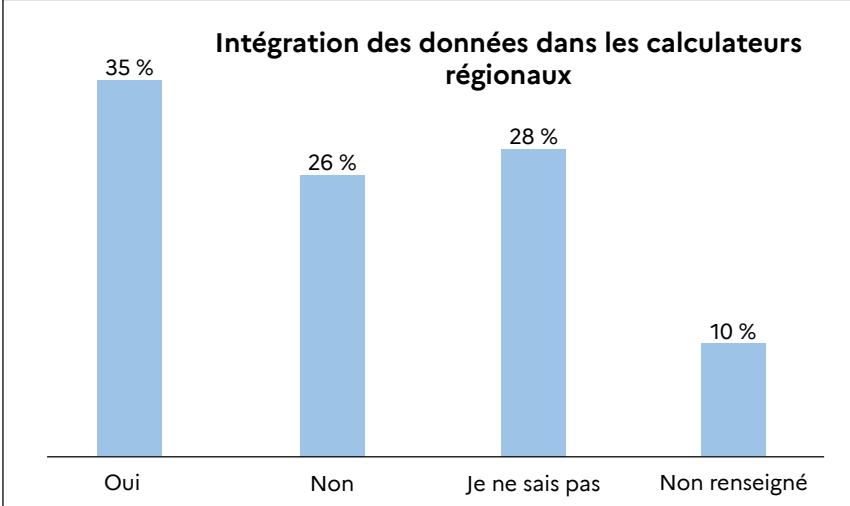


Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral : travaille aussi à améliorer l'accessibilité du site Internet (mise en conformité avec le RGAA).

Syndicat Mixte des transports en commun de l'Agglomération Toulousaine : l'accessibilité des points d'arrêt de bus est disponible sur les fiches horaires, les plans de lignes, le plan interactif, le calculateur d'itinéraires. Le site Internet, l'appli Tisséo et le calculateur d'itinéraires prennent également en compte **la disponibilité en temps réel des équipements tels que les ascenseurs et les escaliers mécaniques**.

Les données d'accessibilité en open data et intégrées dans les calculateurs d'itinéraires des régions pour 35% des réseaux

Intégration des données dans les calculateurs régionaux



61 AOM (35 %) déclarent que leurs données d'accessibilité sont en open data et intégrées dans le calculateur d'itinéraires régional. Cela signifie qu'à terme, les voyageurs disposeront alors d'un site internet unique à l'échelle de la Région pour tous les réseaux de transport.

Pour l'instant, pour ces 35% 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.



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.1241 [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 ».



Plusieurs AOM de la Région Grand Est, Saint Louis Agglomération ; communauté d'Agglomération de Chaumont, Syndicat Mixte des Transports du Bassin de Brie... , utilisent FLUO, le système d'information mobilité (SIM) de la Région Grand Est qui permet de sélectionner, dans les options, uniquement les trajets accessibles aux PMR.

Il en est de même pour les Régions AURA avec l'application OURA , Normandie avec l'application Atoumod, PACA, Nouvelle Aquitaine...

L'intégration des données d'accessibilité des réseaux avance au fil des remontées comme le signale la Communauté de Communes de Coutances sur Mer.



L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité : prévue ou lancée dans la moitié des AOM

93 AOM sur les 174 (soit 53 %) déclarent s'être lancées dans le chantier de collecte des données d'accessibilité des transports et faire évoluer leur calculateur d'itinéraires pour pouvoir utiliser ces informations. (46 dont la collecte est prévue mais non débutée, 27 dont la collecte est lancée mais pas terminée et 18 dont la collecte est terminée). Pour 31 (31%) d'entre elles, cette collecte n'est pas prévue et 43 AOM (25%) ne savent pas.

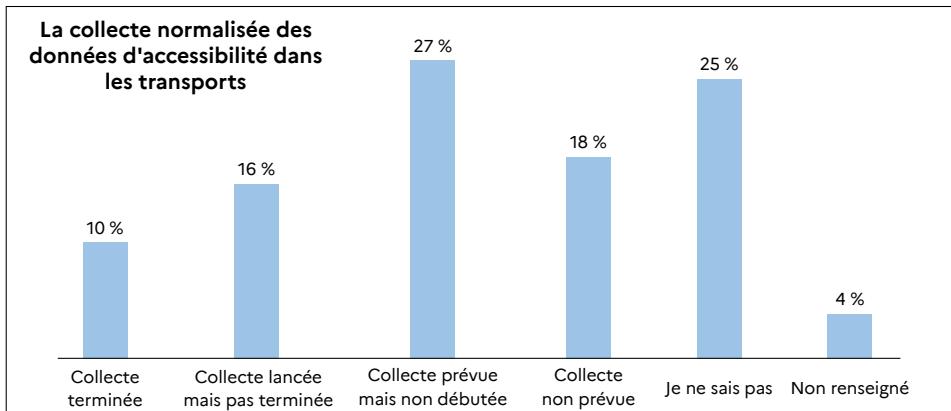
Les réseaux ont déjà des données en GTFS « oui/non » accessibles pour les arrêts de bus. Si cela permet déjà à des usagers en fauteuil roulant très autonomes d'utiliser le réseau, la loi impose, une information plus détaillée, au format NeTEx, pour tous les profils de handicaps.



« **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.



Communauté d'agglomération de Haguenau : les données d'accessibilité transport vont être intégrées au fichier d'export par l'exploitant courant 2025.

CA Roannais Agglomération : en cours dans le cadre de Multitud.

SM des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : sur la partie transport : La collecte est terminée avec une base de données des arrêts accessibles oui/non. Le calculateur d'itinéraires permet d'avoir une feuille de route avec les ascenseurs en fonction ou en panne et l'information des arrêts accessibles du réseau de bus TCL apparaît sur l'appli Oùra. L'équipe SIG interne a **débuté un chantier d'enrichissement** et de mise en qualité des données statiques, en regard de l'arrêté du 28 mai 2024 relatif aux dispositions de la collecte des données « accessibilité » dans les transports. De nouveaux outils numériques seront en place au 1^{er} septembre 2025, à l'occasion de la mise en place du réseau unifié TCL, regroupant les réseaux cars du Rhône et Libellule.



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

27 AOM ayant la compétence voirie se mobilisent sur ce chantier de collecte normalisée des données d'accessibilité en voirie. (17 dont la collecte est prévue mais non débutée, 7 dont la collecte est lancée mais pas terminée et 3 dont la collecte est terminée).



« **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).



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).

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.

Ressources



Page DMA, [Données d'accessibilité et Acceslibre Mobilité](#)

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



Communauté d'Agglomération de Rochefort : collecte envisagée avec la suite logicielle Acceslibre Mobilités.

Communauté d'Agglomération Quimperlé : définition de la stratégie de collecte en cours.

Communauté Urbaine du Grand Poitiers : collecte en cours au standard CNIG sur une **zone test**. Le projet de qualification de la donnée n'est qu'à son début. Une réflexion est également menée pour la conversion du standard CNIG au NETEX profil Accessibilité.

Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) : en attente de données voiries de la Métropole de Lyon pour renseigner l'accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts. Une expérimentation est en cours d'analyse, en attendant des données de l'EPCI.

Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (SMMAG au 1^{er} janvier 2025) : les données existantes sur les lignes et arrêts accessibles sont déjà dans [l'Appli M](#) (SMMAG grenoblois) et vont être travaillées en 2025 et 2026 : approfondissement de la qualité du calculateur d'itinéraires commun (cheminements piétons accessibles à vérifier et mieux qualifier) dans le cadre du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise ; intégration des éléments sur les parcours accessibles au-delà des seuls TC. Et en 2026, il est prévu de travailler sur la construction de parcours accessibles intégrant la voirie dans les coeurs de ville, par exemple « Voiron centre » suite à une expérimentation SMMAG en 2023-24 ...). Le chantier de collecte des données voirie sur les 200 m autour des arrêts prioritaires est prévu à partir de 2025.



Infrastructure de recharge de véhicule électrique : 20 % de places équipées sont accessibles

Les AOM ayant la compétence voirie déclarent 2 957 places équipées de bornes de recharge électrique en voirie dont 580 sont accessibles aux PMR (soit 20 %).

Plusieurs AOM, avec ou sans la compétence voirie, ont prévu l'accessibilité de place équipées d'IRVE dans les parkings et les parking P+R.



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

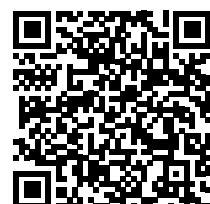
Extrait : « Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité 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 »** et il y a **une vidéo explicative** de disponible depuis l'automne.





La Délégation ministérielle à l'accessibilité

Rattachée au Secrétariat général des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, elle impulse, coordonne et promeut la politique d'accessibilité du cadre bâti (logement, établissements recevant du public et locaux de travail), de la voirie, des espaces publics, des transports publics, des mobilités et des espaces naturels. Elle assure la cohérence des actions menées par les ministères dans ces différents domaines.

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.

Plus d'information sur : accessibilite.ecologie.gouv.fr

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