



**MINISTÈRES  
AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Accessibilité des transports routiers interurbains

## Des obligations à la mise en œuvre

### État des lieux 2024



En 2025, pour la 1<sup>ère</sup> fois, toutes les Régions métropolitaines françaises ont répondu à cette enquête annuelle.

L'enquête 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 2025, l'assemble des 12 Régions métropolitaines ont répondu à l'enquête, portant sur l'année 2024, ouverte de mi-février au 1<sup>er</sup> mai 2025 (au 31 déc. 2024).

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



## Les arrêts prioritaires des SD'AP : 68 % en IDF et 14% hors IDF



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 techniques en matière d'accessibilité des arrêts :

elles découlent de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il y a par exemple les exigences en matière de revêtement du sol, de la largeur de passage, de l'aire de rotation, de la pente... il n'y a pas l'obligation d'avoir une hauteur de trottoir à 18 cm, ce n'est qu'une recommandation qui garantit que quel que soit le matériel roulant, la pente de la palette des bus sera praticable. C'est donc à ajuster en fonction du matériel roulant.



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



**Les exigences dans la création des bases de données des arrêts.** La création des bases de données des arrêts, avec leurs caractéristiques d'accessibilité, est à faire en suivant le modèle des arrêts partagés de NeTEx, disponible sur le Point d'Accès National (PAN), <https://transport.data.gouv.fr/> et en respectant les prescriptions de l'arrêté du 28 mai 2024 relatif aux données d'accessibilité.

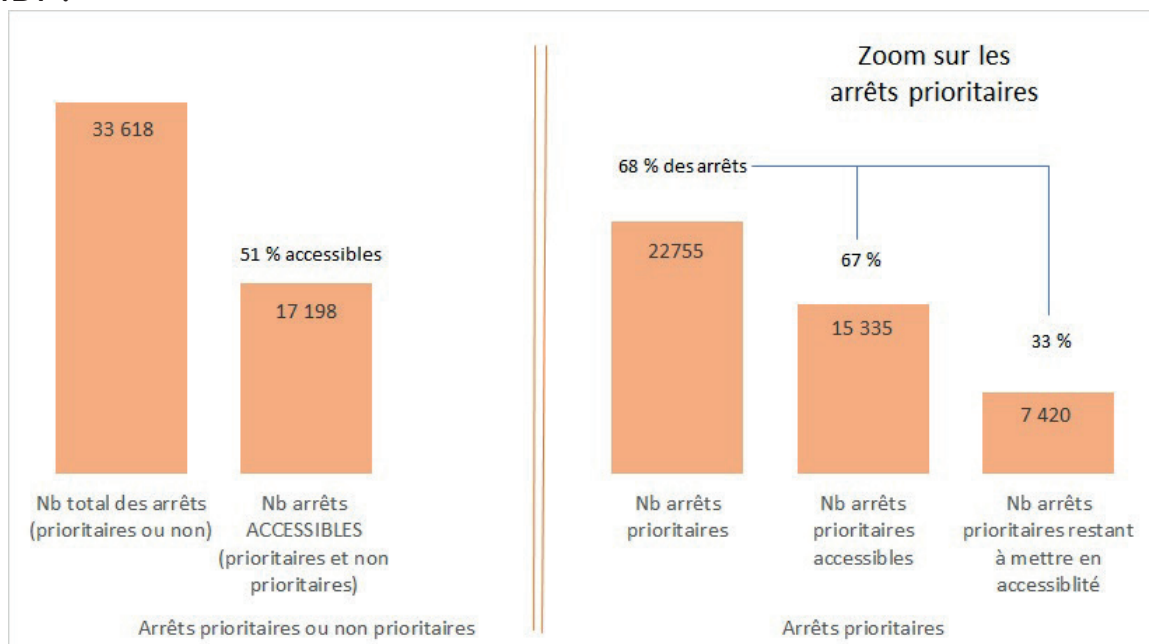
### Résultat 2024 :

A l'échelle des 12 régions qui ont répondu, cela représente un total de 107 033 arrêts (prioritaires ou non prioritaires) dont 14% sont prioritaires hors Ile de France (IDF) et 68% en IDF. Il s'agit des arrêts desservis par des lignes régionales ou départementales, voire par des lignes gérées par des AOM locales. Suite à des demandes, les données de l'Île-de-France ont été séparées pour certaines questions, dont celle de la mise en accessibilité des arrêts.

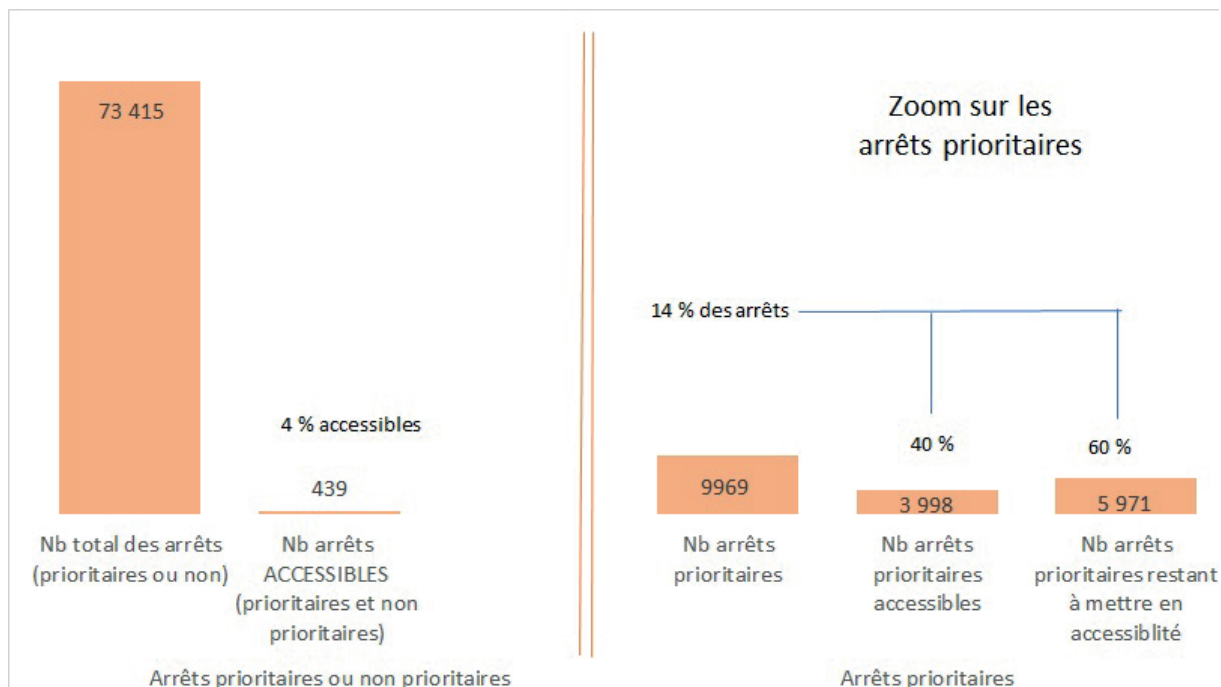
La différence est grande entre l'IDF et les autres régions.

- **L'île de France présente un profil très atypique, avec un nombre d'arrêt prioritaires très élevés** (68%), supérieur au taux des réseaux locaux en province (40%). Ce taux élevé s'explique d'une part par un nombre très important d'arrêts de réseaux urbains et par une politique qui fixe l'objectif de 70% d'arrêts accessibles par ligne. De plus, le taux d'arrêt dit «accessibles» est également très important, 51% (voire 67% si on ne regarde que les arrêts prioritaires). La politique ancienne de subvention des travaux a sûrement contribué aux mises en accessibilité des arrêts.
- **les autres régions n'ont quasiment que des arrêts interurbains, desservis par des cars.** Le nombre d'arrêt prioritaires est très faible, 14% (contre 40% en urbain), soit 10 000 arrêts sur 73 000 et seuls 40% d'entre eux sont aménagés (contre 65% )

## En IDF :



## Hors IDF :



**REX**

**Île-de-France Mobilité :** Ile-de-France Mobilités a lancé de nouvelles Délégations de service public (DSP) et a mis en place un nouvel outil de reporting pour disposer de l'état d'accessibilité un état d'accessibilité mis à jour très régulièrement et en lien direct avec l'Open Data (interne IDFM pour l'instant)

**Région Provence-Alpes Côte d'Azur :** La majorité des points d'arrêts prioritaires restant à aménager sont situés dans des collectivités qui ont des projets d'aménagement futurs (lotissement, réfection de voirie par exemple...) et qui souhaitent les intégrer à cet horizon. L'avis obligatoire des ABF amène également un retard dans la programmation des travaux.

**Conseil Régional Centre-Val de Loire :** La Région Centre-Val de Loire subventionne les gestionnaires de voirie pour la mise en accessibilité des arrêts prioritaires, résultat, 28% de ses arrêts prioritaires sont accessibles.

**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Dans le cadre du référencement des arrêts physiques engagé par la Région, l'accent est mis sur les arrêts physiques et pas seulement commerciaux, permettant de distinguer le fait de disposer d'un quai aménagé d'un côté mais pas de l'autre. Les arrêts en ITA sont également référencés. La Région s'appuie sur un outil de cartographie disponible sur le terrain.



## Accessibilité des véhicules : des retours mitigés

Suite à des demandes dans les enquêtes précédentes, de nouvelles questions sur l'accessibilité des véhicules ont été ajoutées. Il s'agit d'une part de questions sur l'équipement des véhicules en système pour embarquer les personnes en fauteuil roulant (palette pour les bus et les cars à plancher surbaissés et élévateurs pour les cars traditionnels) et de questions sur les annonces sonores et visuelles dans les véhicules et à la porte avant.

Les retours des Régions abordent aussi l'usage de ces équipements par les conducteurs et par les voyageurs.

### Les systèmes pour embarquer : un usage complexe



#### Des difficultés et des initiatives

**Région Provence Alpes Côte d'Azur** signale deux difficultés : d'une part, la formation des conducteurs n'est pas toujours bien faite faute parfois de temps. D'autre part il y aurait besoin de normaliser ces types d'équipements pour qu'ils soient tous similaires et connus par tous les conducteurs dans leur utilisation.

**Région Grand Est** signale deux difficultés : Les exploitants précisent que les élévateurs ne sont quasiment jamais utilisés et font l'objet de pannes récurrentes, d'autre part les fauteuils sont de plus en plus massifs posant des difficultés au moment de la montée dans le véhicule et de l'arrimage dans le véhicule.»

**Région Centre-Val de Loire** signale des améliorations dans le matériel adapté et dans la formation des personnels, néanmoins, des efforts restent à fournir de la part des délégataires.

**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** bilan mitigé. Ain, Isère, Ardèche et Puy-de-Dôme : Les conducteurs se plaignent du temps qu'il faut pour attacher les personnes en fauteuil roulant ou pour déployer l'élévateur. Ardèche. Les entreprises de transport préfèrent mettre à disposition, en cas de réservation, un petit véhicule (9 places) équipé de palette. Isère : Les réclamations d'usagers indiquent que certains conducteurs refusent de les prendre en charge craignant que cela génère des pannes sur les véhicules. Cela fait l'objet de pénalités aux transporteurs le cas échéant mais concerne moins de 5 cas par an.

**Région Bretagne recommande une réservation** auprès de la centrale d'appels puisqu'il n'y a qu'une place à bord des cars et en plus, cela permet de vérifier le fonctionnement du matériel (palette) avant la sortie du véhicule.

**Région Hauts-de-France signale que** le territoire régional est équipé de façon différente en cars selon les choix politiques qui avaient été faits par les Départements en amont du transfert à la Région. Ainsi par exemple dans le Nord, le parc est constitué de cars à plancher bas nécessitant des quais aménagés pour que la pente de la palette soit praticable (généralement des quais à 18 cm de haut mais pas obligatoires si le matériel peut s'abaisser) alors que dans les autres départements, les véhicules sont équipés de cars avec plateformes élévatrices.

**Région Pays de la Loire :** Une base de données très précises est mise à jour quotidiennement concernant la flotte de cars rassemblant de nombreuses données : l'information sonore extérieure, plancher bas, élévateur, information sonore intérieure, écran d'information intérieur et extérieur, etc.

## Annonces sonores et visuelles intérieures et extérieures : un déploiement progressif



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).



**Île-de-France Mobilités** Mitigé/insatisfait. L'exploitant RATP nous remonte des réclamations des riverains qui peuvent être gênés par les annonces sonores à la porte avant.

**Région Provence Alpes Côte d'Azur et Région Hauts-de-France** : Tous les autocars des lignes régulières sont équipés d'annonces visuelles et sonores mais certains conducteurs ne les activent pas correctement ou pas systématiquement. Dans les Hauts - de - France, cela fait l'objet de pénalités en cas de contrôle.

**Région Grand Est** : Pas d'annonce sonore et visuelle dans les autocars à ce jour. Les contrats type conclus à compter de 2026 intégreront cette obligation.

**Région des Pays de la Loire** : 235 cars de lignes régulières sont équipés d'une information sonore extérieure, au niveau de la porte avant du car. (sur une flotte de 627 cars, soit 37% de cars équipés).



## Les facilités d'accès aux TPMPR : une quasi généralisation



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° du L224-3 du code de l'action sociale et des familles), l'accès au TPMPR 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.

7 Régions sur 12 précisent qu'elles ont un TPMPR et 6 ont mis en place des facilités d'accès : plus d'obligation de résidence et plus de dossiers médicaux pour les titulaires de la CMI 80% d'invalidité.



**Région Grand Est** précise qu'au titre du transport routier de voyageurs, il n'y a pas de service TPMPR spécifique. Les autocars effectuant les services commerciaux sont accessibles.

**Région des Pays de la Loire** : En Sarthe, existence d'un TPMPR à l'échelle du département (devenir en réflexion dans le cadre du déploiement du TAD régional)



## La tarification spéciale pour les accompagnateurs : quasi généralisation



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 gratuite ».

En 2024, quasi généralisation de la tarification spéciale pour les accompagnateurs des voyageurs ayant une carte mobilité inclusion (CMI). En effet, 10 régions sur 12 l'ont mise en place (tarifs réduits ou gratuits) pour les accompagnateurs.



**Région des Pays de la Loire :** La gratuité est accordée pour un accompagnant de PMR (définis comme toute personne titulaire d'une carte CMI (quelle qu'elle soit) ou âgées de plus de 75 ans) sur les réseaux routiers Aléop (LR et TAD) et sur le réseau maritime. Volonté de faire de même sur le ferroviaire.

**Région Hauts-de-France :** Mise en place d'une gamme tarifaire attractive pour l'ensemble des services routiers régionaux afin de répondre à l'enjeu d'inclusion des Personnes en Situation de Handicap titulaires d'une carte mobilité inclusion :

- un tarif d'abonnement préférentiel : mensuel 10 €, annuel 100 €
- la gratuité pour les accompagnateurs des personnes titulaires de la carte mobilité inclusion comportant la mention du besoin d'accompagnement.



## L'aide humaine : régulière ou ponctuelle

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.

**Il n'y a pas d'obligation de fournir une aide humaine sur l'ensemble des trajets. Et 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.**

Plusieurs régions proposent de l'aide humaine pour accompagner les voyageurs, soit de manière régulière (assistance durant les trajets), soit de façon ponctuelle (découverte, apprentissage...) comme dans la région Centre Val de Loire.



**Région Auvergne-Rhône-Alpes :** Tous les conducteurs sont formés à l'accueil et dans l'Ain, une expérimentation est envisagée sur les lignes X25 et X33 : accompagnement entre gare et arrêt physique du car

**Région des Pays de la Loire :** L'assistance est proposée dans le transport à la demande en porte à porte pour les PMR (tout titulaire d'une carte CMI + personne de plus de 75 ans).

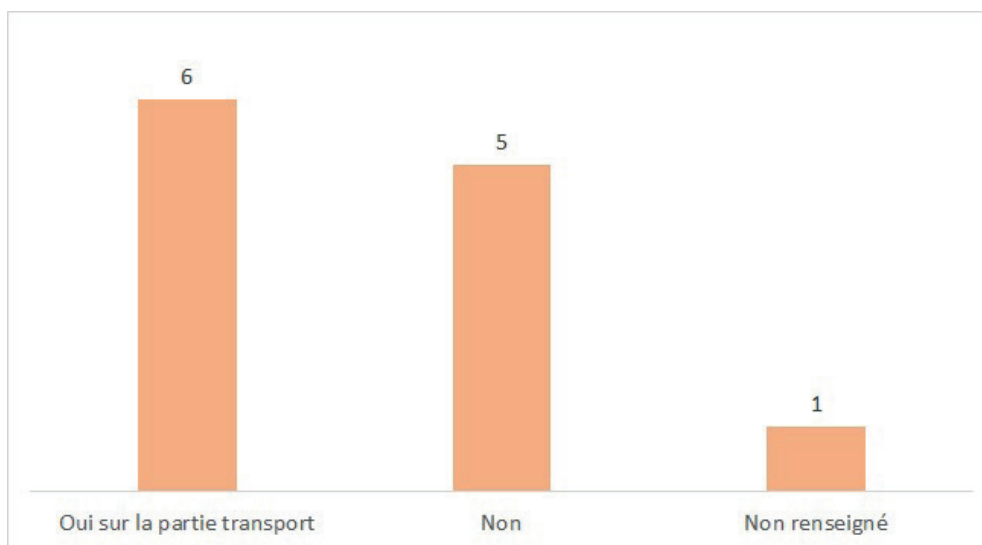
## Les obligations d'information voyageurs



Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, l'accent est mis sur le droit à l'information des voyageurs. Ce droit 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 »

L'information sur l'accessibilité se développe : 11 Régions sur les 12, donnent des informations sur l'accessibilité de leurs réseaux sur le site Internet. Pour autant, les calculateurs ne permettent pas toujours de construire directement des parcours accessibles par type de handicap.

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



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 ».

## L'obligation de collecte des données sur l'accessibilité : Un chantier qui débute



**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).

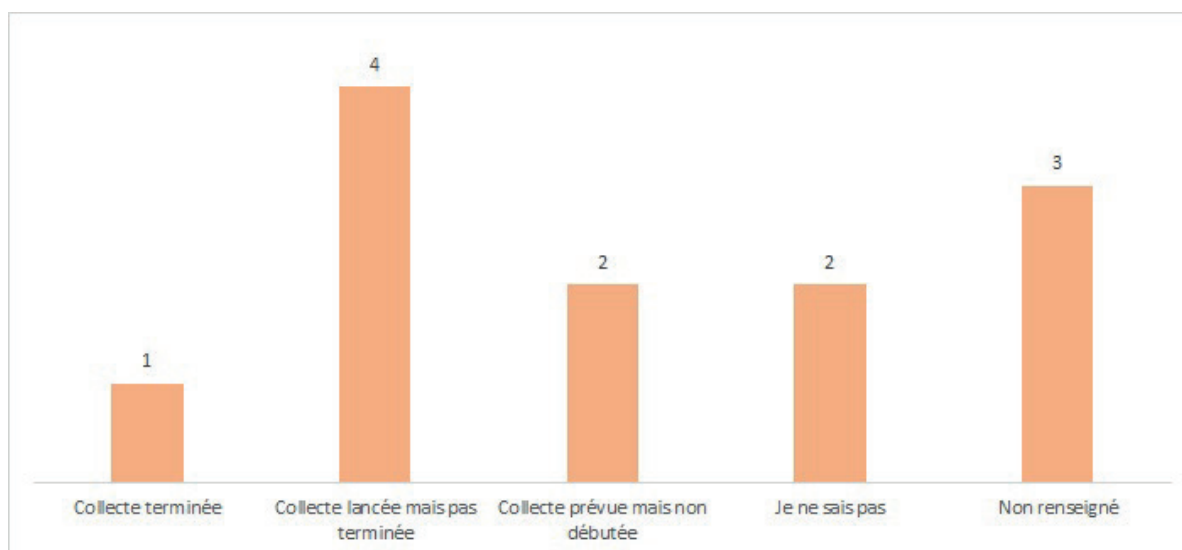
**NOUVEAU : ces collectes doivent respecter la norme exigée par l'arrêté du 28 mai 2024** relatif aux normes et standards à suivre, c'est-à-dire éléments qui doivent être collectés de manière obligatoire tant dans les transports qu'en voirie et au format qui permet de les échanger (NeTEx accessibilité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



Des ressources en lignes sont disponibles. La page « Données d'accessibilité » est une page généraliste rassemblant le cadre légal, des recommandations et des liens vers deux sites plus spécialisés : celui du Point d'Accès national 'Transport.data.gouv.fr » pour les données de mobilité et celui du CNIG pour les données en voirie.



## Collecte de données d'accessibilité



### Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- Collecte lancée sur les 6 premiers items du NeTex ; Données en cours de mise en qualité. Une fois la donnée recensée, il faudra la générer numériquement pour pouvoir l'inclure dans un open data.
- Lancement d'un SIGT pour unifier les codes des arrêts entre les antennes régionales et différencier arrêt commercial et arrêt physique. Amélioration de la géolocalisation des arrêts pour les référencer et permettre au calculateur d'être précis, notamment pour les personnes en situation de handicap. Les 6 premiers Item NeTex sont pris en compte dans le développement du SIGT pour donner des informations précises sur chaque arrêt. En attente de l'intégration des nouveaux items.

**Région Bretagne :** Collecte débutée sur la partie Transport.

**Région Hauts-de-France :** Le travail d'établissement d'une base de données sur l'accessibilité des réseaux de transport est en cours :

- fiabiliser la base de données actuelle (nombre d'arrêts et géolocalisation précise) ;
- connaître leur niveau d'équipement, de sécurité et d'accessibilité ;
- alimenter une base de données exhaustive de ces points d'arrêt, qui sera mise à jour de tous les changements connus par la Région ;
- être en mesure de diffuser une information voyageurs précise et complète sur l'emplacement des points d'arrêt du réseau régional et l'accessibilité des itinéraires.

Ce travail permettra notamment de mieux qualifier les points d'arrêt prioritaires, d'établir les ITA (Impossibilité Technique Avérée) et de communiquer aux communes, communautés de communes et départements la liste précise des points d'arrêt prioritaires pour gérer le cheminement dans un rayon de 200 m. La région signale des difficultés de traitement des données issues des 5 départements à cause des différents formats de données, complexité du recensement et de la qualification des 17 000 points d'arrêt.

### Région des Pays de la Loire :

- Collecte terminée au format NeTeX en 2023 pour l'item Fauteuil roulant » du 1er niveau de l'accessibilité et données en open data depuis mars 2024, référencées sur le PAN (Point d'Accès National <https://transport.data.gouv.fr/>).
- Données réutilisées dans le calculateur d'itinéraires régional Destinéo.



## Initiatives en matière d'information voyageurs : diversités des pratiques



### Île-de-France Mobilités :

- Programme de déploiement en cours de 10 000 bornes d'information voyageurs sonorisées (activables via la télécommande universelle, la même qui sert à déclencher la sonorisation des feux piétons ou de l'information dans les gares)
- Equipement des agents RATP de l'outil Tradivia (mode conversationnel et de traduction en 16 langues), le mode conversationnel de transcription oral / écrit intéressant notamment les personnes sourdes et malentendantes - Action financée dans le plan d'actions JOP 2024.

D'autres initiatives sont en place ou en cours de déploiement dans le métro ou dans les gares.

**Région Provence Alpes Côte d'Azur :** Démarche engagée pour le déploiement prochain d'un MAAS : système d'information et de billettique régionale

**Région des Pays de la Loire :** Intégration des données sur l'accessibilité des points d'arrêt en cours de transfert dans Destinéo (= calculateur d'itinéraire des Pays de la Loire).

**Région Normandie :** La Région Normandie 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, événements, horaires...)

Les personnes à mobilité réduite peuvent sur simple appel au centre d'information voyageur au 02 22 55 00 10 (ouvert du lundi au vendredi de 7h30 et 19h) ou en adressant un mail à l'adresse [resa-tad-nomad@normandie.fr](mailto:resa-tad-nomad@normandie.fr) bénéficier d'un transport à la demande. La réservation est obligatoire au plus tard la veille du service avant 16h00.

Le site [nomad.normandie.fr](http://nomad.normandie.fr) est reconnu comme partiellement conforme (92%) au Référentiel Général d'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA). Le site intègre également l'outil Ability Browser. Cet outil permet de naviguer grâce aux mouvements de la tête.

### Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- Une démarche d'harmonisation des fiches horaires a été menée entre les 11 départements, en prenant en compte les enjeux d'accessibilité (contraste, facilité de trouver les informations, préconisations issues d'un travail de concertation sur les handicaps psychique, mental, cognitif (carnets de voyage et poteaux et fiches horaires) .
- Département de la Loire : Pour le réseau interurbain de la Loire, des données d'accessibilité détaillant les arrêts accessibles par commune sont disponibles. Pour d'autres lignes la plupart du temps, l'information est disponible sur la fiche horaire avec le pictogramme « personne en fauteuil roulant » au niveau de chaque arrêt accessible aux UFR.
- 2024 : réflexion sur les nouveaux items de l'arrêté du 28 mai 2024 pour la mise en place du calculateur d'itinéraire prévu en 2026.

## Région Hauts-de-France :

Démarches lancées en matière d'information voyageurs :

- Mise en place de poteau d'information voyageur répondant aux normes d'accessibilité visuelle permettant une meilleure reconnaissance des arrêts et la diffusion d'une information visible et lisible (numéro de ligne, destination et fiches horaires) : entre 1 000 € et 1 500 € par poteau [prescriptions découlant de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics]
- Information dématérialisée sur les horaires théoriques et/ou réels
- Information physique : fiches horaires papier avec indication des arrêts accessibles aux UFR et affiches horaires sur les poteaux d'information voyageurs
- Présence d'agences commerciales dans les départements du Nord et de l'Oise
- Service de renseignement téléphonique : transporteurs, Mobilitel, Oise mobilité

Démarches envisagées :

- Déploiement à venir d'un site d'information et de distribution unique à l'échelon régional avec nom de réseau unique pour les réseaux ferré et routiers, Hauts-de-France mobilités
- Propositions de travail collaboratif avec les associations
- Expérimenter un parcours intermodal « estimé accessible au niveau matériel et arrêts » porte à porte aux Personnes en Situation de Handicap sur une relation ville à ville
- Participer à un atelier visant à travailler à l'élaboration de documents Faciles à Lire et à Comprendre (FALC) : fiche horaire, ...

Retrouver ce document sur la page «Accessibilité des transports individuels et collectifs»



Plus d'informations sur : [accessibilite.ecologie.gouv.fr](https://accessibilite.ecologie.gouv.fr)

Contactez la DMA ou inscrivez vous à sa lettre mensuelle par simple mail [dma.sg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dma.sg@developpement-durable.gouv.fr)



**MINISTÈRES  
AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Secrétariat général  
Délégation ministérielle à l'accessibilité  
Arche paroi sud 92055 La Défense - Tél : 01 40 81 21 22  
Conception graphique : SG/DAF/SAS/SET2 - Guy-Roger Bandila  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr) - [www.mer.gouv.fr](http://www.mer.gouv.fr)