



N° 2378

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 novembre 2014.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES SUR LA PROPOSITION DE LOI, ADOPTÉE PAR LE SÉNAT, *visant à faciliter le **stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement***,

PAR MME ANNIE LE HOUEROU,

Députée.

Voir les numéros :

Sénat : **8, 191, 192** et T.A. **48** (2013-2014).

Assemblée nationale : **1637**.

SOMMAIRE

Pages

I. LA LOI GARANTIT L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP	5
A. L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE	5
B. UN VOLET ESSENTIEL DE L'ACCESSIBILITÉ : LE STATIONNEMENT ..	7
II. LA PROPOSITION DE LOI AMÉLIORE L'EXERCICE EFFECTIF DE L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE	11
A. UN ÉLARGISSEMENT DES DROITS LIÉS À LA CARTE DE STATIONNEMENT POUR PERSONNE HANDICAPÉE	11
B. UNE GÉNÉRALISATION D'UNE PRATIQUE DÉJÀ EN ŒUVRE DANS DE NOMBREUSES COMMUNES.....	12
TRAVAUX DE LA COMMISSION.....	15
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	15
II. EXAMEN DES ARTICLES.....	25
<i>Article 1^{er}</i> (art. L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles) : Gratuité de toutes les places de stationnement pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées	25
<i>Article 2 : Gage.....</i>	30
TABLEAU COMPARATIF.....	31
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE	33

Mesdames, Messieurs,

Douze millions de personnes seraient en situation de handicap dans notre pays. C'est pourquoi, lors du Comité interministériel du handicap qui s'est tenu le 25 septembre 2013, l'accessibilité universelle a été érigée en priorité gouvernementale. Comme le rappelait la ministre déléguée aux personnes handicapées et à la lutte contre l'exclusion Mme Marie-Arlette Carlotti, « *le chemin vers l'accessibilité universelle vise à éliminer tous les obstacles dans l'accès concret à la cité, au sens large* ».

Parvenir à une société inclusive passe par une plus grande mobilité des personnes atteintes d'un handicap et, plus largement de toute personne ayant des difficultés pour se déplacer, pour qu'elles puissent ainsi avoir accès à un emploi, à une vie sociale et culturelle. Le stationnement y participe.

La rapporteure a rendu un rapport sur l'accès à l'emploi en milieu ordinaire des personnes en situation de handicap⁽¹⁾ : : : : afin de le dynamiser. L'accès à l'emploi passe, entre autres, par la capacité à pouvoir se déplacer et stationner sans contrainte.

C'est pourquoi, notre collègue M. Didier Guillaume propose d'améliorer les facilités existantes en matière de stationnement réservé. Ce dernier serait gratuit et bénéficierait d'une durée de stationnement plus longue et ce sur toutes les places de stationnement ouvertes au public. Ce droit est néanmoins encadré en prévoyant une durée maximale de stationnement afin d'éviter le stationnement abusif et les parcs de stationnement concédés pourraient continuer à être payants.

I. LA LOI GARANTIT L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

A. L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE

Introduite en 1975⁽²⁾, la notion d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap a progressivement évolué pour être redéfinie en 2005.

(1) Mme Annie Le Houerou, Rapport au Premier ministre « Dynamiser l'emploi des personnes handicapées en milieu ordinaire », septembre 2014.

(2) Article 49 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées : « les dispositions architecturales et aménagements des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public... doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées ».

La loi du 11 février 2005 ⁽¹⁾ élargit la notion de handicap ⁽²⁾ et applique la notion d'accessibilité à tous les domaines de la vie en société, d'où l'expression d'accessibilité universelle.

La Délégation interministérielle aux personnes handicapées en donne la définition suivante : l'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part.

Elle suppose donc une démarche qui vise à éliminer toutes les barrières qui peuvent limiter une personne en situation de handicap dans l'accomplissement de ses activités quotidiennes.

La chaîne de déplacement participe de cette accessibilité ⁽³⁾. Elle s'applique aussi bien au cadre bâti, aux logements, à l'exercice de la citoyenneté qu'aux transports publics et à l'aménagement de la voirie.

Pour ce faire, la loi du 11 février 2005 précitée a imposé aux communes l'élaboration avant 2010 d'un plan de mise en accessibilité des aménagements des espaces publics (PAVE).

Ce dispositif est différencié selon la taille de la commune et fait partie intégrante du plan de déplacement urbain lorsqu'il existe.

Pour les communes de plus de 1 000 habitants, le PAVE fixe – au minimum – les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune.

Pour les communes de 500 à 1 000 habitants, le PAVE fixe les mêmes dispositions sur les seules zones à circulation piétonne reliant les pôles générateurs de déplacements présents sur leur territoire.

L'élaboration du PAVE peut éventuellement être transférée à l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

Le rapport de Mmes Marie-Lise Campion et Isabelle Debré ⁽¹⁾ souligne le retard pris pour la mise en œuvre de ce dispositif.

(1) Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

(2) Article premier de la loi du 11 février 2005 codifié à l'article L.114 du code de l'action sociale et des familles « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

(3) Article 45 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.

En 2012, 60 % des PAVE seulement étaient en cours d'élaboration ou achevés. 5 % de ces plans avaient été adoptés par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'EPCI, alors que cette validation officielle conditionne pourtant leur mise en œuvre.

Ce rapport relève par ailleurs que *« l'analyse des premiers plans fait apparaître que ceux-ci sont plus ou moins bien réalisés, très succincts voire incomplets pour certains. Le plus souvent, ils ne contiennent pas de vision globale de la chaîne de déplacement, pas de synthèse quant aux aménagements à réaliser et pas d'articulation entre le plan d'accessibilité, le schéma directeur d'accessibilité et le diagnostic d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) »*.

Un organe est chargé de veiller à la mise en application de ce principe d'accessibilité.

L'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales impose la création, dans toutes les communes de plus de 5 000 habitants, d'une commission communale pour l'accessibilité (CCA).

Présidée par le maire, cette commission est composée des représentants de la commune, d'associations ou organismes représentant les personnes handicapées et les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que de représentants d'autres usagers de la ville.

En juin 2014, le Parlement a habilité le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ⁽²⁾.

B. UN VOLET ESSENTIEL DE L'ACCESSIBILITÉ : LE STATIONNEMENT

Afin de garantir l'accessibilité à la voirie aux personnes dont l'autonomie de déplacement est réduite, des places de stationnement leur sont réservées, à condition qu'elles soient titulaires d'une carte spécifique.

(1) Mmes Marie-Lise Campion et Isabelle Debré, Rapport d'information, Loi handicap : des avancées réelles, une application encore insuffisante, Sénat, XIV^e législature, juillet 2012.

(2) Loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

L'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles précise :

« La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, dans les lieux de stationnement ouverts au public, les places réservées et aménagées à cet effet. ».

Une disposition rend possible d'autres avantages dans ce domaine : *« Elle permet, dans les mêmes conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. ».*

Les conditions de délivrance de cette carte sont liées aux difficultés de déplacement et ne dépendent plus du taux d'invalidité de la personne. *« toute personne, atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements, peut recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées. ».*

L'aménagement de ces places relève de la police spéciale du maire ou du président d'établissement public intercommunal (EPCI).

Le quatrième alinéa de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales précise que le maire peut *« réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ».*

À compter du 1^{er} janvier 2015, l'EPCI qui exerce la compétence en matière de voirie pourra transférer à son président la police de la circulation et du stationnement, sauf si le maire a notifié son opposition.

L'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales énonce : *« lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement. »*

Une signalisation spécifique permet d'identifier ces places réservées.

La gestion de ce stationnement réservé relève du PAVE.

Au moins 2 % des places de stationnement matérialisées situées sur les voies ouvertes à la circulation publique et 2 % des places de stationnement des établissements recevant du public (ERP) doivent être affectées au stationnement réservé ⁽¹⁾.

(1) Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Selon les associations représentant les personnes en situation de handicap ⁽¹⁾, ce ratio est devenu insuffisant pour trois raisons :

– le nombre de personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées a augmenté en raison de l’élargissement des critères d’éligibilité. Elle n’est plus seulement réservée aux personnes handicapées motrices mais aussi à des personnes atteintes de pathologies aux conséquences invalidantes mais non nécessairement visibles. Le rapport annuel de la Caisse nationale de solidarité pour l’autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées (CNSA) de 2013 a constaté que 40 % des demandes de cartes concernaient des personnes âgées de plus de 60 ans. En 2012, 387 000 demandes de cartes ont été enregistrées ⁽²⁾.

C’est pourquoi, le nombre de places réservées ne correspond plus au nombre de bénéficiaires de cette carte. L’Association des paralysés de France (APF) a cité en exemple la ville de Paris qui dispose de 5 000 places de stationnement réservé pour 50 000 bénéficiaires de la carte de stationnement pour personne handicapée ;

– les aménagements techniques des véhicules permettent à un plus grand nombre de personne de pouvoir conduire ;

– les aménagements du centre-ville tendent à limiter l’utilisation de la voiture.

Lors de son audition, l’APF a plaidé pour une augmentation de ce quota à 4 % qui comprendrait au moins 2 % de places aménagées, à savoir respectant une largeur minimale de 3,30 mètres et une pente inférieure à 2 % ⁽³⁾.

(1) Contribution écrite de l’Association nationale pour l’intégration des personnes handicapées moteurs (ANPIHM).

(2) Donnée CNSA.

(3) Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l’accessibilité de la voirie et des espaces publics.

II. LA PROPOSITION DE LOI AMÉLIORE L'EXERCICE EFFECTIF DE L'ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE

A. UN ÉLARGISSEMENT DES DROITS LIÉS À LA CARTE DE STATIONNEMENT POUR PERSONNE HANDICAPÉE

En octobre 2012, afin de limiter la fatigabilité des personnes à mobilité réduite, l'Observatoire interministériel de l'accessibilité proposait d'examiner la possibilité pour les personnes à mobilité réduite de se garer sur tout emplacement et ce gratuitement.

Sa préconisation n° 12 suggérait de réexaminer la législation relative au stationnement des véhicules des personnes handicapées et aux redevances y afférant ⁽¹⁾.

La proposition de loi présentée par notre collègue sénateur M. Didier Guillaume va dans ce sens. Elle modifie la rédaction de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles en accordant la gratuité, sans limitation de durée, du stationnement pour toute personne titulaire d'une carte de stationnement pour personne handicapée.

La proposition de loi a été à la fois élargie et encadrée lors de son examen en commission et en séance publique en première lecture au Sénat.

En premier lieu, le rapporteur de la proposition de loi M. Ronan Kerdraon a déposé un amendement en commission, qui a été adopté, prévoyant d'autoriser la gratuité du stationnement pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour handicapés sur toutes les places et non plus seulement sur les places réservées comme cela avait été prévu initialement.

Par ailleurs, il encadre la non-limitation de la durée de stationnement. Les autorités compétentes pourront désormais fixer une durée maximale du stationnement qui ne pourra être inférieure à 12 heures.

Le rapporteur a voulu éviter ainsi un stationnement abusif sur la voirie, qui est d'ailleurs interdit par le code de la route.

En deuxième lieu, il a précisé l'entrée en vigueur de cette proposition de loi. Elle interviendra deux mois après la promulgation de la loi afin de permettre aux autorités compétentes d'anticiper leur nouvelle politique de stationnement. S'agissant des parcs de stationnement gérés en conventions de délégation de service public, l'entrée en vigueur ne s'effectuera qu'à compter du renouvellement de ces contrats.

(1) Rapport 2011-2012 de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle au Premier ministre, octobre 2012.

Enfin un amendement adopté en séance publique réserve la possibilité pour les autorités compétentes de continuer à appliquer la tarification de droit commun ou un tarif spécifique pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personne handicapée s’agissant des parcs de stationnement disposant de bornes d’entrée et de sortie accessibles par les personnes handicapées depuis leur véhicule.

B. UNE GÉNÉRALISATION D’UNE PRATIQUE DÉJÀ EN ŒUVRE DANS DE NOMBREUSES COMMUNES

De nombreuses communes, dont de grandes métropoles comme Paris et Lyon, pratiquent déjà le stationnement gratuit pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées.

Ainsi, selon le recensement réalisé par l’APF, ce sont 245 villes qui pratiquent déjà la gratuité du stationnement.

Cette gratuité peut être illimitée ou restreinte à quelques heures comme à Chalon-sur-Saône ou Rueil-Malmaison.

La ville de Saint-Étienne, a été pionnière dans ce domaine, puisqu’elle avait mis en place, pour les personnes en situation de handicap, la gratuité et la non-limitation de la durée du stationnement sur l’ensemble des places dès 1988.

La proposition de loi permettra ainsi d’éviter une disparité territoriale dans ce domaine.

LISTE DES VILLES DANS LESQUELLES LE STATIONNEMENT EST GRATUIT SUR LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS ET ADAPTÉS AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Allier (03) Montluçon	Alpes-de-Haute-Provence (04) Digne-les-Bains, Manosque, Sisteron	Hautes-Alpes (05) Gap
Alpes-Maritimes (06) Antibes, Cagnes-sur-Mer, La Turbie, Nice, Roquebrune Cap Martin	Ardèche (07) Tourmon-sur-Rhône	Ardennes (08) Charleville-Mézières
Ariège (09) Pamiers	Aude (11) Carcassonne, Narbonne, Port Leucate	Bouches-du-Rhône (13) Aix-en-Provence, Aubagne, La Ciotat
Calvados (14) Caen, Pont Lévêque	Charente (16) Cognac	Charente-Maritime (17) La Cotinière, Royan
Corse (20) Ajaccio	Côte-d’Or (21) Beaune, Dijon	Côtes-d’Armor (22) Guingamp, Saint-Brieuc
Dordogne (24) Périgueux	Doubs (25) Audincourt, Besançon, Montbéliard	Drôme (26) Crest, Die, Dieulefit, Donzère, Montélimar, Nyons, Pierrelatte, Romans, Valence (2 heures gratuites)

Gard (30) Alès, Les Angles, Bellegarde, Bouillargues, La Grand-Combe, Laudun-l'Ardoise, Manduel, Rochefort- du-Gard, Saint-Christolles-Alès, Sommières, Vauvert	Haute-Garonne (31) Toulouse	Gers (32) Auch, Samatan
Gironde (33) Bordeaux, Arcachon	Ille-et-Vilaine (35) Dinard	Indre-et-Loire (37) Tours
Isère (38) Bourgoin-Jallieu, Vienne	Loir-et-Cher (41) Romorantin	Loire (42) Saint-Étienne
Loire-Atlantique (44) La Baule	Lot (46) Cahors, Figeac	Lozère (48) Langogne, Mende, Marvejols, Saint- Chély-D'apcher
Maine-et-Loire (49) Saumur, Angers	Marne (51) Reims	Haute-Marne (52) Chaumont, Langres, Saint-Dizier
Meurthe-et-Moselle (54) Nancy, Toul	Moselle (57) Thionville	Nièvre (58) Nevers, Cosne-Cours-sur-Loire
Nord (59) Lille, Villeneuve-d'Ascq, Douai, Dunkerque	Oise (60) Beauvais, Chantilly, Compiègne, Creil, Senlis	Pas-de-Calais (62) Evin-Malmaison, Leforest, Lens, Le Touquet, Saint-Omer
Puy-de-Dôme (63) Clermont-Ferrand	Pyrénées-Atlantiques (64) Hendaye, Pau, Saint-Jean-de-Luz	Pyrénées-Orientales (66) Perpignan, Le Perthus
Haut-Rhin (68) Mulhouse	Rhône (69) Brignais, Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Oullins, Villefranche-sur-Saône, Villeurbanne	Saône-et-Loire (71) Chalon-sur-Saône (2 heures gratuites)
Savoie (73) Chambéry	Haute-Savoie (74) Annecy-le-Vieux, Cran, Évian, Gevrier, Epagny, Metz-Tessy, Meythet, Poisy, Rumilly, Seynod, Thonon	Paris (75) Paris
Seine-Maritime (76) Le Havre, Le Tréport	Yvelines (78) Limay, Rambouillet, Versailles	Deux-Sèvres (79) Niort
Somme (80) Amiens	Tarn (81) Castres, Lavaur	Var (83) Cavalaire, Draguignan, Fréjus, Sainte- Maxime, Saint-Raphaël, Saint-Tropez
Vaucluse (84) Avignon, Monteux	Vendée (85) Angles, Apremont, L'Aiguillon-sur- Mer, La-Faute-sur-Mer, La-Roche-sur- Yon, La-Tranche-sur-Mer, Maché, Saint-Paul-Mont-Penit	Haute-Vienne (87) Limoges
Vosges (88) Saint-Dié-les-Vosges	Territoire-de-Belfort (90) Belfort	Hauts-de-Seine (92) Bois-Colombes, Colombes, Courbevoie (2 heures gratuites), Issy-les- Moulineaux, Nanterre, Neuilly, Rueil Malmaison (2 h 30 gratuites), Sèvres, Suresnes
Seine-Saint-Denis (93) Aulnay-sous-Bois, Bagnolet, Coubron, Drancy, Gagny, Pavillons-sous-Bois, Pré-Saint-Gervais, Romainville, Saint- Denis, Sevran, Tremblay-en-France	Val-de-Marne (94) Vincennes	La Réunion (974) Saint-Denis, Saint-Pierre

Source : Association des paralysés de France (APF).

Concernant cette généralisation, la rapporteure souhaiterait insister sur la nécessité de renforcer les contrôles.

Depuis la loi sur le renforcement de la lutte contre la violence routière ⁽¹⁾, la sanction punissant le stationnement gênant sur un emplacement réservé est désormais une amende prévue pour les contraventions de quatrième classe, ce qui a porté son montant de 35 euros à 135 euros. À cette amende s'ajoute le risque d'une mise à la fourrière de la voiture, à la demande du maire (ou de la préfecture de police à Paris). Lors de son audition, l'APF a reconnu l'effet dissuasif de ce dispositif.

Lors de l'examen de la proposition de loi en séance publique en première lecture au Sénat, le Gouvernement a indiqué que des instructions avaient été données pour renforcer la verbalisation du stationnement illégal sur les places réservées. En 2012, une augmentation de 14 % par rapport à 2011 des procès-verbaux pour occupation illégale de places de stationnement réservé a été constatée.

Par ailleurs, selon l'APF, une carte sur trois est utilisée frauduleusement et la falsification des cartes a été facilitée par l'utilisation des photocopieuses couleur. C'est pourquoi, une réflexion sur la dématérialisation de ces cartes est en cours.

(1) Article 6 du décret n° 2003-642 du 11 juillet 2003 portant application de certaines dispositions de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et modifiant notamment le code pénal, le code de procédure pénale et le code de la route, codifié à l'article R. 417-11 du code de la route.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission des affaires sociales examine, sur le rapport de Mme Annie Le Houerou, la proposition de loi, adoptée par le Sénat, visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement (n° 1637) lors de sa séance du 19 novembre 2014.

Mme Annie Le Houérou, rapporteure. « Faire un pas de plus pour faciliter la vie de tous les jours des personnes concernées par le handicap » : tel est, selon le sénateur Didier Guillaume, le but de cette proposition de loi.

Notre pays compte 12 millions de personnes en situation de handicap, lequel constitue une préoccupation majeure du Gouvernement. Une circulaire impose d'ailleurs qu'il soit pris en compte, de manière transversale, dans toute politique publique.

Quand elle était ministre déléguée chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, Mme Marie-Arlette Carlotti a indiqué que le chemin vers l'accessibilité universelle visait à éliminer tous les obstacles dans l'accès concret à la cité, au sens large du terme. On ne peut parvenir à une société inclusive qu'en offrant une plus grande autonomie aux personnes atteintes d'un handicap ou ayant des difficultés à se déplacer, afin qu'elles puissent trouver un emploi et mener une vie sociale et culturelle.

Dès octobre 2012, l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle a suggéré de réexaminer la législation relative au stationnement des véhicules des personnes handicapées et aux redevances y afférent, pour limiter la fatigabilité de ces personnes et pour favoriser leur accès à l'autonomie.

La proposition de loi tend à apporter deux améliorations essentielles à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles. Elle autorisera les titulaires de la carte de stationnement pour personne handicapée à stationner sur toutes les places, réservées ou non. Ce stationnement sera gratuit. Néanmoins, les parcs de stationnement concédés pourront continuer à être payants. Enfin, la limitation de la durée de stationnement sera allongée et ne pourra être inférieure à douze heures.

La mise en œuvre de ces dispositions interviendra deux mois après la promulgation de la loi, ce qui laissera aux autorités compétentes le temps d'intégrer ce nouveau principe dans leur politique de stationnement.

Selon l'Association des paralysés de France (APF), 245 communes offriraient déjà ce stationnement gratuit. En somme, le texte généralise une pratique existant au cas par cas, afin d'éviter toute inégalité territoriale.

Cette amélioration législative ne doit pourtant pas occulter le fait que la quantité de places réservées et aménagées devient insuffisante. Le nombre de personnes dont la capacité et l'autonomie de déplacement à pied sont réduites – critère qui justifie l'attribution d'une carte de stationnement pour personne handicapée par la maison départementale des personnes handicapées (MDPH) – croît à mesure que la population vieillit. Il existe 1,5 million de cartes en circulation, pour 38 millions de permis de conduire. D'après l'APF, Paris compte 50 000 bénéficiaires de la carte, pour 5 000 places réservées et aménagées. Il faut donc adapter le quota actuel de 2 % de places situées sur les voies ouvertes à la circulation publique. C'est ce à quoi tend la proposition de loi.

Mme la présidente Catherine Lemorton. Le monde du handicap attend ce texte. Il faut reconnaître au Gouvernement le mérite de s'être saisi d'un dossier dans lequel peu d'avancées sont intervenues depuis 2005.

Mme Joëlle Huillier. Le Président de la République s'est engagé à faire du handicap une préoccupation majeure de l'action du Gouvernement. Dès septembre 2012, M. Jean-Marc Ayrault a demandé à ses ministres que chaque projet de loi comporte dans ce domaine des dispositions spécifiques. Ce fut le cas des textes relatifs aux emplois d'avenir, au contrat de génération et à la scolarisation des enfants.

Votée à l'unanimité par le Sénat, la proposition de loi, qui s'inscrit dans le droit-fil des engagements du Président de la République, vise à améliorer la vie quotidienne des personnes en situation de handicap, en leur permettant de stationner gratuitement sur tout emplacement, réservé ou non. Cette facilité est également offerte à ceux qui les accompagnent. Bien qu'aucune limitation de durée ne soit prévue, les autorités compétentes pourront encadrer ce dispositif, pourvu qu'une plage de stationnement de douze heures soit garantie. Des dispositions spécifiques peuvent également être prévues pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles par les personnes handicapées depuis leur véhicule.

Grâce à ces dispositions, les personnes souffrant d'un handicap vivront mieux dans notre société. Elles accèderont plus facilement aux divers services de la ville, ce qui palliera en partie le retard intervenu dans l'application de la loi du 11 février 2005. Dans 245 villes, le stationnement sur les emplacements réservés ou adaptés est totalement ou partiellement gratuit. C'est le cas à Paris, Lyon, Lille, Toulouse, Dijon, Clermont-Ferrand, Bordeaux ou Saint-Étienne, première ville à avoir mis en place, dès 1988, la gratuité du stationnement sans limitation de durée.

Reste qu'actuellement, la carte de stationnement pour personnes handicapées peut être photocopiée, achetée frauduleusement sur internet ou

utilisée après le décès du bénéficiaire, dysfonctionnements qui, en limitant le nombre de places disponibles, porte préjudice aux personnes atteintes d'un handicap. Ce document doit donc être sécurisé. Le Gouvernement a fait savoir qu'une réflexion sur la dématérialisation des cartes est en cours.

Il va de soi que le groupe SRC votera la proposition de loi.

M. Élie Aboud. Voilà des années que nous attendons sur le sujet une réglementation nationale, afin de généraliser des dispositions appliquées par de nombreuses communes.

Il faut cependant résoudre d'autres difficultés. Actuellement, quand, sur le parking d'une grande surface, une personne non autorisée se gare sur une place réservée aux personnes handicapées, les vigiles privés ne peuvent pas la verbaliser. Seule l'autorité communale est habilitée à le faire, ce qui explique que ces places soient systématiquement occupées. Il serait bon d'engager une réflexion sur ce point avant la discussion en séance publique.

L'objet de la proposition de loi est consensuel. Un dispositif de même type avait été proposé, par voie d'amendement, par M. Damien Abad, quand nous avons examiné la proposition de loi de M. Gérard Darmanin. Notre position sur ces questions est transpartisane : le 3 novembre dernier, nous nous sommes tous insurgés contre la ponction de 29 millions opérée par l'État sur le Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique (FIPHFP).

M. Arnaud Richard. L'accessibilité des personnes handicapées est au cœur du maintien de la cohésion sociale de notre pays. Nous nous devons d'éliminer les barrières qui peuvent entraver l'accomplissement personnel ou professionnel des personnes handicapées.

Des progrès ont déjà été réalisés en direction d'une accessibilité universelle, améliorant la qualité de vie des personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie. Pourtant, malgré les engagements pris, la France accuse encore un retard par rapport aux objectifs fixés.

La présente proposition de loi a le mérite de préserver la dynamique amorcée. Dans une approche pragmatique, elle prévoit en faveur des handicapés un accès gratuit et sans limite de temps à toutes les places de stationnement ouvertes au public, faisant écho aux initiatives déjà engagées par des centaines de communes en France.

Alors que, le 10 juillet 2014, nous avons déjà adopté une loi habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, je regrette que nous devions de nouveau légiférer, procédant par petites touches. Toutes les politiques de la nation devraient être au contraire mobilisées dans le cadre d'une politique globale du handicap.

Cette méthode progresserait grâce à des rendez-vous réguliers avec les parties prenantes, de façon à définir en amont des solutions consensuelles. Il aurait ainsi été possible de favoriser les initiatives locales et les expérimentations, tout en conservant la souplesse nécessaire aux collectivités. En étant proposée sous la forme d'un projet de loi, la mesure aurait également fait l'objet d'une estimation de son impact financier, qui fait précisément défaut aujourd'hui.

Cela étant, le groupe UDI soutiendra cette proposition de loi qui facilitera assurément la vie quotidienne des personnes handicapées.

Mme Véronique Massonneau. Je me félicite que notre commission se penche à nouveau sur la question de la mobilité des personnes en situation de handicap. Trop reste à faire depuis la loi du 11 février 2005, et vous partagerez certainement ce constat avec moi. La mise aux normes des installations publiques et des établissements recevant du public est loin d'atteindre les objectifs fixés : seuls 330 000 établissements sur plus de un million sont aux normes, nous indiquait il y a quelques semaines Mme Ségolène Neuville la secrétaire d'État chargée des handicapés et de la lutte contre l'exclusion.

Mais quel est le signal envoyé lorsque des ordonnances sont prises pour repousser une énième fois les délais d'obligation de mise aux normes qui arrivaient à échéance le 1^{er} janvier prochain?

Quel est le signal envoyé lorsqu'on abandonne l'objectif du transport pour tous pour se contenter de l'accessibilité de seuls « points prioritaires » ? Vous le comprendrez comme moi, les associations sont mécontentes, les personnes en situation de handicap sont malheureusement encore loin de jouir des mêmes droits et libertés que le reste de nos concitoyens. Car l'égalité est bien ce qu'elles réclament à juste titre, sans traitement de faveur.

Comment compenser les contraintes d'une situation de handicap sans accorder de traitement de faveur, voilà une tâche compliquée. C'est bien ce qui pose problème à ce texte, qui a le mérite d'avoir pour objectif une intention honorable. En effet, les places de stationnement réservées manquent, les associations le disent. Les places sont souvent trop étroites, les limites de durée de stationnement sont contraignantes pour ces personnes dont les temps de déplacement sont nécessairement plus longs. Il reste beaucoup à faire.

Revers de la médaille : les cartes de stationnement pour personnes handicapées sont parfois distribuées trop facilement, utilisées abusivement. La gratuité acquise par cette carte risquerait d'amplifier ce phénomène, au détriment des personnes dans le besoin au regard du peu de places existantes.

J'ajoute que les personnes à mobilité réduite ne doivent pas être considérées nécessairement comme des personnes démunies, et c'est ce que semble supposer cette proposition de gratuité.

Si je salue donc l'objectif de ce texte, je demande que celui-ci soit considéré dans une vision plus globale de la politique d'accessibilité : cesser les reculs permanents et enfin appliquer les engagements déjà pris maintes fois par les pouvoirs publics. Je pense notamment à l'accessibilité des transports en commun, qu'elle soit la même pour tous ! Parallèlement, continuons à développer les emplacements de stationnement réservés, à développer nos offres en faveur de ces personnes. Et enfin, n'oublions pas l'importance de l'éducation, de la sensibilisation de nos concitoyens à cette question de l'accessibilité, qui pâtit encore trop souvent du manque de considération envers les personnes à mobilité réduite.

Le groupe écologiste soutiendra l'adoption de la proposition de loi.

Mme Dominique Orliac. La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 a constitué une avancée significative pour les droits des personnes en situation de handicap, notamment en réaffirmant le principe d'accessibilité pour tous.

Puis est venu le projet de loi habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées dont nous avons débattu récemment au sein de notre commission puis de notre assemblée. Voici donc une nouvelle proposition de loi émanant du Sénat et votée par ce dernier en décembre 2013 et concernant les personnes en situation de handicap.

L'accessibilité, selon la délégation interministérielle aux personnes handicapées, doit permettre *« l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant, les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part »*. Dès lors, la mobilité passe par une plus grande accessibilité des lieux.

Si des questions de mobilité ont été traitées dans le dernier texte législatif dont nous avons été saisis, cette proposition de loi vient tout de même améliorer ce dispositif en permettant une meilleure accessibilité, source d'une meilleure insertion sociale, professionnelle ou encore éducative.

Car, combien de fois avons-nous vu des places de parking occupées par des voitures ne portant aucune carte ou des places occupées par des véhicules stationnées avec les feux de détresse censés indiquer un arrêt temporaire ?

Il faut rappeler que d'après l'Association des paralysés de France (APF), le nombre des cartes de stationnement est estimé à 1,5 million pour environ 38 millions de permis de conduire. La gratuité illimitée pour les personnes handicapées existe déjà dans une centaine de villes, mais une généralisation à toute la France serait appréciable à l'heure où la politique d'accessibilité

universelle connaît un second souffle. Au vu du nombre de cartes de stationnement, il est évident que le nombre des places de parking réservées devrait être largement augmenté.

Depuis quelques années, on observe également une recrudescence des pratiques abusives et même frauduleuses à la carte de stationnement pour personne handicapée. Si les abus n'ont pas été chiffrés, l'APF estime qu'une carte sur trois serait fausse ou utilisée de manière frauduleuse. Sur ce sujet, l'éducation de nos concitoyens doit jouer un rôle plus grand.

La présente proposition de loi poursuit un objectif légitime. Elle va dans le bon sens. Même s'il préférerait que le texte s'inscrive dans une approche plus globale, le groupe RRD en soutiendra l'adoption.

Mme Marie-Arlette Carlotti. Je soutiendrai moi aussi l'adoption du texte. J'étais auprès de Didier Guillaume quand il en proposa l'adoption au Sénat, et l'obtint à l'unanimité. Ne se prononçant ni pour, ni contre, le Gouvernement avait alors adopté une position de sagesse.

Car un accès plus facile à l'ensemble des places de parking ne doit pas empêcher le développement de places réservées aux personnes en situation de handicap. Les faux et usages de faux en matière de cartes de stationnement seraient aussi moins nombreux si la procédure de délivrance dans les préfectures n'était pas aussi archaïque. En remplaçant la fiche cartonnée découpée avec les ciseaux, la dématérialisation devrait sécuriser à moyen terme la délivrance de ces titres. Enfin, je suis toujours gênée par la stigmatisation positive, même si je reconnais que la mesure proposée a le mérite de montrer que la société va de l'avant dans le sens d'une plus grande inclusion.

Le soutien à cette proposition de loi constituera un bon signe à la veille de la conférence nationale du handicap. À cet égard, je ne peux laisser dire que la politique du handicap serait faite à la petite semaine. Tout le monde y a au contraire apporté sa pierre, toutes tendances politiques confondues. La grande loi-cadre du 11 février 2005 en a fixé les grandes lignes. Mais nous avons mis en place, en 2012, un comité interministériel du handicap, avant que se tienne la conférence nationale. Même si ce sont de petites touches, elles vont dans la bonne direction.

Le Gouvernement s'est vu contraint de recourir aux ordonnances, car les choses ne bougeaient guère. En réunissant architectes, petits commerçants, organisateurs de transport et de tourisme, associations de personnes en situation de handicap, il est parvenu à définir des compromis. Mais ces premières solutions valables pour deux ou trois ans ne remettent pas en cause l'objectif de long terme.

Mme la présidente Catherine Lemorton. La question des agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP) dépasse elle aussi les clivages politiques, l'UDI partageant le constat de la majorité parlementaire sur la faible mise en œuvre à l'approche de leur entrée en vigueur programmée au 1^{er} janvier 2015.

M. Jean-Pierre Barbier. Le sentiment est partagé que la mesure proposée est une bonne mesure. La gratuité envisagée ne vise pas une catégorie de population, mais prend seulement en compte les difficultés d'accès aux moyens de paiement. Elle encourage ainsi les collectivités territoriales à les rendre plus accessibles.

L'arbre ne doit cependant pas cacher la forêt. L'État s'en tire à bon compte en laissant les communes ou EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) supporter la charge de la gratuité. La baisse dramatique des dotations de l'État au profit des collectivités territoriales me rend moins optimiste que mes collègues sur la mise en œuvre des Ad'AP dans ces conditions financières dégradées.

Parallèlement, des prélèvements ont été effectués sur les crédits de l'Association de gestion des fonds pour l'insertion des personnes handicapées (AGEFIPH) et du FIPHFP, à raison de 87 millions d'euros sur trois ans. S'il faut se réjouir du contenu de ce texte, qui constitue une réelle avancée, il faut donc rester également vigilant sur les ponctions financières qui affectent le domaine du handicap.

Tout en soutenant le texte, je regrette qu'il relève d'une politique des petits pas plutôt que d'une réelle ambition.

M. Christophe Sirugue. Nous sommes en face d'un dilemme. Comment reconnaître des droits spécifiques à des personnes qui doivent demeurer des citoyens à part entière et relever en principe du droit commun ? Comme rapporteur du projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre des ordonnances en matière de mobilité, j'ai été frappé par le manque de places réservées aux personnes en situation de handicap, alors que les collectivités territoriales craignant que les obligations en ce domaine ne cessent de croître, souhaitent un assouplissement des normes.

La durée de stationnement constitue aussi une question difficile. Les personnes en situation de handicap peinant à se déplacer, il ne faut pas ajouter de l'injustice à l'injustice. De ce point de vue aussi, si la proposition de loi n'apporte pas toutes les solutions, elle va cependant dans le bon sens.

M. Michel Issindou. La loi du 11 février 2005 a permis une avancée significative. Chacun l'a mise en œuvre à son rythme. Ce n'est pas une réussite complète, car les besoins de financement sont considérables.

La présente proposition de loi apporte une pierre supplémentaire à l'édifice. Elle a un contenu intelligent, car elle ne cède pas à la compassion et se tient à l'écart de toute demande de régime particulier. Moins que la gratuité, c'est la possibilité de stationner son véhicule sur laquelle elle met l'accent.

Je constate que, dans nos villes, les places réservées sont plutôt bien respectées, dans l'Isère tout au moins. Les Français ont pris conscience de leur

vraie fonction. La fraude à la carte de stationnement pour personne handicapée doit être réduite, mais elle affecte prioritairement les grandes villes. En tout état de cause, sur le contenu de la proposition de loi, les positions de la droite et de la gauche convergent.

Mme la rapporteure. Je me réjouis du soutien apporté au texte, mais je dois répondre sur quelques points.

Quant au reproche qu'il relèverait d'une politique à la petite semaine, je souligne que le président de la République a fixé le cadre d'une politique globale, reprise par les Premiers ministres successifs, qui ont demandé aux ministres de prendre en compte la dimension du handicap dans les textes qu'ils préparent. Cette transversalité a été suivie d'effets positifs, comme l'ont montré de récents projets de loi.

Concernant la loi du 11 février 2005, les sénatrices Mme Claire-Lise Campion et Mme Isabelle Debré ont dressé le constat du retard dans sa mise en application, tant au plan national que dans les collectivités territoriales ou encore dans les intercommunalités à qui a été transférée la compétence en matière d'accessibilité. Le gouvernement a pris le taureau par les cornes en faisant adopter la loi du 10 juillet 2014 sur la base de laquelle a été prise l'ordonnance du 26 septembre 2014. Quatre décrets s'en sont ensuivis, facilitant la mise en œuvre des Ad'AP.

Quant aux places réservées aux personnes en situation de handicap, elles doivent être augmentées. Ce texte répond en partie au problème. La gratuité offre une facilité de plus, lorsque les moyens de paiement comme les horodateurs sont peu accessibles.

Cela permettra également de pallier le manque de places aménagées spécifiquement pour les personnes handicapées. Les personnes âgées peuvent aussi connaître des difficultés de mobilité sans que s'impose à elles la nécessité de disposer de 3,3 mètres pour sortir de leur voiture, si elles n'ont pas de fauteuil roulant.

Des campagnes efficaces ont eu lieu contre l'usage abusif des places de stationnement des handicapés : sous le mot d'ordre « *Si tu prends ma place, prends mon handicap* », les voitures des occupants sans macaron étaient couvertes d'une bâche.

S'agissant de la verbalisation du stationnement illégal, il me semble important que les vigiles ne soient pas compétents pour dresser des contraventions de quatrième classe, mais que seules les personnes habilitées puissent au contraire faire respecter la loi. Le personnel des supermarchés peut d'ailleurs aussi les appeler. Je rappelle que l'amende pour stationnement gênant sur une place réservée a été récemment portée de 35 euros à 135 euros et que la voiture peut être désormais mise en fourrière. Les sanctions sont donc dissuasives.

Quant à la gratuité, je confirme qu'elle est conçue comme un outil et comme une incitation à évoluer, non comme une fin en soi.

La falsification des cartes de stationnement constitue une vraie question. L'Imprimerie nationale travaille sur le sujet depuis 2013, pour automatiser et sécuriser la délivrance de ces cartes. Le résultat sera bientôt disponible et devrait rendre plus difficile toute falsification, notamment les duplications abusives grâce à des photocopieurs sophistiqués. Car trop de cartes frauduleuses circulent encore.

La baisse des dotations de l'État aux collectivités territoriales, à raison de 1,9 %, et les prélèvements sur l'AGEFIPH et le FIPHFP ne sauraient constituer un argument audible pour justifier le refus de financer la mise en accessibilité. La volonté politique en matière de handicap doit être au contraire affirmée. Les prélèvements concernés ont d'ailleurs servi à rémunérer des contrats aidés en faveur des personnes handicapées.

Cette proposition de loi changera, à la fois, la vie quotidienne des élus et des personnes handicapées. Sa mise en œuvre sera très rapide puisque les collectivités territoriales auront deux mois pour se mettre en conformité. La politique des petits pas participe aussi des grandes avancées.

II. EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(art. L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles)

Gratuité de toutes les places de stationnement pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées

Cet article vise à instaurer la gratuité de toutes les places de stationnement, à l'exception des parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles par les personnes handicapées depuis leur véhicule, pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personne handicapée. Il permet également de déroger à la limite de la durée de stationnement établi par les autorités compétentes.

I. LE DISPOSITIF EXISTANT

1. La carte de stationnement pour personnes handicapées

L'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles pose les conditions d'obtention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Cette dernière est délivrée à toute personne dont la capacité, ou l'autonomie de déplacement à pied, est réduite ou dont le handicap impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements.

Les critères d'éligibilité sont décrits ci-dessous ⁽¹⁾.

On considère qu'une personne a une mobilité pédestre réduite, ou qu'elle n'est pas autonome dans ses déplacements, si elle remplit l'un de ces deux critères :

- *Critère relatif à la réduction importante de la capacité et de l'autonomie de déplacement à pied*

Il concerne plus particulièrement les personnes handicapées motrices ou souffrant de troubles cardio-respiratoires. Il est considéré comme rempli si :

– la personne a un périmètre de marche limité et inférieur à 200 mètres ;

– la personne a systématiquement recours à l'une des aides suivantes pour ses déplacements extérieurs : une aide humaine, une prothèse de membre inférieur, une canne ou tout autre appareillage manipulé à l'aide d'un ou des deux membres supérieurs comme un déambulateur ou un véhicule pour personnes handicapées. Ainsi, une personne qui doit utiliser systématiquement un fauteuil roulant pour ses

(1) Arrêté du 5 février 2007 modifiant l'arrêté du 13 mars 2006 relatif aux critères d'appréciation d'une mobilité pédestre réduite et de la perte d'autonomie dans le déplacement.

déplacements extérieurs remplit les conditions d'attribution de cette carte, y compris lorsqu'elle manœuvre seule et sans difficulté le fauteuil ;

– la personne a recours, lors de tous ses déplacements extérieurs, à une oxygénothérapie.

- *Critère relatif à l'accompagnement par une tierce personne pour les déplacements*

Il concerne les personnes atteintes d'une altération d'une fonction mentale, cognitive, psychique ou sensorielle imposant qu'elles soient accompagnées par une tierce personne dans leurs déplacements. Il est rempli si elles ne peuvent effectuer aucun déplacement seules, y compris après un apprentissage. La nécessité d'un accompagnement s'impose dès lors que la personne risque d'être en danger ou a besoin d'une surveillance régulière.

Pour obtenir cette carte, la personne doit s'adresser à la maison départementale des personnes handicapées du département de son lieu de résidence et fournir un certificat médical ⁽¹⁾. Elle est délivrée par le préfet à titre définitif ou pour une durée limitée ne pouvant être inférieure à un an ⁽²⁾.

La carte priorité pour personnes handicapées, qui remplace l'ancienne carte station debout pénible en application de la loi du 11 février 2005 précitée, n'offre pas la possibilité d'utiliser les places de stationnement réservées aux personnes handicapées.

La carte de stationnement est liée à la personne et non au véhicule. C'est pourquoi, elle peut être apposée sur tout véhicule utilisé par cette personne et à l'inverse doit être retirée lorsque cette personne n'est plus présente dans le véhicule ⁽³⁾.

2. le stationnement réservé

Cette carte permet notamment d'utiliser des places de stationnement réservées et aménagées ⁽⁴⁾.

La police du stationnement est un pouvoir de police spéciale du maire ou du président de l'EPCI.

Le maire ou le président de l'EPCI sont donc compétents pour réserver des places de stationnement sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique.

On entend par voie ouverte à la circulation publique :

(1) Article R. 241-16 du code de l'action sociale et des familles.

(2) Article R. 241-17 du code de l'action sociale et des familles.

(3) Article R. 241-20 du code de l'action sociale et des familles.

(4) Article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles.

- les voies publiques (voies communales, intercommunales, départementales ou nationales) ;
- les voies privées ouvertes à la circulation publique ;
- les voies et parkings des établissements recevant du public et des centres commerciaux.

La politique tarifaire du stationnement relève également de leur responsabilité. Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'EPCI peuvent fixer une redevance de stationnement qui doit être compatible avec le plan de déplacement urbain lorsque ce dernier existe et confier à un opérateur privé la gestion de parcs de stationnement *via* une délégation de service public : ce dernier percevra alors une redevance.

Plusieurs tarifs peuvent être applicables à chaque zone de stationnement payant. Le tarif peut être modulé selon la durée de stationnement et peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée. Par ailleurs une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers peut également être retenue ⁽¹⁾.

De nombreuses villes ont choisi de rendre gratuit le stationnement réservé ou de prévoir une gratuité limitée dans la durée.

II. LE DISPOSITIF ENVISAGÉ

1. La généralisation du principe de gratuité et la dérogation à la limitation de la durée du stationnement pour le stationnement réservé

La nouvelle rédaction de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles institue la gratuité du stationnement pour toute personne titulaire de la carte du stationnement pour personne handicapée.

Le droit au stationnement gratuit des personnes titulaires de cette carte est étendu à toutes les places réservées ou non afin de pallier la difficulté rencontrée lorsque ces dernières sont occupées. En effet, Mmes Marie-Lise Campion et Isabelle Debré dans leur rapport précité soulignaient la demande récurrente, évoquée ci-dessus, des représentants des personnes handicapées de doubler le quota de places de stationnement réservées pour les passer de 2 % à 4 % des places de stationnement sur les voies ouvertes au public.

L'élargissement des critères d'éligibilité à cette carte fait qu'on estime que 1,5 million de personnes en sont titulaires sur 38 millions de permis de conduire.

Le droit au stationnement est facilité par la gratuité qui évitera aux personnes ayant des difficultés de déplacement d'aller chercher un ticket à l'horodateur et par un aménagement de la limitation de la durée du stationnement

(1) Article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

qui épargnera des allers-retours pour modifier un temps de stationnement sur un disque ou pour recharger un horodateur.

2. Des conditions limitatives

Deux conditions restrictives pourront être posées par l'autorité compétente s'agissant de la gratuité et de la durée du stationnement réservé.

- *La gratuité*

S'agissant des parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles par les personnes handicapées depuis leur véhicule, les autorités compétentes auront la possibilité, soit d'appliquer le tarif de droit commun, soit un tarif spécifique pour les personnes titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées. Cette disposition a été introduite par un amendement lors de la discussion en séance publique en première lecture au Sénat, au motif que la question de la proximité du lieu de paiement ne se posait pas.

- *La limitation de durée*

Les autorités compétentes pourront fixer une durée maximale de stationnement qui ne pourra être inférieure à 12 heures. L'objectif est d'éviter le stationnement abusif.

Ce dernier est interdit par le code de la route qui, dans son article R. 417-12 précise : *« Il est interdit de laisser abusivement un véhicule en stationnement sur une route. Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant une durée excédant sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. Tout stationnement abusif est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. »*

3. L'entrée en vigueur du dispositif

L'entrée en vigueur de cet article s'effectuera deux mois après la promulgation de la loi afin de laisser le temps aux autorités communales ou intercommunales d'intégrer ce nouveau principe dans leur politique de stationnement.

Afin de ne pas bouleverser l'économie des conventions de délégation de service public des parcs de stationnement, les dérogations à la limitation de durée du stationnement et l'aménagement éventuel de la tarification ne s'appliqueront qu'à compter du renouvellement de ces contrats.

Une nouvelle procédure de mise en concurrence est nécessaire lorsque l'économie d'un contrat de délégation de service public est bouleversée. Or, la

diminution de recettes provenant de la gratuité des places de stationnement réservé constitue une modification substantielle du contrat initial.

C'est pourquoi, afin d'éviter des contentieux, ces nouvelles dispositions ne s'appliqueront que lors du renouvellement de ces contrats.

Dans son rapport, M. Ronan Kerdraon, rapporteur de la proposition de loi au Sénat indique que « *le montant des recettes annuelles de stationnement sur voirie varie entre 400 millions et 540 millions d'euros* ». Il est difficile de chiffrer l'impact financier de la mise en place d'un dispositif de gratuité. Lors de la discussion en séance publique de la proposition de loi en première lecture au Sénat, le Gouvernement a évalué le manque à gagner pour les communes entre 16 millions et 21 millions d'euros. Il a choisi de lever le gage initialement prévu à l'article 2 de la proposition de loi.

4. Clarification de la nouvelle rédaction de L. 241-3-2 du code de l'action sociale et de la famille

La rapporteure propose à la commission trois amendements rédactionnels afin de clarifier la nouvelle rédaction de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et de la famille. En effet, telle qu'elle est formulée, la nouvelle rédaction du troisième alinéa de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et de la famille ne comprendrait plus la deuxième phrase de cet alinéa qui permet aux autorités compétentes d'accorder d'autres avantages que la gratuité du stationnement liés à la carte de stationnement pour personne handicapées. Cette dernière précise : « *Elle permet, dans les mêmes conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement.* ».

*

La Commission examine, en présentation commune, les amendements AS3, AS2 et AS4 de la rapporteure.

Mme la rapporteure. Telle qu'elle est formulée, la nouvelle rédaction du troisième alinéa de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et de la famille ne comprendrait plus la deuxième phrase de cet alinéa, qui permet aux autorités compétentes d'accorder d'autres avantages que la gratuité du stationnement liés à la carte de stationnement pour personne handicapée. Cette dernière précise : « *Elle permet, dans les mêmes conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement* ».

Le rapporteur du Sénat voulait, lui aussi, éviter cette suppression.

M. Jean-Pierre Barbier. J'y suis favorable. Quant à la baisse des dotations aux collectivités territoriales, je souligne qu'elle ne s'élève pas à 1,9 % mais à 30 % ou 40 %. Dans une intercommunalité de 41 communes, elle peut

atteindre 6,6 millions d'euros sur trois ans. Cela ne pourra pas être sans conséquence sur les mesures en faveur de l'accessibilité.

Mme la rapporteure. Quand la dimension du handicap est prise en compte lors d'un aménagement de voirie, cela n'induit pas forcément de coût supplémentaire. Je ne crois pas que cet argument soit audible.

*La Commission **adopte** successivement les amendements AS3, AS2 et AS4.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 1^{er} **modifié**.*

Article 2

Gage

Comme cela vient d'être indiqué, cet article prévoyait un gage aux parties de recettes pour les collectivités territoriales induites par la proposition de loi.

Le Gouvernement ayant choisi de le lever le gage, le Sénat a supprimé l'article 2.

La rapporteure vous invite bien entendu à confirmer cette suppression.

*

*La Commission maintient la **suppression** de l'article.*

*Elle **adopte** ensuite l'ensemble de la proposition de loi à l'unanimité.*

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte du Sénat	Texte adopté par la Commission
Code de l'action sociale et des familles Art. L. 241-3-2. Toute personne, y compris les personnes relevant du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre et du code de la sécurité sociale, atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements, peut recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées. Cette carte est délivrée par le préfet conformément à l'avis du médecin chargé de l'instruction de la demande dans un délai de deux mois suivant la demande. À défaut de réponse du représentant de l'État dans le département dans ce délai, la carte est délivrée au demandeur. Les organismes utilisant un véhicule destiné au transport collectif des personnes handicapées peuvent recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées. La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, dans les lieux de stationnement ouverts au public, les places réservées et aménagées à cet effet. Elle permet, dans les mêmes	Proposition de loi visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement Article 1^{er} I. – <i>Le troisième alinéa de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :</i> 1° La première phrase est ainsi rédigée : « La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gratuit et sans limitation de la durée du stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. » ;	Proposition de loi visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement Article 1^{er} I. – L'article modifié : 1° Le troisième alinéa est ainsi modifié : a) ...

Dispositions en vigueur	Texte du Sénat	Texte adopté par la Commission
conditions, de bénéficier des autres dispositions qui peuvent être prises en faveur des personnes handicapées par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement.	2° Après cette même phrase, sont insérés une phrase et un alinéa ainsi rédigés :	b) Après cette même phrase, <i>est insérée une phrase ainsi rédigée :</i>
	« Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à douze heures.	Amendement AS3
		c) <i>Au début de la seconde phrase le mot : « Elle » est remplacé par les mots : « La carte de stationnement »</i>
		2° <i>Après le même alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : »</i>
		Amendement AS2
	« Elles peuvent également prévoir que, pour les parcs de stationnement disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles par les personnes handicapées de leur véhicule, les titulaires de cette carte soient soumis au paiement de la redevance de stationnement en vigueur. »	« Les mêmes autorités peuvent accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, carte sont soumis vigueur. »
Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.		Amendement AS4
	II. – Le I entre en vigueur deux mois après la date de promulgation de la présente loi et, pour les conventions de délégation de service public relatives à la gestion des parcs de stationnement affectés à un usage public en cours à cette date d'entrée en vigueur, à compter de leur renouvellement.	
	Article 2	Article 2
	Supprimé	Suppression maintenue

ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE

- **Association des paralysés de France (APF)** – **M. Nicolas Merille**, conseiller national Conception universelle et accessibilité, et **M. Pascal Bureau**, secrétaire du conseil d'administration
- **Association nationale pour l'intégration des personnes handicapées moteurs (ANPIHM)** (*contribution écrite*)