

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD2754

présenté par

Mme Michel, Mme Blanc, M. Leclabart, M. Le Gac, M. Gaillard et M. Charles de Courson

ARTICLE 7

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« Au sein de la voirie communale, lorsque les places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et desservies par un dispositif de recharge pour véhicules électriques, au moins 25 % de l'ensemble de ces emplacements, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant, sans que cet ou ces emplacements leur soient réservés. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électrique tient compte de cette obligation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu des travaux du groupe de travail de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur le projet de loi.

Il fait partie d'une série d'amendements allant dans le sens d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées (PH) et des personnes à mobilité réduite (PMR) aux infrastructures de mobilité.

A l'exception des cas où est implantée une station dédiée à un service d'autopartage de voitures électriques, la très grande majorité des stations de recharge pour véhicules électriques installées en voirie ne comportent qu'une seule borne, dotée de deux points de recharge, c'est-à-dire desservant deux places de stationnement. Il en résulte que si au moins une place « par installation électrique » devait être dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite cela impliquerait qu'une place sur deux serait concernée par cette disposition, ce qui pourrait réduire la faisabilité de l'installation de dispositifs de recharge en raison de difficultés liées au surdimensionnement d'une des deux places.

L'amendement proposé permet un maillage du territoire de la commune en répartissant les emplacements à l'échelle de la commune permettant ainsi de localiser les emplacements accessibles où la contrainte de surdimensionnement ne pose pas de difficulté.

Les places équipées d'un dispositif pour les véhicules électriques ne sont pas des places de stationnement classiques puisqu'elles constituent un service public à part entière et comme tout nouveau service, elles se doivent d'être accessibles selon les principes invoqués de la loi de 2005 (à 100%) et selon la Convention Internationale des Droits des Personnes Handicapées ratifiée par la France en 2010[1].

On ne peut donc pas calquer la réglementation concernant l'accès à ce service public sur celle du stationnement qui relève encore d'une approche spécifique antérieure à la loi de 2005 (2% de l'ensemble des places sont dimensionnées et réservées aux PMR avec, en sus, l'accès libre et gratuit à toutes les autres places de stationnement).

L'approche est une approche où l'accessibilité est construite pour tous et non plus selon une approche spécifique. Du reste, la réservation aux PMR de places de recharge serait propice à confusion avec les places de stationnement. Les places de recharge ne sont pas des places de stationnement et ne doivent pas le devenir au risque de réduire l'accès au service de recharge.

Néanmoins, pour tenir compte des potentielles contraintes d'implantation et de l'optimisation de la gestion de l'espace public, l'accès non discriminatoire au service est respecté et l'esprit de la loi préservée si un pourcentage conséquent de places dimensionnées est prévu, sans être réservée (accessibilité pour tous). Sachant que la part des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite dans la population française est d'environ 25% et que cette part augmente avec le vieillissement de la population, le taux de places dimensionnées est calibré à ce niveau. Ce maillage minimal permet en outre de répondre, en partie, aux contraintes de pénibilité de marche lesquelles sont estimées à 200m.

Ainsi, pour tenir compte de l'obligation d'accessibilité de tous les nouveaux services publics et des contraintes des gestionnaires d'espace public, il est proposé qu'à minima 25% de ces places soient dimensionnées mais non réservées. Un pourcentage moindre ne permettrait pas de garantir l'accessibilité à ce service public aux PMR, ces places ne pouvant être réservées.

Enfin, le terme « dispositif de recharge » est substitué au mot « borne » pour couvrir différents cas de figure : borne, dispositif rétractable au sol ou tout autre moyen à venir.

[1] CIDPH : Article 2 : On entend par « discrimination fondée sur le handicap » toute distinction, exclusion ou restriction fondée sur le handicap qui a pour objet ou pour effet de compromettre ou réduire à néant la reconnaissance, la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres [...]. La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable ;

Article 9, accessibilité

Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les

zones urbaines que rurales [...]

Les États Parties prennent également des mesures appropriées pour : a) Élaborer et promulguer des normes nationales minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts ou fournis au public et contrôler l'application de ces normes et directives ; b) Faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées ;