

N° 191

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 4 décembre 2013

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires sociales (1) sur la proposition de loi de M. Didier GUILLAUME et plusieurs de ses collègues, visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles sur les places de stationnement adaptées lorsque l'accès est limité dans le temps,

Par M. Ronan KERDRAON,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : Mme Annie David, présidente ; M. Yves Daudigny, rapporteur général ; M. Jacky Le Menn, Mme Catherine Génisson, MM. Jean-Pierre Godefroy, Claude Jeannerot, Alain Milon, Mme Isabelle Debré, MM. Jean-Marie Vanlerenberghe, Gilbert Barbier, Mme Catherine Deroche, vice-présidents ; Mmes Claire-Lise Campion, Aline Archimbaud, MM. Marc Laménie, Jean-Noël Cardoux, Mme Chantal Jouanno, secrétaires ; Mme Jacqueline Alquier, M. Jean-Paul Amoudry, Mmes Françoise Boog, Natacha Bouchart, Marie-Thérèse Bruguière, Caroline Cayeux, M. Bernard Cazeau, Mmes Karine Claireaux, Laurence Cohen, Christiane Demontès, MM. Gérard Dériot, Jean Desessard, Mmes Muguette Dini, Anne Emery-Dumas, MM. Guy Fischer, Michel Fontaine, Mme Samia Ghali, M. Bruno Gilles, Mmes Colette Giudicelli, Christiane Hummel, M. Jean-François Husson, Mme Christiane Kammermann, MM. Ronan Kerdraon, Georges Labazée, Jean-Claude Leroy, Gérard Longuet, Hervé Marseille, Mmes Michelle Meunier, Isabelle Pasquet, MM. Louis Pinton, Hervé Poher, Mmes Gisèle Printz, Catherine Procaccia, MM. Henri de Raincourt, Gérard Roche, René-Paul Savary, Mme Patricia Schillinger, MM. René Teulade, François Vendasi, Michel Vergoz, Dominique Watrin.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 8 et 192 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	5
AVANT-PROPOS	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP : LE DROIT EXISTANT	9
A. LA CARTE DE STATIONNEMENT : MODE D'EMPLOI.....	9
1. <i>Les conditions d'éligibilité.....</i>	<i>9</i>
2. <i>La demande de carte de stationnement.....</i>	<i>11</i>
3. <i>Les conditions d'utilisation de la carte de stationnement</i>	<i>13</i>
B. LES OBLIGATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT RÉSERVÉ ET ADAPTÉ.....	14
1. <i>Les pouvoirs du maire</i>	<i>14</i>
2. <i>La signalétique des places de stationnement réservées.....</i>	<i>14</i>
3. <i>Les règles d'aménagement des places de stationnement réservées</i>	<i>15</i>
4. <i>La gestion des places de stationnement réservées</i>	<i>16</i>
5. <i>La politique tarifaire du stationnement réservé.....</i>	<i>17</i>
II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI MARQUE UNE NOUVELLE ÉTAPE VERS L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	19
A. LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ, FACTEUR ESSENTIEL D'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.....	19
1. <i>L'accessibilité universelle : une politique qui bénéficie d'un second souffle.....</i>	<i>19</i>
2. <i>Les initiatives prises par les communes en matière de stationnement réservé</i>	<i>22</i>
B. LE DISPOSITIF INITIAL : UN ACCÈS GRATUIT ET SANS LIMITATION DE DURÉE AUX PLACES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉES.....	24
C. LES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LE RAPPORTEUR ET ADOPTÉES PAR LA COMMISSION.....	24
1. <i>L'extension du principe de gratuité et de non-limitation de la durée de stationnement à toutes les places</i>	<i>24</i>
2. <i>La nécessité d'encadrer la non-limitation de la durée du stationnement pour les titulaires de la carte</i>	<i>25</i>
3. <i>La volonté de ne pas bouleverser l'économie des conventions de délégation de service public en vigueur.....</i>	<i>26</i>
4. <i>Le gage</i>	<i>26</i>
D. DES QUESTIONS CONNEXES CONCERNANT LA CARTE DE STATIONNEMENT	27
1. <i>L'insuffisance du quota de places de stationnement réservées</i>	<i>27</i>
2. <i>La recrudescence des abus et fraudes à la carte de stationnement</i>	<i>27</i>

EXAMEN EN COMMISSION	29
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	39
TABLEAU COMPARATIF	41

LES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Réunie le **mercredi 4 décembre 2013**, sous la présidence d'Annie David, présidente, la commission des affaires sociales a examiné, **sur le rapport de Ronan Kerdraon, la proposition de loi n° 8 (2013-2014) visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles sur les places de stationnement adaptées lorsque l'accès est limité dans le temps.**

Pour ces personnes, **la possibilité de stationner sans difficulté est une condition indispensable** de leur participation aux activités sociales, professionnelles, éducatives, culturelles, sportives, autrement dit, **de leur inclusion dans la société**. Or, les contraintes de déplacement que connaissent tous les automobilistes, comme retourner à son véhicule pour recharger un horodateur ou modifier un temps de stationnement sur un disque, sont beaucoup plus prégnantes pour les personnes en situation de handicap.

Partant de ce constat, la proposition de loi déposée par le groupe socialiste et dont l'initiative revient à Didier Guillaume, permet **aux titulaires de la carte européenne de stationnement de bénéficier d'un accès gratuit et sans limitation de durée aux places réservées et aménagées à leur effet**. Les retours d'expérience des communes ayant déjà mis en place une telle mesure sont positifs et montrent que la vie quotidienne des personnes concernées s'en trouve indéniablement facilitée. Aussi cette proposition de loi permet-elle de **franchir un pas supplémentaire vers une société inclusive**. Elle est, en outre, complémentaire de la démarche volontariste du Gouvernement pour donner un second souffle à la politique d'accessibilité universelle.

D'un commun accord avec Didier Guillaume, le rapporteur a proposé à la commission **un amendement visant à étendre, pour les titulaires de la carte de stationnement, le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement à toutes les places, qu'elles soient réservées ou non**. Il arrive en effet que les places réservées soient déjà toutes occupées ou qu'il n'en existe pas à proximité du lieu où la personne en situation de handicap se rend. Après un débat nourri, la commission s'est prononcée en faveur de cet amendement qui facilitera la vie quotidienne des personnes en situation de handicap.

A l'issue de ses travaux, elle a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

Mesdames, Messieurs,

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 a reconnu **l'accessibilité universelle** - c'est-à-dire l'accessibilité à tous les domaines de la vie en société (chaîne de déplacement, école, services publics, citoyenneté, loisirs...) - comme un facteur déterminant d'amélioration de la qualité de vie des personnes en situation de handicap, mais aussi de l'ensemble des citoyens compte tenu du vieillissement de la population.

Malgré les progrès déjà réalisés, la politique d'accessibilité universelle accuse un retard certain. Aussi, le Gouvernement de Jean-Marc Ayrault, sous l'impulsion de Marie-Arlette Carlotti, ministre chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, a-t-il décidé de lui donner **un second souffle** lors du comité interministériel du handicap qui s'est tenu le 25 septembre dernier. L'accessibilité universelle constitue désormais une priorité de la politique du handicap afin de tendre vers une société réellement inclusive.

Complémentaire de cette démarche, la présente proposition de loi, déposée par le groupe socialiste du Sénat et dont l'initiative revient à Didier Guillaume, vise à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap, dont on sait qu'il est un élément important de leur accessibilité aux activités sociales. Dans ce but, elle prévoit **d'accorder aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées un accès gratuit et sans limitation de durée aux places réservées et aménagées à leur effet**. De leur propre initiative, une centaine de communes françaises ont déjà mis en place une telle mesure qui, de l'avis général, facilite indéniablement la vie quotidienne de ces personnes. L'objectif est désormais de l'ériger en principe afin de la rendre applicable sur l'ensemble du territoire.

A l'initiative de son rapporteur, et en accord avec l'auteur de la proposition de loi, votre commission a estimé qu'**un pas supplémentaire sur la voie de l'accessibilité universelle pouvait être franchi en étendant, pour les titulaires de la carte de stationnement, le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement à toutes les places, que celles-ci soient réservées ou non.** Il arrive en effet qu'une personne en situation de handicap doive stationner en dehors des places réservées, soit parce que celles-ci sont déjà toutes occupées, soit parce qu'il n'en existe pas à proximité du lieu où elle se rend. Dès lors, cette personne se retrouve confrontée à d'importantes contraintes de déplacement liées au paiement et à la limitation de la durée du stationnement.

C'est ainsi modifiée que cette proposition de loi sera débattue en séance publique et sur laquelle votre rapporteur espère recueillir un large consensus car, ainsi que le rappellent à raison les associations, l'accessibilité est l'affaire de tous.

I. LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ AUX PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP : LE DROIT EXISTANT

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 dite « loi Handicap » reconnaît l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap. La possibilité de se déplacer est une condition indispensable pour s'intégrer dans la société et participer aux activités sociales, professionnelles, éducatives, culturelles, sportives.

Afin de faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, une politique de stationnement spécifique est déployée sur l'ensemble du territoire national. Elle consiste à réserver des places de stationnement aux seuls titulaires de la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap, tout en assurant leur sécurité et en réduisant leur fatigue.

A. LA CARTE DE STATIONNEMENT : MODE D'EMPLOI

1. Les conditions d'éligibilité

En application de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles, dans sa rédaction issue de la loi « Handicap » de 2005, « *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* ».

• Les critères d'éligibilité à la carte de stationnement, qui ont été précisés par voie réglementaire, sont donc deux ordres :

→ **Le critère relatif à la réduction de la capacité et de l'autonomie de déplacement à pied**

Ce critère concerne plus particulièrement les personnes en situation de handicap moteur 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 (déambulateur, par exemple), un véhicule pour personnes handicapées ;

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

→ **Le critère relatif à l'accompagnement par une tierce personne pour les déplacements**

Ce critère 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.

S'agissant des personnes présentant une déficience sensorielle, l'accompagnement doit être nécessaire pour effectuer le déplacement lui-même et s'imposer par le risque d'une mise en danger.

- L'attribution de la carte de stationnement n'est possible que **si la réduction de la capacité et de l'autonomie de déplacement à pied ou le besoin d'accompagnement dans les déplacements est durable et définitif**. Il n'est cependant pas nécessaire que l'état de la personne soit stabilisé. La durée prévisible des difficultés de déplacement doit être au minimum d'un an.

En outre, il n'est désormais plus nécessaire d'avoir été reconnu invalide à 80% pour obtenir une **carte de stationnement** (cf. encadré ci-dessous). Celle-ci **est aujourd'hui délivrée au regard des seules difficultés de déplacement de la personne concernée, indépendamment du taux d'incapacité lui ayant été reconnu**.

Par ailleurs, les organismes qui utilisent un véhicule destiné au transport collectif des personnes en situation de handicap peuvent également bénéficier de la carte de stationnement (article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles).

Les différentes cartes attribuées aux personnes en situation de handicap

La loi « Handicap » du 11 février 2005 a modifié le régime des cartes attribuées aux personnes en situation de handicap.

- La carte d'invalidité

La carte d'invalidité est attribuée par la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH) à toute personne dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 % ou qui est bénéficiaire d'une pension d'invalidité classée en 3^{ème} catégorie par la sécurité sociale.

Elle donne droit :

- à une priorité d'accès aux places assises dans les transports en commun, dans les espaces et salles d'attente, ainsi que dans les établissements et les manifestations accueillant du public (pour le titulaire et la personne qui l'accompagne) ;
- à une priorité dans les files d'attente des lieux publics ;
- à diverses réductions tarifaires (notamment dans les transports qu'il s'agisse de la SNCF, de compagnies aériennes ou de sociétés de transport des grandes agglomérations).

- La carte de priorité

La carte de priorité pour personnes handicapées, qui remplace l'ancienne carte « station debout pénible », est attribuée par le CDAPH à toute personne dont le taux d'incapacité (rendant la position debout pénible) est inférieur à 80 %.

Elle permet d'obtenir une priorité d'accès aux places assises dans les transports en commun, dans les espaces et salles d'attente, de même que dans les établissements et les manifestations accueillant du public. Elle permet également d'obtenir une priorité dans les files d'attente.

En revanche, elle n'offre pas la possibilité d'utiliser les places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap.

- La carte de stationnement

cf. *supra*.

2. La demande de carte de stationnement

- La première demande (ou le renouvellement) de la carte de stationnement provenant de personnes physiques doit être adressée à :

- **la maison départementale des personnes handicapées (MDPH)** du département de résidence du demandeur ;

- au service départemental de l'**Office national des anciens combattants et des victimes de la guerre** (ONACVG) pour les personnes qui relèvent du code des pensions militaires d'invalidité et de victimes de la guerre.

Elle doit être accompagnée d'un certificat médical de moins trois mois.

La demande est ensuite instruite par :

- **un médecin de l'équipe pluridisciplinaire de la MDPH ;**
- **un médecin du service départemental de l'ONACVG.**

Ce médecin s'appuie sur le formulaire de demande accompagné du certificat médical. Il peut convoquer le demandeur pour évaluer sa capacité à se déplacer à pied.

La carte de stationnement est **délivrée par le préfet de département**, qui suit obligatoirement l'avis du médecin qui a instruit le dossier.

Si la personne en situation de handicap ou à mobilité réduite considère que c'est à tort que le préfet lui a refusé l'attribution de la carte de stationnement, elle peut utiliser deux types de recours :

- un recours dit gracieux, exercé auprès du préfet dans un délai de deux mois suivant la notification de la décision de refus de délivrance ;
- un recours dit pour excès de pouvoir, exercé auprès du tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois suivant la notification de la décision de refus de délivrance.

S'agissant des organismes assurant le transport de personnes en situation de handicap, la demande d'obtention de la carte de stationnement doit être adressée au préfet de département qui instruit la demande en examinant plus particulièrement la catégorie de personnes transportées et la régularité du service de transport.

• La carte de stationnement peut être délivrée **pour une durée limitée (au moins d'un an) ou de manière définitive.**

Si les troubles qui sont à l'origine des difficultés de déplacement ont un caractère évolutif, la durée de la carte tient compte de l'évolutivité potentielle de ces troubles.

Lorsque la durée de validité de la carte est expirée, le titulaire n'est plus légalement autorisé à occuper une place de stationnement réservée aux personnes en situation de handicap.

Pour les personnes morales, la carte de stationnement peut être délivrée pour une durée d'un an à dix ans.

3. Les conditions d'utilisation de la carte de stationnement

• La carte de stationnement pour personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite correspond à **la carte européenne de stationnement** utilisée par les 27 Etats membres de l'Union européenne.

Bleue, de dimension 15×10 cm, elle comporte notamment les éléments suivants :

→ **Sur le recto de la carte :**

- un logo « fauteuil roulant » ;
- le numéro de la carte de stationnement ;
- sa durée de validité ;
- le nom de la préfecture l'ayant délivré ;

→ **Sur le verso de la carte :**

- le nom et le prénom du titulaire ou la raison sociale et la domiciliation pour la personne morale bénéficiaire ;
- la signature du titulaire ou du représentant légal de la personne morale bénéficiaire ;
- sa photographie ou le numéro d'immatriculation du véhicule utilisé s'il s'agit d'une personne morale.

Cette carte comporte également des éléments de sécurité pour éviter les risques de contrefaçon et de falsification.

• Le titulaire de la carte de stationnement est autorisé à **occuper toutes les places de stationnement réservées**. Pour être en règle, sa carte doit être mise en évidence, derrière le pare-brise, de telle façon que le côté recto de la carte soit visible par les agents habilités à constater les infractions à la réglementation du stationnement.

La carte est liée à la personne et sert à faciliter ses déplacements. En conséquence, elle peut être apposée dans n'importe quel véhicule dont le conducteur ou le passager est le titulaire de la carte. A l'inverse, elle doit être immédiatement retirée lorsque la personne en situation de handicap n'utilise plus le véhicule.

L'usage indu d'une carte de stationnement est puni d'une contravention de cinquième catégorie. Cette infraction est passible d'une amende d'au maximum 1 500 euros portée à 3 000 euros en cas de récidive dans l'année.

B. LES OBLIGATIONS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT RÉSERVÉ ET ADAPTÉ

1. Les pouvoirs du maire

En application de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, le maire est compétent pour « *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* ».

Le champ d'application de cette disposition est donc très large puisqu'il comprend :

- les voies publiques (voies communales, intercommunales, départementales ou nationales) ;
- les voies privées ouvertes à la circulation publique ;
- les voies et parkings des centres commerciaux (cf. arrêt de la Cour de cassation du 14 décembre 2000) ;
- de manière générale, les voies et parkings desservant des établissements recevant du public (ERP) tels que les écoles, les mairies, les musées, les commerces, les cinémas, etc. (cf. arrêt de la Cour de cassation du 8 décembre 1982) ;
- les parkings des bâtiments d'habitation s'ils débouchent sur une voie publique (cf. arrêt de la Cour d'appel d'Orléans du 9 janvier 2006).

Le maire ne peut **pas faire de différence de traitement entre les titulaires de la carte de stationnement**, par exemple, en réservant certaines places plus larges aux seules personnes circulant en fauteuil roulant. Selon la jurisprudence de la Cour de cassation, une telle différence de traitement serait illégale (cf. arrêt du 18 mars 1992).

Dès que le maire a réservé une place de stationnement par arrêté municipal, cette place peut être occupée par tous les titulaires de la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap, et uniquement par ces personnes.

2. La signalétique des places de stationnement réservées

La réservation d'une place de stationnement aux personnes en situation de handicap par arrêté municipal se concrétise par une signalisation verticale et une signalisation horizontale conformes à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

→ **La signalisation verticale**

Elle consiste, depuis le 25 avril 2008, en la pose du panneau « Interdit de stationner et de s'arrêter » et du panneau « Interdit sauf GIG-GIC¹ ».

→ **La signalisation horizontale**

Elle est imposée par la réglementation et implique les reproductions en blanc de la figurine normalisée « fauteuil roulant » sur les limites ou le long de la place de stationnement. Les dimensions du fauteuil roulant doivent être de 0,50m×0,60m ou de 0,25m×0,30m.

La réglementation n'impose pas le dessin d'un fauteuil roulant au centre de la place de stationnement, ni que celle-ci soit peinte en bleue.

3. Les règles d'aménagement des places de stationnement réservées

Afin d'être utilisables par tous les titulaires de la carte de stationnement, **les places de stationnement réservées doivent respecter les dispositions techniques** suivantes :

- une largeur minimale de 3,3 m ;
- une pente et un dévers transversal inférieur à 2 % ;
- un sol non meuble et non glissant ;
- un agencement permettant à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle. Si les places de stationnement ne sont pas de plain-pied avec le trottoir, un passage de 0,8 m de large au moins doit être prévu pour rejoindre le trottoir en toute sécurité et sans emprunter la chaussée ;
- un abaissé de trottoir entre ce dernier le passage de 0,8 m pour permettre à la personne de rejoindre la place de stationnement sans danger. Cet abaissé doit respecter les mêmes normes que celles prévues pour les passages piétons.

La réglementation ne précise pas quelle doit être la longueur des places de stationnement réservées. Il est toutefois recommandé d'adapter la longueur de ces places aux véhicules utilisés par les personnes handicapées ou à mobilité réduite (par exemple, véhicules breaks dotés d'un dispositif permettant la sortie de fauteuil roulant à l'arrière). Une longueur de 7 ou 8 m est recommandée.

¹ *Grand invalide de guerre (GIG) ; grand invalide civil (GIC).*

En revanche, la réglementation impose que les places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap soient « librement accessibles ». Cela signifie, par exemple, que les arceaux qui pouvaient être utilisés pour protéger ces places et lutter contre l'incivilité de certaines personnes sont interdits. Il en est de même des dispositifs plus modernes qui exigent des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite qu'elles se préenregistrent auprès d'une centrale d'appels et donnent le numéro de leur carte.

Si les places de stationnement sont payantes, les parcmètres ou horodateurs doivent être installés au plus près de ces places de stationnement réservés (article 1^{er} du décret n° 2006-1658). Ces équipements doivent être facilement utilisables par les personnes en situation de handicap. Plus précisément, les instructions figurant sur ces machines doivent être lisibles en toute condition, en position assise comme en position debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement doivent être situées entre 0,9 m et 1,3 m du sol.

4. La gestion des places de stationnement réservées

En application de la réglementation, **au moins 2 % des places de stationnement matérialisées**, situées sur les voies publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique, et **2 % des places des parcs de stationnement des ERP doivent être réservées** aux titulaires de la carte européenne de stationnement.

Plus précisément :

- 2 % de l'ensemble des emplacements matérialisés sur le domaine public de chaque zone de stationnement, valeur arrondie à l'unité supérieure ;

- 2 % des places de stationnement des ERP, valeur arrondie à l'unité supérieure ;

- lorsque le projet d'aménagement comporte plus de 500 places de stationnement, le nombre de places réservées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix.

La réglementation encourage le maire à avoir une réflexion globale sur la gestion des places de stationnement réservées. Celles-ci doivent ainsi **être réparties de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune**, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH) ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (Pave).

La gestion des places de stationnement réservées est traitée par deux documents de planification :

- le **Pave**, qui doit être adopté par toutes les communes de France, fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale (Epci) ;

- le **plan de déplacements urbains (PDU)** qui porte notamment sur l'organisation du stationnement sur la voirie et les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Le Pave fait partie intégrante du PDU quand il existe, ce qui assure la cohérence entre ces deux documents de programmation.

Quant aux places de stationnement réservées dans les parkings des ERP, la réglementation précise qu'elles doivent être localisées à proximité de l'entrée, du hall d'accueil ou de l'ascenseur.

Le principe général de la politique de stationnement des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite est de créer des places de stationnement à proximité des bâtiments qui génèrent des déplacements comme les grands équipements municipaux, les services et aménagements de la ville et les bâtiments d'habitation, le but étant de réduire la distance à parcourir entre ces places et l'entrée de ces bâtiments.

5. La politique tarifaire du stationnement réservé

La législation n'impose pas que les places de stationnement réservées soient gratuites.

En application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, **le conseil municipal, ou l'organe délibérant de l'Epci** ayant la compétence « transports urbains » et qui est dûment habilité par ses statuts, **peut définir des voies où une redevance de stationnement pourra être perçue.**

Cette redevance doit être compatible avec les dispositions du PDU s'il existe.

La délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'Epci fixe la tarification qui peut être appliquée sur ces voies. Elle peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée et une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales).

Dans le cas où la commune ou l'Epci décide d'accorder la gratuité aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, la présentation de la carte de stationnement est suffisante pour en bénéficier (article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles).

La politique tarifaire du stationnement et l'exonération de certaines personnes sont ainsi de la seule responsabilité de la commune ou de l'Epci.

II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI MARQUE UNE NOUVELLE ÉTAPE VERS L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Partant du constat que le stationnement des personnes en situation de handicap est un élément important de leur accessibilité à la Cité et s'appuyant sur les initiatives prises par certaines communes, la présente proposition de loi pose un principe d'accès gratuit et sans limitation de durée des titulaires de la carte de stationnement aux places réservées et aménagées à leur effet.

A ce titre, elle s'inscrit pleinement dans la continuité de la démarche volontariste du Gouvernement pour faire avancer le chantier de l'accessibilité universelle.

A l'initiative de son rapporteur, et en accord avec l'auteur de la proposition de loi, votre commission a souhaité aller encore plus loin en étendant, pour les titulaires de la carte, le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement à toutes les places, qu'elles soient réservées ou non.

A. LE STATIONNEMENT RÉSERVÉ, FACTEUR ESSENTIEL D'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

1. L'accessibilité universelle : une politique qui bénéficie d'un second souffle

• La question de l'accessibilité des personnes en situation de handicap à la cité a pris corps dans le débat public lors de l'examen de la **loi du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées**. Celle-ci affichait déjà des objectifs ambitieux et posait, de façon réaliste, le principe d'une mise en œuvre progressive, tant en matière de cadre bâti que de transport.

Toutefois, la définition même de l'accessibilité souffrait d'emblée d'une vision très restrictive, puisqu'elle demeurerait limitée à la question du handicap moteur, et notamment à la question des cheminements en fauteuil roulant. En outre, la traduction concrète des principes affichés par cette loi fondatrice n'a été que tardivement réalisée : la définition précise des obligations d'accessibilité a été renvoyée à des décrets qui ont prévu, faute de « garde-fou » dans la loi, un nombre important d'exceptions et de dérogations. Qui plus est, des délais importants ont été nécessaires pour leur élaboration.

Concernant les transports, la loi d'orientation du 30 décembre 1982 sur les transports intérieurs n'a fait de l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite qu'un « *objectif* » parmi d'autres pouvant, le cas échéant, conduire à l'adoption de « *mesures particulières* ».

Pendant toutes ces années, les personnes handicapées ont donc continué à vivre **un véritable parcours du combattant** pour se déplacer dans la Cité. Il a fallu attendre la loi « Handicap » de 2005 pour donner une nouvelle impulsion au chantier de l'accessibilité.

• Conformément à la nouvelle définition du handicap sur laquelle elle repose¹, **la loi du 11 février 2005 a rénové la notion d'accessibilité en l'étendant :**

- **à tous les types de handicap** (mental, sensoriel, psychique, cognitif, polyhandicap...), alors que les textes antérieurs envisageaient l'accessibilité presque exclusivement sous l'angle des personnes à mobilité réduite ;

- **à tous les domaines de la vie en société** : la chaîne de déplacement (cadre bâti, voirie, espaces publics, transport), la citoyenneté, l'école, les services publics, les loisirs...

On parle désormais d'**accessibilité universelle**, pour désigner le processus visant à éliminer toutes les barrières qui peuvent limiter une personne dans l'accomplissement de ses activités quotidiennes. Cette démarche considère non seulement les besoins des personnes ayant une déficience (motrice, intellectuelle, visuelle, sensorielle, auditive, liée à la parole ou autres), mais également ceux de toute personne pouvant être confrontée à des situations de handicap, qu'elles soient temporaires (à la suite d'un accident ou d'une maladie) ou durables (dépendance liée à l'âge). Comme aiment à le rappeler les associations, l'accessibilité universelle, c'est « *l'accès de tous à tout* ».

• La loi « Handicap » a fixé **l'échéance de la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transports à 2015.**

Alors que cette échéance approche, force est de constater que les différents acteurs peinent à atteindre les objectifs de la loi. Au 1^{er} juillet 2012, 23 % des ERP des Epci n'avaient pas réalisé leur diagnostic d'accessibilité, 44 % des communes n'avaient pas achevé tous les diagnostics de leurs ERP, 39 % des autorités organisatrices de transports n'avaient pas encore adopté de schéma d'accessibilité, 13 % des Pave étaient adoptés, 36 % n'étaient toujours pas lancés et 51 % étaient en cours d'élaboration.

¹ Pour la première fois, la définition du handicap intègre toutes les formes de déficience (physique, sensorielle, mentale, cognitive, psychique) et dépasse l'approche strictement médicale en soulignant le rôle de l'environnement dans la constitution du handicap : « 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. » (art. L. 114 du code de l'action sociale et des familles).

Dès son arrivée aux responsabilités, le Gouvernement de Jean-Marc Ayrault a pris acte du constat énoncé par trois inspections générales (CGEDD, CGEFI, Igas) dans un rapport d'octobre 2011¹ rendu public un an plus tard par la ministre chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, Marie-Arlette Carlotti, selon lequel la France ne sera pas au rendez-vous de 2015.

A partir de la mise en évidence des faiblesses identifiées dans le dispositif législatif et réglementaire et fort des propositions formulées par notre collègue Claire-Lise Campion², **le Gouvernement souhaite apporter les modifications nécessaires et équilibrées pour accélérer la mise en accessibilité de la société et mieux prendre en compte les différents types de handicap**. L'objectif est de **donner un second souffle à la politique d'accessibilité** et **établir un dialogue de confiance** avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap, ainsi que les acteurs publics et privés concernés.

Le Comité interministériel du handicap (CIH), qui s'est tenu le 25 septembre dernier, a identifié **l'accessibilité universelle comme l'une des cinq priorités de la politique du handicap**. Plusieurs orientations ayant trait aussi bien aux transports, aux services publics, aux entreprises, à la culture, à la citoyenneté ont été définies :

- compléter et améliorer le volet « accessibilité » de la loi de 2005 dans un cadre concerté grâce à la mise en œuvre d'agendas d'accessibilité programmé (Ad'Ap), ainsi que le recommandait Claire-Lise Campion dans son rapport au Premier ministre ;

- instaurer un lieu permanent d'échange sur les normes d'accessibilité au sein de l'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle (Obiaçu) ;

- recruter 1 000 ambassadeurs de l'accessibilité dans le cadre du service civique, qui interviendront auprès des petites et moyennes entreprises (PME) des secteurs du commerce et des services, ainsi que des petites communes pour les sensibiliser aux enjeux de l'accessibilité ;

- établir un référentiel d'accessibilité pour les services publics ;

- développer les chartes d'accessibilité dans le secteur privé ;

- encourager les fédérations sportives à intégrer un volet « sport et handicap » dans leur projet fédéral ;

- reconnaître le rôle des chiens guide ;

¹ Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), contrôle général économique et financier (CGEFI), inspection générale des affaires sociales (Igas), « Rapport sur les modalités d'application des règles d'accessibilité du cadre bâti pour les personnes handicapées », octobre 2011.

² Claire-Lise Campion, « Réussir 2015 », rapport au Premier ministre, mars 2013.

- définir le niveau d'accessibilité de chaque type d'élection ;
- soutenir les producteurs pour l'accessibilité de leurs films ;
- rendre plus efficace le fonctionnement de l'exception au droit d'auteur ;
- préparer le développement du relais téléphonique.

En traitant d'un sujet, **le stationnement**, qui n'a jusqu'à présent pas été directement abordé, cette proposition de loi complète cette dynamique en faveur d'une société plus accessible, donc plus inclusive.

2. Les initiatives prises par les communes en matière de stationnement réservé

En application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, les autorités compétentes en matière de stationnement et circulation (le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'Epci) ont la possibilité :

- de moduler le tarif en fonction de la durée du stationnement ;
- de prévoir une tranche horaire gratuite ;
- d'accorder **une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers comme les personnes en situation de handicap**.

Par parallélisme, l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles précise que la carte de stationnement pour personnes handicapées permet à ses titulaires de bénéficier des dispositions spécifiques qui peuvent être prises à leur égard par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement.

Sur son site internet, l'association des paralysés de France (APF) a référencé, par département, **les villes ayant instauré la gratuité du stationnement sur les emplacements réservés**, sans prétendre toutefois à l'exhaustivité (cf. tableau ci-dessous). On en dénombre **une centaine** parmi lesquelles Saint-Brieuc, Lille, Paris, Dijon, Grenoble, Nice, Toulouse, Bordeaux... preuve qu'une réelle dynamique en faveur de l'accessibilité est en marche localement.

Tableau n° 1 : Liste des villes dans lesquelles le stationnement est gratuit sur les emplacements réservés et adaptés aux personnes en situation de handicap

Alpes-de-Haute-Provence (04) Digne-les-Bains, Manosque, Sisteron	Alpes-Maritimes (06) Antibes, Nice	Ardennes (08) Charleville-Mézières
Ariège (09) Pamiers	Aude (11) Carcassonne, Narbonne	Bouches-du-Rhône (13) Aix-en-Provence, La Ciotat
Calvados (14) Caen	Charente (16) Cognac	Charente-Maritime (17) La Cotinière, La Rochelle, Royan, Saintes
Corse (20) Ajaccio	Côte-d'Or (21) Beaune, Dijon	Côtes-d'Armor (22) Guingamp, Saint-Brieuc
Dordogne Périgueux	Doubs (25) Audincourt, Besançon, Montbéliard	Drôme (26) Crest, Die, Dieulefit, Donzère, Montélimar, Nyons, Pierrelatte, Romans, Valence (2 heures gratuites)
Gard (30) Les Angles, Bellegarde, Bouillargues, La Grand-Combe, Laudun-l'Ardoise, Manduel, Rochefort-du-Gard, Saint-Christol-les-Alès, Sommières, Vauvert	Haute-Garonne (31) Toulouse	Gers (32) Auch, Samatan
Gironde (33) Bordeaux	Isère (38) Grenoble	Loir-et-Cher (41) Romorantin
Loire (42) Saint-Etienne	Lot (46) Cahors	Lozère (48) Langogne, Mende, Marvejols, Saint-Chely-d'Apcher
Maine-et-Loire (49) Saumur	Marne (51) Reims	Meurthe-et-Moselle (54) Nancy
Moselle (57) Thionville	Nord (59) Lille, Villeneuve-d'Ascq	Oise (60) Beauvais, Chantilly, Compiègne, Creil, Senlis
Pas-de-Calais (62) Evin-Malmaison, Leforest, Lens, Le Touquet, Saint-Omer	Pyrénées-Atlantiques (64) Hendaye	Pyrénées-Orientales (66) Perpignan
Haut-Rhin (68) Mulhouse	Rhône (69) Bron, Caluire-et-Cuire, Lyon, Villefranche-sur-Saône, Villeurbanne	Saône-et-Loire (71) Chalon-sur-Saône (2 heures gratuites)
Savoie (73) Chambéry	Haute-Savoie (74) Annecy-le-Vieux, Cran Gevrier, Epagny, Metz-Tessy, Meythet, Poisy, Rumilly, Seynod	Paris (75) Paris
Seine-Maritime (76) Le Havre, Le Tréport	Yvelines (78) Rambouillet, Versailles	Somme (80) Amiens
Tarn (81) Castres	Vaucluse (84) Avignon	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
Territoire de Belfort (90) Belfort	Hauts-de-Seine (92) Colombes, Nanterre	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		

Source : Association des paralysés de France (APF)

B. LE DISPOSITIF INITIAL : UN ACCÈS GRATUIT ET SANS LIMITATION DE DURÉE AUX PLACES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉES

Prenant exemple sur ces initiatives communales en faveur d'une meilleure accessibilité des personnes en situation de handicap, **la présente proposition de loi vise à généraliser l'accès gratuit et sans limitation de durée aux places de stationnement réservées**. La raison en est simple : ne pas soumettre une personne ayant des difficultés de déplacement aux mêmes contraintes que les autres automobilistes comme retourner à son véhicule garé sur une place réservée pour recharger un horodateur ou modifier un temps de stationnement sur un disque.

Pour ce faire, **son article 1^{er}** introduit deux modifications à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles.

Le 1^o propose de remplacer la disposition selon laquelle la carte de stationnement pour personnes handicapées permet à ses titulaires de bénéficier des dispositions spécifiques qui peuvent être prises à leur égard par les autorités compétentes en matière de stationnement et de circulation par **la fixation d'un principe d'exonération de ces personnes tant d'une limitation de la durée du stationnement que du paiement d'une éventuelle redevance s'agissant des places de stationnement qui leur sont réservées**.

Le 2^o prévoit que, dans **le cas des parcs de stationnement à usage public** (c'est-à-dire les parkings publics), **un avenant au contrat de délégation de service public** est conclu dans les trois ans afin de satisfaire ce principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement.

C. LES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LE RAPPORTEUR ET ADOPTÉES PAR LA COMMISSION

1. L'extension du principe de gratuité et de non-limitation de la durée de stationnement à toutes les places

D'un commun accord avec l'auteur de la proposition de loi, le rapporteur a proposé à la commission **un amendement visant à étendre, pour les titulaires de la carte de stationnement, le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement à toutes les places, qu'elles soient réservées ou non**. Il arrive en effet que les places réservées soient déjà toutes occupées ou qu'il n'en existe pas à proximité du lieu où la personne en situation de handicap se rend. Dès lors, cette personne se retrouve confrontée aux mêmes contraintes liées au paiement et à la limitation de la durée du stationnement que celles évoquées précédemment.

Après un débat nourri, **la commission a adopté cet amendement qui facilitera la vie quotidienne des personnes en situation de handicap**.

Il est à noter que la ville de Saint-Etienne, dont votre rapporteur a auditionné le maire, notre collègue Maurice Vincent, semble pionnière dans ce domaine puisqu'elle a 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.

Le 1^o de l'**article 1^{er}**, ainsi modifié, introduit à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles **le principe selon lequel la carte de stationnement 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.**

Afin de laisser le temps aux autorités d'intégrer ce nouveau principe dans leur politique de stationnement, la nouvelle rédaction issue des travaux de votre commission précise que **son entrée en vigueur s'effectuera deux mois après la promulgation de la loi.**

Conscient des conséquences financières d'une telle mesure pour les collectivités concernées, votre rapporteur a demandé aux services du ministère un chiffrage de **la perte de recettes** résultant de l'instauration de ce principe de gratuité sur l'ensemble des places. Cet exercice s'avère très délicat d'une part, parce que le nombre de cartes de stationnement actuellement en circulation n'est pas précisément connu - il est estimé à 1,5 million -, d'autre part, parce que les règles applicables en matière de redevance sont différentes d'une commune à l'autre. Qui plus est, le montant des recettes annuelles de stationnement sur voirie varie, selon les sources, entre 400 millions et 540 millions d'euros. Dans ces conditions, tout chiffrage serait très approximatif.

Par ailleurs, il convient de ne pas « écraser » la disposition de l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles selon laquelle les titulaires de la carte de stationnement bénéficient des **mesures spécifiques** qui peuvent être prises en leur faveur par les autorités compétentes car ces mesures ne se limitent pas nécessairement à la gratuité du stationnement. Pour cette raison, la proposition de loi, issue des travaux de votre commission, maintient cette disposition.

2. La nécessité d'encadrer la non-limitation de la durée du stationnement pour les titulaires de la carte

La non-limitation de la durée du stationnement pour les titulaires de la carte pourrait donner lieu à des pratiques abusives se traduisant par un stationnement d'une durée manifestement excessive (plusieurs jours, une semaine voire plus), ce qui, de fait, pénaliserait les autres usagers, qu'ils soient en situation de handicap ou non.

Pour éviter ce **phénomène dit des « voitures ventouses »**, votre commission, à l'initiative de son rapporteur, a tenu à insérer, à l'article L. 241-3-2 précité, la disposition selon laquelle que **les autorités compétentes ont la possibilité de fixer une durée maximale de stationnement**, qui ne pourra toutefois être inférieure à douze heures afin de ne pas retomber dans les travers actuels d'une durée limitée à quelques heures seulement.

Il s'agit, par cette disposition, de prévenir les dérives, tout en respectant le principe de la libre administration des collectivités territoriales.

3. La volonté de ne pas bouleverser l'économie des conventions de délégation de service public en vigueur

L'obligation de conclure, dans les trois ans, un avenant aux contrats de délégation de service public relatifs à la gestion des parcs de stationnement à usage public, comme le prévoit la proposition de loi initiale, va **bouleverser l'économie des contrats actuellement en vigueur** du fait de la perte de recettes induite par l'application du principe de gratuité.

Une telle disposition est **source de contentieux** puisqu'en application de la jurisprudence, la légalité d'un avenant s'apprécie au regard de l'absence de modification d'un élément substantiel du contrat de délégation de service public. Or la diminution des recettes constitue bien une modification substantielle du contrat initial. La jurisprudence précise, en outre, que lorsqu'un avenant bouleverse l'économie d'un contrat de délégation de service public, il convient d'engager une nouvelle procédure de mise en concurrence prévue à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales.

Afin d'éviter tout risque juridique, la nouvelle rédaction issue des travaux de votre commission prévoit que le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement ne s'applique, pour les parcs de stationnement actuellement gérés en délégation de service public, qu'à **compter du renouvellement des contrats**.

4. Le gage

De façon classique, l'**article 2** a pour objet de gager les charges pouvant résulter de la proposition de loi par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Sachant que la perte de recettes résultant de l'application de ce texte concernerait les collectivités territoriales, il aurait été préférable d'attribuer le produit de cette nouvelle taxe au bénéfice de ces dernières plutôt qu'à l'Etat.

En tout état de cause, il reviendra au Gouvernement le lever le gage en séance publique.

D. DES QUESTIONS CONNEXES CONCERNANT LA CARTE DE STATIONNEMENT

Votre rapporteur insiste sur le fait que cette proposition de loi n'a pas pour objet de résoudre l'ensemble des difficultés posées par la carte de stationnement, auxquelles des réponses spécifiques devront être apportées, principalement par voie réglementaire.

1. L'insuffisance du quota de places de stationnement réservées

Face à la forte augmentation du nombre de titulaires de la carte de stationnement depuis plusieurs années¹, laquelle s'explique à la fois par les critères d'éligibilité assez larges et la plus grande proportion de bénéficiaires de plus de 60 ans elle-même due au vieillissement de la population, **le quota de 2 % de places réservées apparaît nettement insuffisant.**

Pour sa part, l'APF plaide pour un doublement du quota, sachant que sur les 4 % de places qui seraient ainsi réservées, 2 % ne nécessiteraient pas d'être aménagées mais simplement signalisées comme étant destinées aux personnes en situation de handicap.

Les consultations actuellement en cours sur le dossier de l'accessibilité, sous l'égide de notre collègue Claire-Lise Campion, devraient aborder cette question sensible - car aux conséquences financières importantes pour les communes - au début de l'année prochaine.

Votre commission sera très attentive à l'éventuelle évolution de la réglementation sur ce sujet.

2. La recrudescence des abus et fraudes à la carte de stationnement

Une autre difficulté tient à **la recrudescence des pratiques abusives et frauduleuses à la carte de stationnement** (utilisation injustifiée, falsification, photocopies de cartes, etc.).

Ce phénomène, dont il est délicat de mesurer précisément l'ampleur, est clairement constaté tant par les MDPH chargées d'instruire les dossiers que par les titulaires eux-mêmes.

Selon les informations transmises par le ministère à votre rapporteur, une réflexion est actuellement menée dans le cadre de la modernisation de l'action publique (MAP) afin de sécuriser l'utilisation de cette carte et permettre un meilleur contrôle de l'identité de ses bénéficiaires. L'un des leviers pourrait être **la modernisation de son processus de fabrication**, qui présenterait l'avantage à la fois de lutter contre la falsification et de raccourcir les délais de délivrance.

¹ Le nombre de demandes de cartes de stationnement croît en moyenne de 11 % par an depuis 2007. En 2012, 44 % des demandes de cartes de cartes concernaient des personnes de plus de 60 ans.

A l'heure actuelle, la fabrication de la carte de stationnement n'obéit pas à des règles homogènes : suivant les départements, elle est confiée soit à la direction départementale de la cohésion sociale (DDCS), soit à la MDPH. Deux options sont en cours d'études : l'externalisation de l'impression des cartes, qui serait confiée à l'Imprimerie nationale, et la création d'un système informatique permettant de dématérialiser les flux de données entre les MDPH et les DDCS.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 4 décembre 2013, la commission examine le rapport de M. Ronan Kerdraon sur la proposition de loi n° 8 (2013-2014) visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles sur les places de stationnement adaptées lorsque l'accès est limité dans le temps.

M. Ronan Kerdraon, rapporteur. – La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui porte sur un sujet qui concerne la vie quotidienne de nos concitoyennes et concitoyens en situation de handicap, le stationnement. Déposée par Didier Guillaume, particulièrement sensibilisé à cette question dans le cadre de ses fonctions locales, et par l'ensemble du groupe socialiste, elle vise à permettre aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées un accès gratuit et sans limitation de durée aux places de stationnement réservées à leur effet. Aussi s'inscrit-elle dans la continuité de la démarche volontariste du Gouvernement, impulsée par Marie-Arlette Carlotti, ministre chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, pour donner un second souffle à la politique d'accessibilité universelle.

La loi du 11 février 2005 dite « loi Handicap » reconnaît l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap. La possibilité de se déplacer est une condition indispensable de leur participation aux activités sociales, professionnelles, éducatives, culturelles, sportives, autrement dit, de leur inclusion dans la société.

Il existe aujourd'hui trois cartes spécifiquement délivrées aux personnes en situation de handicap afin de faciliter leurs déplacements. La carte d'invalidité est attribuée par la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées (CDAPH) à toute personne dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80 %. Elle donne droit à une priorité d'accès aux places assises dans les transports en commun et les espaces publics, à une priorité dans les files d'attente des lieux publics, et à diverses réductions tarifaires dans les transports. La carte de priorité est accordée par la CDAPH à toute personne dont le taux d'incapacité rendant la position debout pénible est inférieur à 80 %. Elle permet d'obtenir une priorité d'accès aux places assises dans les transports en commun et les espaces publics, ainsi qu'une priorité dans les files d'attente.

Enfin, la carte de stationnement, qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui, est attribuée à 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. La demande de carte de stationnement, qui doit être adressée à la maison

départementale des personnes handicapées (MDPH), est instruite par le médecin de l'équipe pluridisciplinaire. La carte est, le cas échéant, délivrée par le préfet pour une durée déterminée - ne pouvant être inférieure à un an - ou à titre définitif. Elle 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 doit être apposée derrière le pare-brise du véhicule, de manière à être visible par les agents habilités à constater les infractions à la réglementation du stationnement, et retirée dès lors que la personne en situation de handicap n'utilise plus le véhicule.

La politique de stationnement réservé et adapté relève de la compétence des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale (Epci). La réglementation précise qu'au moins 2 % des places de stationnement situées sur les voies ouvertes à la circulation publique et 2 % des places des parcs de stationnement des établissements recevant du public (ERP) doivent être réservées aux titulaires de la carte de stationnement. La gestion de ces places est traitée par deux documents de planification. Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (Pave), rendu obligatoire par la loi de 2005, dresse un état des lieux de l'accessibilité et fixe un programme de travaux dans le but de l'améliorer. Le plan de déplacements urbains (PDU) détermine l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Le Pave, quand il existe, fait partie intégrante du PDU, ce qui permet d'assurer la cohérence entre les deux documents. Le seul fait de réserver une place de stationnement aux personnes en situation de handicap n'est toutefois pas suffisant pour que celle-ci soit concrètement utilisable par tous les titulaires de la carte de stationnement. Les places réservées doivent ainsi respecter des dispositions techniques très précises comme une largeur minimale de 3,3 mètres, une pente inférieure à 2 % ou un sol non meuble et non glissant.

La politique tarifaire du stationnement et l'éventuelle exonération de certaines catégories d'usagers sont également de la responsabilité des communes ou des Epci. Le code général des collectivités territoriales prévoit en effet que le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'Epci peut décider de moduler le tarif en fonction de la durée du stationnement, prévoir une tranche horaire gratuite et accorder une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers comme les personnes en situation de handicap. Par parallélisme, le code de l'action sociale et des familles permet aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées de bénéficier des dispositions spécifiques qui peuvent être prises à leur égard par les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. Lorsque les places de stationnement sont payantes, la réglementation impose que les parcmètres ou horodateurs soient installés au plus près des places réservées et adaptées.

Combien de communes ont recours à une tarification spécifique pour les personnes en situation de handicap ? L'association des paralysés de France (APF) a référencé une centaine de villes ayant instauré la gratuité du stationnement sur les emplacements réservés, sans prétendre toutefois à l'exhaustivité. Y figurent notamment Saint-Brieuc, Lille, Paris, Dijon, Grenoble, Nice, Toulouse, Bordeaux ou Saint-Etienne. Cela prouve qu'une réelle dynamique en faveur de l'accessibilité est en marche localement.

J'en viens au contenu proprement dit de la proposition de loi. Partant du constat que le stationnement des personnes en situation de handicap est un élément important de leur accessibilité à la Cité, elle vise à généraliser l'accès gratuit et sans limitation de durée aux places de stationnement réservées. La raison en est simple : ne pas soumettre une personne ayant des difficultés de déplacement aux mêmes contraintes que les autres automobilistes comme retourner à son véhicule garé sur une place réservée pour recharger un horodateur ou modifier un temps de stationnement sur un disque.

Pour ce faire, la proposition de loi introduit deux modifications à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles. La première pose un principe d'exonération des titulaires de la carte de stationnement tant du paiement d'une redevance que de la limitation de la durée du stationnement sur les places réservées. La seconde prévoit que, pour les parcs de stationnement à usage public gérés en délégation de service public (DSP) - c'est-à-dire les parkings publics -, un avenant au contrat est conclu dans les trois ans afin de satisfaire ce principe.

A l'heure où l'accessibilité universelle a été identifiée comme l'une des cinq priorités de la politique du handicap lors du comité interministériel du 25 septembre dernier, cette proposition de loi permet de franchir un pas supplémentaire vers une société inclusive. Je tiens donc ici à remercier son auteur pour en avoir pris l'initiative.

Mais puisque notre objectif, depuis la loi de 2005, est bien de favoriser une participation sociale, pleine et entière, de nos concitoyennes et concitoyens en situation de handicap, pourquoi s'arrêter en si bon chemin ? Il arrive en effet qu'une personne en situation de handicap doive stationner en dehors des places réservées, soit parce que celles-ci sont déjà toutes occupées, soit parce qu'il n'en existe pas à proximité du lieu où elle se rend. Dès lors, cette personne se retrouve confrontée aux mêmes contraintes liées au paiement et à la limitation de la durée du stationnement que celles évoquées précédemment.

Aussi, Didier Guillaume et moi-même sommes convaincus que nous pouvons aller encore plus loin en étendant, pour les titulaires de la carte de stationnement, le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement à toutes les places, qu'elles soient réservées ou non. Tel sera le sens de l'amendement que je vous présenterai tout à l'heure, qui prévoit toutefois une entrée en vigueur différée de deux mois suivant la date de promulgation de la loi afin de laisser le temps aux autorités compétentes d'intégrer cette nouvelle règle dans leur politique de stationnement.

J'indique, par ailleurs, que la ville de Saint-Etienne, dont j'ai auditionné le maire, notre collègue Maurice Vincent, semble pionnière dans ce domaine puisqu'elle a 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.

Bien sûr, j'entends déjà certaines voix poser la question de l'incidence financière d'une telle mesure pour les collectivités. Etant moi-même maire, je n'y suis évidemment pas indifférent. C'est pourquoi j'ai demandé aux services du ministère de chiffrer la perte de recettes afférente. Cet exercice s'avère très délicat,

d'une part, parce que le nombre de cartes de stationnement actuellement en circulation n'est pas précisément connu – il est estimé à 1,5 million –, d'autre part, parce que les règles applicables en matière de redevance diffèrent d'une commune à l'autre. Qui plus est, le montant des recettes annuelles de stationnement sur voirie varie, selon les sources, entre 400 millions et 540 millions d'euros. Dans ces conditions, tout chiffrage serait très approximatif.

Je suis, par ailleurs, conscient que la non-limitation de la durée du stationnement pour les titulaires de la carte pourrait donner lieu à des pratiques abusives se traduisant par un stationnement d'une durée manifestement excessive, ce qui, de fait, pénaliserait les autres usagers, qu'ils soient en situation de handicap ou non. Pour éviter ce phénomène dit des « voitures ventouses », il me semble nécessaire de prévoir que les autorités compétentes aient la possibilité de fixer une durée maximale de stationnement, qui ne pourra toutefois être inférieure à douze heures afin de ne pas retomber dans les travers actuels d'une durée limitée à quelques heures seulement. Cet ajout a, je pense, le mérite de prévenir les dérives, tout en respectant le principe de libre administration des collectivités territoriales.

La rédaction actuelle de la proposition de loi soulève un dernier inconvénient. L'obligation de conclure dans les trois ans un avenant aux contrats de DSP relatifs à la gestion des parkings publics risque en effet de bouleverser l'économie des contrats en cours du fait de la perte de recettes induite par la mise en œuvre du principe de gratuité. Une telle disposition est source de contentieux puisqu'en application de la jurisprudence, un avenant peut être entaché d'illégalité s'il modifie un élément substantiel du contrat initial, ce qui est le cas lorsqu'il y a une diminution de recettes. Aussi, pour éviter tout risque juridique, je vous proposerai que le principe de gratuité et de non-limitation de la durée du stationnement ne s'applique, pour les parcs de stationnement actuellement gérés en DSP, qu'à compter du renouvellement des contrats.

En conclusion, je souhaite insister sur le fait que cette proposition de loi ne prétend pas résoudre l'ensemble des difficultés posées par la carte de stationnement. Ainsi, le quota de places réservées apparaît nettement insuffisant au regard de l'augmentation régulière du nombre de titulaires de la carte due notamment au vieillissement de la population. Les consultations actuellement en cours sur le dossier de l'accessibilité, sous l'égide de notre collègue Claire-Lise Champion, devraient aborder cette question sensible - car aux conséquences importantes pour les communes - au début de l'année prochaine. Par ailleurs, une recrudescence des pratiques abusives et frauduleuses, phénomène dont il est délicat de mesurer précisément l'ampleur, est clairement constatée tant par les MDPH que par les titulaires eux-mêmes. Une réflexion est actuellement menée dans le cadre de la modernisation de l'action publique (MAP) en vue de sécuriser l'utilisation de cette carte et permettre un meilleur contrôle de l'identité de ses bénéficiaires.

L'objectif de cette proposition de loi est autre : il s'agit de faciliter la vie quotidienne de nos concitoyennes et concitoyens en situation de handicap en leur permettant de se stationner gratuitement et sans limitation de durée. Elle est donc porteuse d'une avancée majeure pour ces personnes, mais aussi pour l'ensemble de

notre société car, je le rappelle, l'accessibilité est l'affaire de tous. Aussi suis-je convaincu que ce texte peut fédérer l'ensemble des groupes de notre assemblée.

M. Alain Milon. – J'ai été maire d'une ville de 22 000 habitants où le stationnement est gratuit et illimité pour tous. Mon intervention n'a cependant pas pour objet de parler de mon travail d'élu mais reflète avant tout ma position personnelle, qui n'est pas nécessairement celle du groupe UMP. Nombreuses sont les lois, notamment celle de 2005, qui ont eu pour objet d'assurer la reconnaissance des personnes handicapées. Je trouve d'ailleurs regrettable qu'il faille à chaque fois utiliser la loi pour affirmer que ces personnes sont des citoyens à part entière. Mais ces lois existent et il me semble que le premier enjeu est aujourd'hui de s'assurer de leur bonne application, par exemple en ce qui concerne le stationnement.

En tant que père d'une enfant handicapée, je suis le premier à me mettre en colère lorsque je vois qu'une place réservée est occupée par une personne qui n'est pas en situation de handicap. Mais j'ai le sentiment que ce texte cherche à accorder aux personnes handicapées une faveur. Ce faisant, il n'est pas exempt d'une certaine forme de condescendance et crée une discrimination entre les personnes en situation de handicap et celles qui ne le sont pas. Cela me gêne profondément. Tous les citoyens doivent être traités de la même façon. A titre personnel, je n'y suis donc pas favorable. Mais je suivrai la position adoptée par mon groupe.

Mme Catherine Deroche. – Le groupe UMP est sensible au fait que cette proposition de loi risque d'être interprétée comme accordant une faveur aux personnes en situation de handicap, ce qui à la fois est une forme de discrimination et ne correspond pas nécessairement à la demande des associations. L'amendement proposé par notre rapporteur rejoint cependant un amendement défendu par Philippe Bas à plusieurs reprises, notamment au moment de la discussion du projet de loi métropoles. Cela nous satisfait. Nous sommes en revanche plus dubitatifs en ce qui concerne les parkings publics. La gratuité s'impose peut-être moins dans ces lieux.

Mme Isabelle Pasquet. – Le groupe CRC estime que ce texte peut constituer une avancée pour les personnes en situation de handicap. Les amendements proposés par le rapporteur répondent à certaines questions, notamment en ce qui concerne les conventions de DSP. Au final, cette mesure de gratuité sera supportée par l'ensemble des contribuables, y compris par les personnes handicapées.

Je note cependant que ces dernières ne demandent pas à tout prix la gratuité et qu'elles pourraient voir dans cette mesure une forme de condescendance à leur égard. La priorité est aujourd'hui de garantir le respect de la loi et de s'assurer que le nombre de places existantes est suffisant pour répondre aux besoins. Un autre enjeu est celui de la compensation financière du handicap. J'indique à ce titre que le conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) a adopté hier à l'unanimité une motion concernant les fonds départementaux compensation du handicap.

Mme Jacqueline Alquier. – Ce texte apporte une réponse adaptée aux interrogations existantes. Il contient des avancées pour mieux prendre en considération les personnes en situation de handicap. En effet, Claire-Lise Campion mène actuellement des travaux sur l'accessibilité. Il faut donc envisager cette proposition de loi comme un premier pas qui pourra être complété par la suite, une fois connues les conclusions de la concertation en cours. Il conviendra également de renforcer les moyens dont dispose la police municipale pour assurer le respect de la loi. L'amendement proposé par le rapporteur répond aux préoccupations relatives aux parkings gérés dans le cadre d'une DSP. Au-delà de la question de la gratuité, c'est celle de l'accessibilité qui doit être posée. Le groupe socialiste votera pour ce texte.

Mme Isabelle Debré. – Claire-Lise Campion et moi-même avons rendu en 2012 un rapport sur l'application de la loi de 2005. De l'ensemble de nos travaux ressortait un point majeur, celui de l'accessibilité. Les personnes handicapées veulent être considérées comme des citoyens à part entière. Elles ne demandent pas la gratuité mais un accès facilité aux places qui leur sont réservées. Il faut avant tout assurer le respect de la loi.

Les parkings privés sont exclus du champ de la proposition de loi. Peut-être faudrait-il s'interroger sur la façon dont ils pourraient contribuer à atteindre cet objectif d'accessibilité ?

J'estime que nous allons trop vite. Notre rapport a clairement montré que l'objectif de mise en conformité de l'ensemble des ERP d'ici 2015 était intenable. C'est d'ailleurs pour cette raison que Claire-Lise Campion a d'abord été nommée parlementaire en mission, puis a été chargée par la ministre de présider des travaux de concertation sur l'accessibilité. Je trouve regrettable de débattre d'un texte sur le sujet alors même que cette concertation n'est pas encore achevée. Il me semble qu'il s'agit là d'un manque de respect pour le travail effectué par notre collègue et pour cette raison, je m'abstiendrai.

M. Jean-François Husson. – Ce texte risque de créer une discrimination à l'égard des personnes handicapées. Il serait plus efficace de dresser un état des lieux de l'application de la loi de 2005 par les communes. J'ai le sentiment d'une forme de course à la mise en œuvre de mesures avant tout symboliques. Ce type de démarches ne correspond pas à ma conception de l'engagement politique.

M. Jean-Pierre Godefroy. – Certains collègues soulignent le fait que les personnes handicapées et les associations chargées de les représenter ne demandent pas la gratuité. Elles ne la refusent pas non plus ! En tant qu'élus locaux, nous sommes tous amenés à pratiquer des tarifs différents, par exemple dans les transports publics, en fonction du type de public. Cela n'est pas considéré comme une forme de discrimination.

Si je me fonde sur mon expérience personnelle, le problème des voitures ventouses ne me semble pas être prégnant en ce qui concerne les personnes handicapées pour la bonne et simple raison que ces dernières ont absolument besoin de leur véhicule pour se déplacer. Fixer une durée maximale de stationnement de

douze heures me paraît un peu court. En outre, des mesures existent déjà dans le code de la route pour empêcher les stationnements d'une durée excessive. Le délai fixé est de sept jours.

La proposition de loi a-t-elle vocation à s'appliquer dans les parkings des centres hospitaliers et des gares lorsque ceux-ci ont mis en place un stationnement payant ?

M. Gérard Roche. – L'intervention d'Alain Milon permet de saisir un point fondamental : la limite entre l'expression d'un sentiment de compassion, qui est légitime, et l'application d'un traitement discriminatoire, est parfois particulièrement ténue. Cette proposition de loi et les amendements proposés par le rapporteur vont cependant dans le bon sens. Notre groupe les soutiendra. J'en appelle par ailleurs au sens civique de nos concitoyens pour respecter les réglementations existantes.

M. René-Paul Savary. – Cette proposition de loi ne correspond pas à ma vision de la politique du handicap. La loi de 2005 a permis de porter un regard nouveau sur les personnes handicapées en tant que citoyens à part entière. Or j'ai à l'esprit le témoignage d'une personne tétraplégique qui tient absolument à payer son stationnement. Ce texte fait par ailleurs peser une obligation supplémentaire sur les maires alors même que les démarches volontaires semblent nombreuses et que d'autres enjeux doivent être traités en priorité, notamment pour assurer la sécurité des personnes handicapées à proximité des aires de stationnement. En outre, la perte de recettes qui résultera de l'application de la mesure risque de conduire les communes à se retourner vers les départements.

Au final, je trouve que ce texte soulève des questions pertinentes mais n'y apporte pas nécessairement les réponses adaptées. Dans ces domaines, il faut beaucoup d'humilité et éviter de traiter les sujets au coup par coup. Il faut parvenir à construire une vision globale de la façon dont l'ensemble des équipements publics doivent être adaptés à tous les publics, quel que soit leur degré de dépendance.

M. Georges Labazée. – Cette proposition de loi intervient en effet en amont des conclusions qui seront formulées à l'issue des travaux de concertation. Elle recueille cependant un large soutien et répond à des préoccupations fortes.

D'un point de vue purement pratique, je note que les emplacements réservés aux personnes handicapées ne sont pas toujours bien visibles. Que faire pour améliorer la signalétique ?

M. Claude Jeannerot. – Je suis favorable à ce texte tout en soulignant que l'enjeu majeur n'est pas financier, mais est bien celui de l'accessibilité. Je crains que nous ne permettions aux communes de se créer un double alibi : la gratuité généralisée risque en effet d'encourager les maires à ne pas créer suffisamment de places réservées ; elle pourrait également conduire à un relâchement des contrôles de la bonne utilisation de ces places.

M. Jean-Noël Cardoux. – En tant que président d'une MDPH, je recueille de nombreux témoignages de personnes en situation de handicap. Toutes s'accordent à dire que leur premier souhait est d'être traitées comme les autres

citoyens. Or la loi n'est pas suffisamment appliquée. Un renforcement des contrôles ainsi qu'une augmentation du niveau des amendes pourraient être envisagés et apporteraient en outre des ressources supplémentaires aux communes.

Mme Catherine Deroche. - La démarche de Philippe Bas, que nous sommes plusieurs au sein du groupe UMP à avoir soutenue, s'appuyait sur les conclusions d'un rapport publié par l'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universel (Obiaçu) en 2012. Celui-ci n'avait pas pour objectif de demander la gratuité par principe, mais de proposer des réponses pratiques aux difficultés très concrètes rencontrées par les personnes handicapées en matière de stationnement lorsqu'elles souhaitent se rendre dans un endroit précis. D'où la distinction qu'il me semble nécessaire d'effectuer entre les parkings publics et les autres zones de stationnement.

Mme Annie David, présidente. - Je note avec satisfaction que ce texte, pourtant très court, a suscité un grand nombre d'interventions au sein de notre commission. Cela montre l'importance des questions soulevées. Il s'agit d'un premier pas qui devra être poursuivi par la suite en s'appuyant sur les propositions que formulera notre collègue Claire-Lise Campion.

M. Ronan Kerdraon, rapporteur. - La proposition de loi n'a pour ambition de traiter que d'une infime partie de l'ensemble des sujets qui ont évoqués par les différents intervenants. Nous sommes tous d'accord sur la question de la place qui doit être réservée aux personnes en situation de handicap dans notre société. Ces dernières demandent à être traitées comme des citoyens à part entière, ni plus, ni moins. Didier Guillaume est le premier à être attentif à ce point. Il faut en effet savoir faire preuve d'humilité sur ce sujet.

Je note, par ailleurs, que Philippe Bas a déjà défendu un amendement, cosigné par plusieurs membres du groupe UMP, dont certains viennent de s'exprimer, qui rejoint en grande partie les modifications que je propose d'apporter à la proposition de loi initiale.

Le manque de places réservées pose en effet problème. Certaines associations représentant les personnes en situation de handicap, comme l'APF, souhaitent que le quota passe de 2 % à 4 %. Cet objectif pourrait cependant être difficile à réaliser en pratique. L'extension de la gratuité à toutes les places permet donc de répondre en partie et de façon indirecte à cette problématique.

Contrôler la bonne utilisation des places réservées et appliquer les sanctions en conséquence est aujourd'hui difficile. Le fait que certaines cartes de stationnement soient peu visibles conduit par exemple à appliquer des amendes alors que les personnes ne sont pas en situation d'infraction. Je l'ai souligné dans mon intervention, la fiabilité des documents fait parfois défaut. La ville de Saint-Etienne a été précurseur sur ce point puisqu'elle a mis en place, dans les années 1990, un système de pastilles jaunes facilement identifiables. Elle s'est cependant heurtée à une double difficulté : le fait que les personnes en situation de handicap non originaires de la ville ne disposaient pas de cette pastille et surtout, le caractère discriminant que pouvait revêtir cette dernière pour les personnes concernées.

S'agissant des préoccupations exprimées au sujet des parkings gérés dans le cadre d'une DSP, l'amendement que je vais vous proposer a pour objet d'y répondre. En effet, cette mesure de gratuité sera au final supportée par l'ensemble des contribuables, qu'ils soient ou non handicapés.

Nous avons beaucoup échangé avec Didier Guillaume sur le fait de fixer dans la loi une limite à la durée du stationnement. Un consensus a été trouvé sur le seuil de douze heures. Il est vrai que, de façon générale, il n'est pas facile de sanctionner les propriétaires de voitures ventouses. Les centres hospitaliers et les gares ne sont en effet pas concernés, tout comme les parkings de la grande distribution.

Sur ce texte, nous avons eu des échanges quasi-quotidiens avec Didier Guillaume et le Gouvernement. Cela nous permet d'être relativement sereins quant à la position qu'adoptera ce dernier en séance publique.

J'en viens à la présentation du premier amendement qui concerne l'extension du principe de gratuité et de non-limitation du stationnement aux places non réservées aux personnes en situation de handicap. Un délai de deux mois est prévu pour l'entrée en vigueur de ce nouveau principe afin de laisser le temps aux collectivités de l'intégrer dans leur politique de stationnement. Ce même amendement permet de ne rendre applicable la loi aux parkings gérés dans le cadre d'une DSP qu'au moment du renouvellement de celle-ci.

Le second amendement, de nature rédactionnelle, modifie en conséquence l'intitulé de la proposition de loi.

Mme Catherine Deroche. - Le groupe UMP s'abstiendra sur les amendements ainsi que sur l'ensemble du texte.

Mme Annie David, présidente. - En réponse à Jean-Pierre Godefroy, je précise que la limite de douze heures constitue un plancher. Chaque commune pourra choisir de fixer un seuil plus élevé.

Les amendements n^{os} 1 et 2 sont adoptés.

La commission adopte la proposition de loi ainsi amendée.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Auteur	N°	Objet	Avis de la commission
Article 1^{er}			
Rapporteur	1	Extension du principe de gratuité et de non-limitation de la durée de stationnement	Adopté
Intitulé de la proposition de loi			
Rapporteur	2	Modification de l'intitulé de la proposition de loi	Adopté

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- **Association des paralysés de France (APF)**
Nicolas Merille, conseiller national Accessibilité et Conception universelle
- **Maurice Vincent**, sénateur de la Loire, maire de Saint-Etienne
- **Contribution écrite** des services de la mairie de **Valence**
- **L'Association des maires de France (AMF)** n'a pas répondu à la demande d'audition du rapporteur.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte de la commission
<p>Code de l'action sociale et des familles</p>	<p>Proposition de loi visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement <u>prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles sur les places de stationnement adaptées lorsque l'accès est limité dans le temps</u></p>	<p>Proposition de loi visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement</p>
	<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>
<p>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. A défaut de réponse du représentant de l'Etat dans le département dans ce délai, la carte est délivrée au demandeur.</p>	<p>L'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :</p>	<p>I. – L'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :</p>
<p>Les organismes utilisant un véhicule destiné au transport collectif des personnes handicapées peuvent recevoir une carte de stationnement pour personnes handicapées.</p>		<p><i>1° La première phrase du troisième alinéa est remplacée par une phrase ainsi rédigée :</i></p>
<p>La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, dans les lieux</p>		<p><i>« La carte de stationnement pour personnes handicapées permet à son titulaire ou à la tierce personne l'accompagnant d'utiliser, à titre gra-</i></p>

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte de la commission
<p>de stationnement ouverts au public, les places réservées et aménagées à cet effet. 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.</p> <p>Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article.</p>	<p>1° À la seconde phrase du troisième alinéa, les mots : « 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 » sont remplacés par les mots : « d'exonérer ses détenteurs tant d'une limitation de la durée du stationnement que d'une éventuelle redevance sur les emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement » ;</p> <p>2° Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Dans les parcs de stationnement affectés à un usage public, gérés en délégation de service public et nécessitant une redevance de stationnement avec limitation de la durée de stationnement, un avenant au contrat de délégation de service public sera conclu dans les 3 ans pour satisfaire cet objectif. »</p> <p>Article 2</p> <p>La perte de recettes résultant pour l'État de l'article 1^{er} est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p><i>tuit et sans limitation de la durée du stationnement, toutes les places de stationnement ouvertes au public. » ;</i></p> <p>2° <i>Après la première phrase du troisième alinéa, il est inséré une phrase ainsi rédigée :</i></p> <p><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. »</i></p> <p><i>II (nouveau). – Le I entre en vigueur deux mois après la date de promulgation de la loi n° du... visant à faciliter le stationnement des personnes en situation de handicap titulaires de la carte de stationnement 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.</i></p> <p>Article 2</p> <p>Sans modification</p>