

1 - La Carte mobilité insertion

➤ La CMI stationnement : pour qui, comment l'obtenir et l'utiliser

La carte mobilité inclusion (CMI) se substitue progressivement depuis le 1^{er} janvier 2017, elle remplace progressivement pour les résidents français, la carte européenne de stationnement de couleur bleue qui reste valable pour les étrangers ainsi que les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement pour personnes handicapées. Toutes ces cartes délivrées avant le 1^{er} janvier 2017 restent valables jusqu'à leur date d'expiration fixée au 31/12/2026 au plus tard.

Qui peut l'obtenir ?

Se présentant sous le même format qu'une carte de crédit, la nouvelle carte mobilité inclusion (CMI), sécurisée et infalsifiable va se substituer, très progressivement aux anciennes cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement.

La CMI peut comporter trois mentions : « invalidité », « priorité », « stationnement ». Le type et le nombre de mentions indiquées sur la carte varient selon la situation du bénéficiaire. Ainsi, il peut se voir attribuer une CMI mention invalidité, une CMI mention priorité, une CMI mention stationnement ou bien une CMI mentions priorité et stationnement ou encore une CMI mentions invalidité et stationnement (dans ces deux derniers cas, la personne reçoit deux cartes, dont l'une est spécifique pour le stationnement).

Pour qui ? La CMI s'adresse aux personnes invalides ou âgées et en perte d'autonomie.

La CMI mention « invalidité » est attribuée aux personnes ayant un taux d'incapacité d'au moins 80 % ou aux personnes bénéficiant d'une pension d'invalidité de 3e catégorie.

- Une sous mention « besoin d'accompagnement » peut être indiquée sur la carte dans certains cas (par exemple : pour les enfants ouvrant droit au 3e, 4e, 5e ou 6e complément de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé).
- Une sous mention « cécité » est également apposée dès lors que la vision centrale de la personne handicapée est inférieure à 1/20e de la normale.

La CMI mention « priorité » est attribuée aux personnes ayant un taux d'invalidité inférieur à 80%, mais pour lesquelles la station debout est pénible.

La mention « stationnement » est attribuée aux personnes atteintes d'un handicap réduisant sensiblement leur capacité de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée dans ses déplacements.

Les personnes âgées qui sollicitent ou bénéficient déjà de l'APA peuvent demander une CMI qui leur sera attribuée en fonction de leur perte d'autonomie.

A savoir ! Depuis le 1er janvier 2017, la carte mobilité inclusion (CMI) se déploie progressivement sur tout le territoire au gré des nouvelles demandes ou des renouvellements de carte d'invalidité ou de priorité, à durée limitée. Les anciennes cartes restent valables jusqu'à leur date d'expiration et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2026 (pour les cartes permanentes).

A quoi sert-elle ?

La mention « stationnement pour personnes handicapées » permet à son titulaire, mais aussi à la personne qui l'accompagne, de se garer, gratuitement et sans limitation de durée, sur toutes les places de stationnement ouvertes au public (et pas seulement sur les places réservées aux personnes handicapées). Attention toutefois :

- une durée maximale de stationnement peut être prévue sans pouvoir être inférieure à 12 heures ;
- les parkings disposant de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule, peuvent être payants (au tarif normal) également pour les titulaires de la carte.

Le titulaire d'une CMI « stationnement pour personnes handicapées » doit l'apposer contre le pare-brise à l'intérieur du véhicule utilisé (il peut s'agir de sa propre voiture ou de celle du proche qui l'accompagne). Elle doit être placée de manière très visible puis retirée dès lors que la personne handicapée n'utilise plus le véhicule.

Fraude sévèrement punie. L'usage indu de la CMI comportant les mentions « invalidité » ou « stationnement pour personnes handicapées » est puni d'une amende de 5e classe (jusqu'à 1 500 euros).

Quand passer de l'ancienne à la nouvelle carte ?

Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité, de priorité ou de stationnement à durée limitée peuvent les utiliser jusqu'à la fin de leur date de validité. Elles devront demander une CMI avant cette date d'expiration.

Celles qui possèdent une carte européenne de stationnement ou une carte d'invalidité à durée définitive doivent faire une demande de CMI avant le 30 décembre

2026. Leurs anciennes cartes ne seront plus valables à compter de cette date.

Comment l'obtenir

La demande de carte mobilité inclusion (CMI) se fait à l'aide d'un formulaire à adresser à la maison départementale des personnes âgées. Doit notamment être joint un certificat médical ou, pour la CMI mention « invalidité », un justificatif attestant du versement d'une pension d'invalidité de 3e catégorie.

Après instruction, si le droit est ouvert, la carte est délivrée par le président du conseil départemental.

Pour les personnes âgées, la demande peut également être formulée en même temps que la demande d'allocation personnalisée d'autonomie (APA).

La fabrication de la carte est confiée à l'Imprimerie nationale. Elle est expédiée directement au domicile de son titulaire.

~~~~~

## 2 - Accessibilité des emplacements avec des bornes de recharge électrique (IRVE)

L'électromobilité est une politique publique que l'Etat soutient et encourage. L'accessibilité est une exigence systématique de toute politique publique pour garantir les droits des personnes handicapées.

Si pour le stationnement en général, la réglementation prévoit la mise en accessibilité des places et un nombre minimal de places accessibles (2 %) du total des places réglementées sur voirie, la réglementation est différente pour l'accessibilité des emplacements disposant de borne de recharge.

La réglementation en matière d'accessibilité des emplacements avec des bornes de recharge est différente selon s'il s'agit d'emplacement dans les parkings ou en voirie.

### Les obligations d'accessibilité des places avec IRVE dans les parkings rattachés à un bâtiment (CCH)

Le Code de la construction et de l'habitation (CCH) compte un article sur les obligations relatives à l'accessibilité au service public de recharge des véhicules électriques.

L'article L113-12 du CCH précise ces obligations pour les parkings neufs et rénovés. La loi prévoit des emplacements équipés d'IRVE ou pré câblés qui soient accessibles mais non réservés. Dans les parkings avec un

nombre de places importantes, certaines de ces places doivent être réservées.

Les obligations varient selon la taille du parking.

Afin de faciliter le respect des obligations, le réseau des correspondants accessibilité du ministère au sein des Directions Départementales du Territoires et de la Mer (DDT(M)) ont élaborer un Abaque permettant de calculer rapidement le nombre d'emplacements pré câblés ou équipés devant être accessibles (réservés ou non).

Ces emplacements équipés d'IRVE et accessibles ne sont pas comptés ni déduits dans les obligations plus anciennes d'emplacement réservés et accessibles avec IRVE.

**Les obligations pour les parcs de stationnement de plus de 20 places** gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public disposent d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite (VI de l'article 64 de la loi d'orientation des mobilités, disposition ajoutée en 2021)

Le présent VI entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public.

### Les obligations d'accessibilité des places avec IRVE en voirie urbaine

- **Une obligation d'accessibilité inscrite dans le code général des collectivités territoriales (CGCT)**

Le code général des collectivités locales (CGCT) rappelle l'obligation d'accessibilité de ce service public et précise, à l'article L2224-37, qu'un taux minimum est à respecter. En effet, le législateur, conscient de la difficulté à respecter le taux de 100% dans un espace public contraint, a prévu une dérogation au cadre légal de la loi de 2005. Ce taux est fixé par l'arrêté ministériel du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places de stationnement avec IRVE. Il s'agit d'une disposition issue de la loi d'orientation des mobilités (art. 19).

Art. L2224-37 CGCT, 4<sup>ème</sup> alinéa :

« Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. **Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel.** »

L'arrêté ministériel du 27 octobre 2023 impose qu'une place toutes les 25 présente une longueur de 7 à 9 m pour permettre l'usage des hayons élévateurs ou de véhicules plus longs qu'une citadine.

Nota : « Conformément au IV de l'article 19 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, ces dispositions s'appliquent aux places pré-équipées ou équipées en borne de recharge électrique créées à compter de la date de publication de la présente loi. Elles s'appliquent également aux points d'avitaillement en hydrogène et en gaz naturel pour véhicules. »

L'arrêté ministériel du 27 octobre 2023 fixe donc les taux de places en voirie équipées d'IRVE devant respecter les prescriptions techniques. Ces taux s'appliquent soit à l'échelle de la commune, soit sur le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ; ces taux sont dégressifs, plus le gestionnaire de voirie a prévu d'IRVE, plus le taux baisse. Et afin de tenir compte de l'augmentation du parc de véhicules électriques et des élections municipales de 2026, il est prévu, dans l'arrêté, des taux légèrement relevés à partir de cette date.

- **Un avis négatif du Défenseur sur l'absence de réservation des places**

Il peut être rappelé que le Défenseur des droits avait émis un avis négatif le 25 février 2019 (cf. ci-dessous) sur un aspect de la mesure, à savoir que ces places accessibles ne seraient pas réservées, augmentant le risque de priver les personnes handicapées de l'accès à ce service public. Il prônait donc soit un taux à 100%, soit la réservation des places.

[L'avis du Défenseur des droits n°19-05 du 25 février 2019](#) : le défenseur émet une réserve sur cette disposition

« Le Défenseur des droits émet une réserve sur cette disposition en ce qu'elle prévoit que la place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite ne leur sera pas réservée. Or, faute d'être adaptées, les autres places ne leur seront pas accessibles, les privant ainsi de l'accès au dispositif. Aussi, sauf à prévoir que toutes les places sont dimensionnées pour être accessibles, il est impératif de réserver au moins une place adaptée aux personnes handicapées. => Le Défenseur des droits recommande de supprimer, dans l'alinéa ajouté à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales par le projet de loi : « sans que cette ou ces places leur soient réservées ».

## **Electromobilité et accessibilité : Le cadre général**

Les places avec bornes de recharge sont un service public, qui se doit d'être accessible afin de garantir les droits à la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

La [directive 2014-94 UE](#) relative au déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs définit à son article 2 que les points de charge sont ouverts au public de façon non discriminatoire.

Les termes « ouverts au public » donnent un statut à ces places.

*« Point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public » = un point de recharge ou de ravitaillement distribuant un carburant alternatif auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire dans toute l'Union. »*

La notion de « discrimination » est définie par de la Convention des Nations unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CNUDPH) dont la France est signataire

La définition de la discrimination est donnée à l'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, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales dans les domaines politique, économique, social, culturel, civil ou autres. La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable ; »

Et celle de l'accessibilité à l'article 9

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 ;

Ces notions d'accessibilité et de discrimination sont le fil conducteur de la directive

UE/2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services. Cette dernière est en cours de transposition en droit interne, le travail devant aboutir au plus tard à la fin du premier semestre 2022.

Cette directive aborde la notion de "personnes présentant des limitations fonctionnelles »

Selon cette directive, cette notion inclut "les personnes présentant des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles, des incapacités liées à l'âge ou toute autre limitation des performances du corps humain, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut limiter l'accès à des produits et services et conduire à une situation nécessitant une adaptation desdits produits et services à leurs besoins particuliers".

Au travers de cette définition, il est clair que les aménagements d'accessibilité des places équipées de bornes de recharge visent une population plus large que les seules personnes en fauteuil roulant.

En France, le droit des personnes en situation de handicap à pouvoir accéder (au-delà même de l'accessibilité des locaux) à tous les services publics, et d'y être accueillies, en toute autonomie et sans discrimination, a un fondement législatif donné par le 2° du I de l'article 2 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.

Ces dispositions qui ont été codifiées au premier alinéa de l'article L114-1 du code de l'action sociale et des familles :

**« Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté. « L'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes handicapées sur l'ensemble du territoire et définit des objectifs pluriannuels d'actions. » ;**

Et à son article 45 précise : **« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »**

Avec la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en décembre 2019, des précisions ont été apportées dans le code de la construction et de l'habitation et dans le code général des collectivités locales (CGCT) sur les taux et le nombre de places équipées ou pré-équipées devant être accessibles pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

### **Les spécifications techniques pour garantir l'accessibilité des emplacements équipés de bornes (IRVE)**

L'accessibilité à ce service public nécessite de travailler 3 aspects : l'emplacement lui-même, l'accès à la borne et l'accessibilité de la borne elle-même.

- **Les spécifications pour l'accessibilité des places**

Il s'agit de respecter les spécifications déjà formalisées pour l'accessibilité des places réservés : une surlargeur, un abaissé de trottoir, une surlongueur... Se référer aux spécificités définies plus haut.

- **Les spécifications d'accès à la borne**

Il s'agit de permettre à une personne en fauteuil roulant de pouvoir accéder à la borne. Celle-ci ne doit donc pas être surélevée ou protégée par des arceaux qui empêcheraient la personne de s'approcher. L'espace doit être suffisant pour permettre à la personne de s'approcher et réaliser les girations nécessaires.

L'application des spécifications contenues dans l'arrêté garantissent l'accès à la borne.

- **Les spécifications d'accessibilité de la borne elle-même**

Il s'agit de respecter les spécifications pour garantir une utilisation de la borne par les personnes handicapées.

Au delà de ces règles, plusieurs recommandations peuvent être formulées : la borne doit fournir le câble...