

# GUIDE STATIONNEMENT PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE



# Edito



Nous partageons tous le même constat: une société durable et solidaire ne peut être qu'une société qui donne aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite les moyens de participer pleinement à la vie de la cité.

Or, s'il est un indicateur du degré d'intégration des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans la société, c'est bien celui de la création et de l'usage des places de stationnement qui leur sont réservées.

Afin de faciliter les déplacements de ces personnes, la loi prévoit de leur réserver des places de stationnement au plus près des équipements publics, et de toutes les installations qui génèrent des déplacements. Ces places bénéficient d'une conception spéciale, adaptée à l'accueil des véhicules transportant les personnes handicapées. Plus larges, elles permettent aux personnes en fauteuil roulant, ou équipées de déambulateurs, de rejoindre le trottoir en sécurité.

L'aménagement prioritaire de ces places pour personnes handicapées ou à mobilité réduite au plus près des lieux de destination n'est pas une faveur, c'est une nécessité. Ces personnes sont susceptibles de se fatiguer plus rapidement : il convient donc de limiter les distances qu'elles doivent parcourir à pied ou en fauteuil roulant. Il n'est pas acceptable dans notre société de voir ces emplacements spécifiques occupés de façon illégitime par des personnes valides. Chacun le comprendra, de tels comportements sont sujets à sanctions.

Le présent guide réglementaire est destiné à définir les modalités de demandes et à préciser le mode de conception de ces places aménagées, au regard des politiques de stationnement en vigueur au sein de la ville d'Albert.

Claude Cliquet  
Maire d'Albert



# Le contexte

En 2005, des modifications ont été apportées aux critères d'attribution des cartes européennes de stationnement pour personnes handicapées. Désormais, ces critères incluent également les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite, indépendamment du taux d'invalidité, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Ainsi, les personnes dont le périmètre de marche est limité à 200 mètres, ou ayant besoin d'une aide humaine ou matérielle pour se déplacer, peuvent aujourd'hui obtenir un titre de stationnement réservé appelé Carte Mobilité Inclusion (CMI)<sup>1</sup>, délivrée par la MDPH.

La détention de cette carte donne droit à son titulaire de stationner sur l'ensemble des emplacements dédiés aux personnes à mobilité réduite (PMR). A cet égard, l'autorité détentrice du pouvoir de police doit s'assurer que le nombre d'emplacements PMR correspond au moins à 2% de l'offre globale de stationnement, et doit répartir cette offre de manière homogène sur son territoire.

Aujourd'hui, force est de constater que cette évolution a engendré une forte hausse du nombre de demandes de places de stationnement réservées aux personnes

handicapées. Cette augmentation est également liée à une fausse croyance selon laquelle la détention de cette carte « donne droit » à une place de stationnement réservée.

## Différents critères réglementaires encadrent désormais la création des places adaptées :

- Présence de places fixes formalisées.  
**Attention** : il n'est pas possible de formaliser des places PMR dans les rues où le stationnement est alterné par périodes.
- Répartition suffisante par rapport à l'offre globale : 2%
- Dimensions minimales de 3,3 x 5 m  
Proximité d'un bâtiment (proche d'une entrée, d'un ascenseur) et lien avec un cheminement accessible
- Signalisation verticale et marquage au sol adaptés

---

<sup>1</sup> La CMI stationnement remplace l'ancienne carte de stationnement. Si vous avez cette ancienne carte, elle reste valable jusqu'au 31 décembre 2026. Mais vous pouvez demander la CMI stationnement sans attendre cette date. Ref : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F34049>; <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2891>

# Exemples

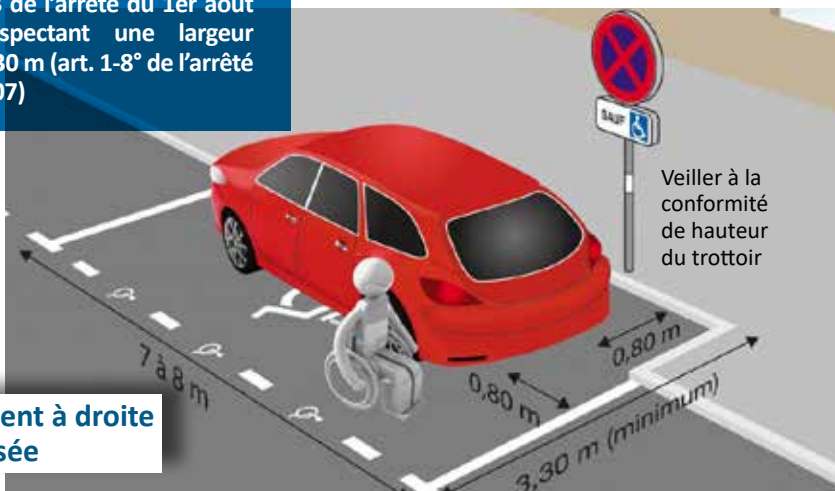
## Stationnement longitudinal



## CE QUE DIT LA LOI

La législation impose un emplacement réservé PMR pour 50 emplacements, soit 2 %. (art. 3 de l'arrêté du 1er août 2006), en respectant une largeur minimale de 3,30 m (art. 1-8° de l'arrêté du 15 janvier 2007)

## Stationnement à droite de la chaussée



Si la circulation est à sens unique et que le stationnement se situe à droite, alors les dimensions minimales sont de 3,3 m (dont une bande matérialisée de 0,8 m) x 5 m (minimum) avec un trottoir d'une largeur de 1,8 m (minimum), soit 1 m de passage libre.

Si la circulation est à sens unique et que le stationnement s'effectue à gauche, alors les dimensions minimales sont les mêmes que précédemment. La bande matérialisée se situe sur la voie de circulation.

# Le projet

---

**La stratégie d'aménagement doit être développée à la fois pour répondre à la notion d'intérêt général et se conformer à la réglementation.**

Aujourd'hui, les places de stationnement réservé font encore l'objet de demandes individuelles de la part des usagers. Les pratiques du passé conduisent la collectivité à gérer la mise en conformité de places que ne répondent pas totalement à la réglementation.

Cette pratique, aujourd'hui révolue, continue d'engendrer des coûts pour la collectivité, qui doit parfois supprimer le marquage d'une place de stationnement réservé.

La loi et ses évolutions, qui tendent à ouvrir plus largement les droits au stationnement réservé, ont conduit la collectivité à adapter les modalités de réponses aux demandes individuelles de particuliers.

**Cette démarche répond à plusieurs objectifs :**

- ▶ **Créer un maillage cohérent entre les emplacements PMR**, privilégiant les implantations à proximité d'Établissements Recevant du Public (ERP) : distance moyenne d'une centaine de mètres entre les places.
- ▶ **Optimiser le coût des aménagements**, en profitant lorsque possible des adoucis de bordures existants au niveau des passages pour piétons, etc.
- ▶ **Améliorer la visibilité de la démarche d'aménagement** (meilleure identification des emplacements réservés).

## L'instruction des demandes

Les services qui traitent les demandes individuelles sollicitent les pièces suivantes :

- Demande écrite circonstanciée, précisant nom, prénom, adresse et numéro de téléphone du demandeur.
- Photocopie recto/verso de la Carte Européenne de stationnement ou CMI stationnement
- Photocopie de la carte grise du véhicule
- Attestation sur l'honneur spécifiant si la personne dispose ou non d'un garage à titre locatif ou en qualité de propriétaire.

Après réception des pièces par le service technique, une étude de faisabilité est réalisée, et une réponse est émise à l'attention du demandeur.

**En cas d'avis favorable, il est rappelé dans le courrier que l'emplacement peut être utilisé par toute personne détentrice d'une Carte Européenne de stationnement ou CMI stationnement.**

# Le projet (suite)

Pour assurer le succès de cette nouvelle stratégie, **les éléments suivants sont désormais considérés dans l'étude de la demande** :

- ▶ **Existence et localisation de places de stationnement** réservées dans un rayon de 200 mètres maximum du lieu concerné par la demande.
- ▶ **Possibilité technique de créer un emplacement réservé** conforme aux normes d'accessibilité.
- ▶ **Existence d'un projet de réfection** ou d'aménagement du tronçon concerné par la demande à court ou moyen terme.

**Ces éléments permettront :**

- La création d'un maillage cohérent des emplacements réservés
- La mise en œuvre d'aménagements réglementaires, ne pouvant souffrir d'aucun contentieux
- La rationalisation de la dépense publique
- L'aménagement d'emplacements pérenne

**L'objectif poursuivi est donc le suivant : atteindre les 2% de l'offre générale de stationnement, en proposant des aménagements aux normes, susceptibles par leur nature de répondre aux besoins d'utilisation de tout usager, quel que soit son handicap, à des endroits stratégiques rendant l'implantation utile et pérenne.**



# Le financement

La création de places réglementaires est planifiée en fonction des disponibilités budgétaires.

Elle fait partie intégrante des éléments de réflexion qui alimentent les projets d'aménagement de rues ou de carrefour.



# Et à Albert ?

La ville d'Albert dispose aujourd'hui de 94 places PMR réparties sur l'ensemble de la commune.



# Et à Albert ?

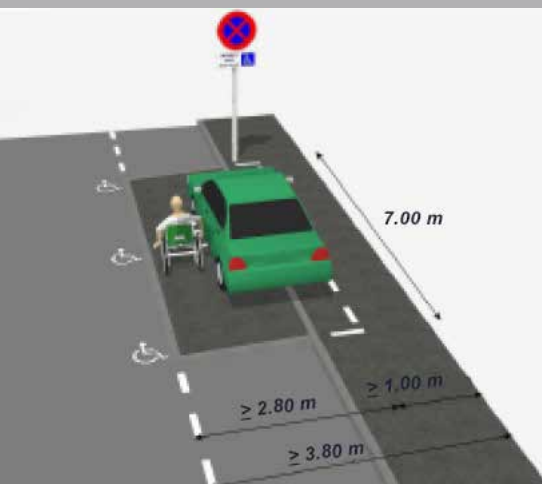
Certaines rues d'Albert ne permettent pas la création de places handicapées, car l'emprise « chaussée + trottoir » est incompatible avec les normes des places réglementaires, à savoir : places d'une largeur de 3,30 m et cheminement piéton de 1.40 m sur le trottoir.

Les secteurs concernés sont essentiellement en centre-ville, et dans certains quartiers. La municipalité, pour être en mesure de respecter la norme des 2% de places handicapées sur le domaine public, applique les principes dérogatoires exposés ci-dessous.

## Cas de figure n°1

Emprise (stationnement + trottoir) supérieure ou égale à 3.80 et inférieure à 4.70m

STATIONNEMENT DE PLAIN-PIED AVEC LE TROTTOIR  
(3.80m <emprise stationnement + trottoir> 4.70m)



- Place de 2.80 m de large minimum réalisée de plain-pied avec les trottoirs
- Ressaut maximum en bord de chaussée de 2 cm
- Passage libre de trottoir supérieur ou égal à 1 m
- Longueur de 7 m pour permettre d'accéder au trottoir devant ou derrière la voiture
- Réalisation de 3 pictogrammes blancs de 0.50 m x 0.60 m le long de la place
- Réalisation d'un pictogramme blanc de 1 x 1.20 m au centre de la place



Afin de respecter les normes réglementaires, chaque situation est étudiée pour optimiser les options d'aménagement

## Cas de figure n°2

Emprise (stationnement + trottoir) inférieure à 3.80 mètres



- Neutralisation d'une place de 7 m de long au total
- Mise à niveau de la place sur les 7 m de long en limitant le ressaut en bord de chaussée à 2 cm
- Réalisation d'une bande de résine bleue (RAL 5017) de 80 cm de large incorporant 3 pictogrammes blancs de 0.50 m x 0.60 m le long de la place
- Réalisation d'un pictogramme blanc de 1 m x 1.20 m au centre de la place

# MA VILLE ACCESSIBLE

*Afin de garantir l'accès aux diverses activités de la Ville et aux éléments qui la structurent, une approche globale de l'accessibilité est nécessaire à toutes les échelles et avec tous les acteurs impliqués dans la planification et la conception de la Ville. Une Ville accessible est une Ville qui concilie les besoins de chacun des usagers pour accéder à la Ville et à ses différents services et activités. Passer d'une Ville aménagée pour des adultes jeunes à une Ville conçue pour être facilement utilisable par tout le monde quelles que soient les capacités individuelles, tant au niveau des cheminements piétonniers (largeur de trottoirs, rabaissements de bordures...), des constructions, mais aussi la composition et l'environnement urbains (panneaux indicateurs, miroirs, corbeilles à déchets,...).*

*Aujourd'hui, il convient d'agir pour une approche ergonomique de la Ville où le piéton prend toute sa place dans les modes de déplacement qui va au-delà des personnes à mobilité réduite mais qui concernent aussi les enfants, les parents avec poussette, les personnes âgées...*

*(Source : CEREMA - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr))*

# CONTACT



Mairie d'Albert  
Espace Emile Leturcq  
80300 Albert

03 22 74 38 38