

Conseil municipal de Toulouse
22 octobre 2021
Salle des illustres, hôtel de ville

11.4 Mise en place d'un contrôle du stationnement par un système de lecture automatique des plaques d'immatriculation (Police Municipale 21-0616)

Intervention que j'ai préparé avec mon collègue Maxime Le Texier et que je remercie d'avoir présenté en conseil

Monsieur le maire, chers collègues,

Le paiement par tous des redevances de stationnement est légitime et la collectivité doit effectivement assurer des contrôles.

Par contre, que le choix que vous faites pour assurer ce contrôle en viennent à discriminer et rajouter des complications à des personnes qui ont déjà énormément de contraintes quotidiennes liée à l'inaccessibilité de notre société aux personnes handicapées et âgées, ce n'est pas acceptable.

Nous savons que le collectif InterAssociatif handicap 31 qui fédère 25 associations, et d'autres associations représentant les personnes handicapées ou les organisations gestionnaires qui travaillent avec elles, se sont inquiétés depuis 48 heures de votre projet de relancer un dispositif que ces associations avaient, après plusieurs rencontres avec vos services, rejeté catégoriquement.

Fin 2017, ces associations ont rappelé que le bénéfice de l'usage de la Carte Européenne de Stationnement (CES), devenue Carte Mobilité Inclusion mention stationnement (CMI stationnement) n'est pas lié à un véhicule en particulier (sauf carte réservée aux transports collectifs), mais uniquement à un individu donné qui peut être conducteur ou simple passager, voire les 2, et qui peut utiliser pour chacun de ses déplacements des véhicules différents à chaque fois, alors que le système de contrôle du stationnement payant propose d'enregistrer un véhicule et non un individu. Les associations avaient déploré l'absence d'homogénéité des pratiques au niveau national et rappelé que les personnes titulaires de la carte de stationnement seraient obligées de s'inscrire dans chacune des villes où elles seront amenées à stationner.

Les associations avaient aussi rappelé l'absence de conformité du dispositif avec l'avis de la CNIL de novembre 2017. La CNIL qui avait rappelé qu'aucun texte n'oblige les usagées handicapés à se faire connaître d'une mairie ou à introduire un numéro d'immatriculation dans un horodateur.

Pour vous faire comprendre la situation, voici quelques exemples de complications supplémentaires pour des personnes qui ont déjà énormément de contraintes quotidiennes. Ce qui entravent leur mobilité.

Il y a le problème de la fracture numérique et nous ne parlons pas des nombreux horodateurs inaccessibles.

Comment seront informés les personnes à mobilité réduite Personnes à Mobilité Réduite qui viennent sur Toulouse depuis la banlieue ou plus loin ? Vont-elles devoir s'inscrire sur Toulouse même pour un usage limité ? Que feront les personnes extérieures à la métropole, au département et à la région ? Elles ne possèdent pas, selon leur niveau technique ou financier, nécessairement un équipement informatique ni même un téléphone.

Que se passera-t-il pour les étrangers avec une carte européenne ?

Ça ne réglera rien sur le plan de la fraude. Les associations demandent d'ailleurs une intensification des contrôles physiques, en tout cas de leur fréquence, par les ASVP sur les places de stationnement réservées occupées frauduleusement.

Les auxiliaires de vie intervenant auprès des personnes handicapées changent très fréquemment, alors comment s'assurer que l'auxiliaire de vie intervenant le jour d'une sortie ne soit pas différente, au dernier moment, de celle prévue au départ, en tenant compte du fait que les interventions d'auxiliaire de vie sont souvent très limitées en termes d'horaires et qu'il n'est pas possible dans ces cas-là d'assurer des démarches supplémentaires amputant le temps d'intervention ?

Comment éviter qu'une auxiliaire de vie, dont le véhicule aurait été déclaré, continue à utiliser ce droit, alors qu'elle n'est plus accompagnée d'une personne bénéficiaire de la carte ? Et si elle intervient plusieurs jours de suite devra-t-elle se déclarer chaque jour ?

Si la personne nécessite une surveillance permanente par exemple et que cette personne est détentrice d'une carte de stationnement, l'accompagnant ne peut pas laisser celle-ci seule pour aller s'inscrire auprès de l'horodateur.

Comment ferait une personne de Saint-Gaudens qui se ferait amener à Toulouse par une auxiliaire de vie au dernier moment ? Et si le véhicule de l'auxiliaire est autorisé, pour combien de temps ? Si autorisation durable, les auxiliaires, les médecins et les infirmiers, les dépanneurs et les autres vont finir par bénéficier aussi de la gratuité ...

Comment feront les personnes non connectées avec un périmètre de marche très limité pour aller au parcmètre ?

Si nous pouvons accepter le principe d'une expérimentation, sans pour autant voir en quoi le système LAPI répondrait maintenant à toutes les situations exposées par les titulaires et bénéficiaires de la carte de stationnement, il n'est par contre pas acceptable que cela coûte plus de 200 000 € à la collectivité. La sécurité juridique du dispositif n'est pas non plus assurée.

C'est pourquoi nous vous demandons de surseoir à cette décision et d'engager au préalable des discussions avec les associations réellement représentatives des personnes directement concernées, pour trouver une solution acceptable qui ne discrimine pas une partie de nos concitoyens.

Liste non exhaustive des difficultés posées par le LAPI transmis par les associations du CIAH31 en 2018 (déjà):

Il s'agit de complications supplémentaires pour des personnes qui ont déjà énormément de contraintes quotidiennes. Une discipline de stationnement propre à chaque ville entrainerait un recul sociétal inacceptable pour les PMR. Cela engendrerait une contrainte supplémentaire dans leur mobilité.

1. Rappel : la réforme ayant remplacé depuis le 1er juillet 2017 la Carte Européenne de Stationnement, reconnue dans toute l'Europe, par la CMI Carte Mobilité Inclusion, avec la mention stationnement, spécificité Française, a abouti à un nouveau format de carte disposant d'une puce électronique codée censée limiter la fraude et la falsification, et à la création d'un fichier central des nouvelles cartes délivrées, mais pas de centralisation des anciennes cartes. Cependant, les cartes déjà délivrées restent en vigueur jusqu'en 2026. Cette nouvelle carte ne règle pas le problème de l'usage abusif de cette carte par des tiers non autorisés.

2. Beaucoup de titulaires de la CES ou CMI ne disposent pas de moyens de communication (tél portable, ordinateur connecté, smartphone). La fracture numérique subie par cette population est particulièrement importante.

3. Les Personnes à Mobilité Réduite qui viennent sur Toulouse depuis la banlieue ou plus loin n'auront pas le réflexe approprié, ni le temps. Comment seront-elles informées ? Vont-elles devoir

- s'inscrire sur Toulouse même pour un usage limité ? Que feront les personnes extérieures à la métropole, au département et à la région ? Elles ne possèdent pas, selon leur niveau technique ou financier, nécessairement un équipement informatique ni même un téléphone.
4. La carte en vigueur dans les autres pays d'Europe restera valable sur le territoire Français. Que se passera-t-il pour les étrangers avec une carte européenne ? Le service téléphonique sera-t-il en capacité de traduire toutes les langues étrangères ?
 5. La fraude ne sera pas réduite tant les moyens de contourner le dispositif sont nombreux et variés (photocopies de cartes européennes qui resteront valables encore 10 ans, récupération de cartes de personnes décédées ou de parents et proches complaisants ou n'osant pas refuser le prêt de la carte, etc.). Les associations demandent une intensification des contrôles physiques, en tout cas de leur fréquence, par les ASVP sur les places de stationnement réservées occupées frauduleusement, en s'assurant chaque fois que possible que la personne bénéficiaire de la carte était bien le passager ou le conducteur du véhicule avant ou après son stationnement, en lien avec la police nationale afin d'exercer les poursuites nécessaires pour fraude.
 6. Lors de l'inscription ou sur le terrain, les agents ont énormément de difficultés à distinguer si une carte PMR est vraie ou fausse. Le problème restera donc le même tant qu'il n'y aura pas de système fiable d'authentification.
 7. Les auxiliaires de vie intervenant auprès des personnes handicapées changent très fréquemment, alors comment s'assurer que l'auxiliaire de vie intervenant le jour d'une sortie ne soit pas différente, au dernier moment, de celle prévue au départ, en tenant compte du fait que les interventions d'auxiliaire de vie sont souvent très limitées en termes d'horaires et qu'il n'est pas possible dans ces cas-là d'assurer des démarches supplémentaires amputant le temps d'intervention ?
 8. Si l'auxiliaire de vie ne dispose pas de téléphone professionnel, ce qui arrive fréquemment, quel sera son moyen d'inscription ?
 9. Les auxiliaires de vie n'utilisent pas toujours les mêmes véhicules et peuvent être déployées dans plusieurs secteurs par les sociétés qui les emploient.
 10. Comment éviter qu'une auxiliaire de vie, dont le véhicule aurait été déclaré, continue à utiliser ce droit, alors qu'elle n'est plus accompagnée d'une personne bénéficiaire de la carte ? Et si elle intervient plusieurs jours de suite devra-t-elle se déclarer chaque jour ?
 11. Si la personne est porteuse de troubles autistiques ou nécessite une surveillance permanente par exemple et que cette personne est détentrice d'une carte de stationnement, l'accompagnant ne peut pas laisser celle-ci seule pour aller s'inscrire auprès de l'horodateur.
 12. Comment seront repérés l'usage abusif d'une carte de stationnement par un tiers non autorisé, ou les faux documents ?
 13. Les personnes extérieures vont devoir se déplacer pour se justifier lors de l'inscription ? Et si la déclaration passe par un simple coup de fil, comment les autorités s'assureront-elles que la personne qui s'est déclarée est bien titulaire et bénéficiaire de la carte ? Ou alors les personnes devront encore faire des courriers, des photocopies de documents ce qui complexifiera encore leurs conditions de vie.
 14. Les véhicules LAPI devront rouler vite et ne pourront pas faire de contrôle visuel pour s'assurer de l'apposition des cartes de stationnement dans les véhicules. C'est donc la porte ouverte à la fraude.
 15. Les listes des titulaires de CES ou CMI détenues, soit par les services de la préfecture ou bien par la M.D.P.H., ne sont pas à jour et simplement détenues localement. De plus, la MDPH ne détient que les noms des bénéficiaires des cartes, et non pas le numéro des cartes, qui est seul visible par l'agent verbalisateur. Quant à la préfecture, son fichier n'est accessible que par le numéro de carte. Il est, de ce fait, difficile de connaître le nombre de personnes concernées, et de pouvoir éventuellement les contacter.

16. Quid des personnes déficientes visuelles qui n'ont pas de véhicules, possèdent une carte européenne à titre individuel et sont accompagnées lors d'un déplacement : comment justifier le statut d'accompagnateur puisque la carte reste dans la poche de la PMR et non dans le véhicule ?
17. Comment ferait une personne de Saint-Gaudens qui se ferait amener à Toulouse par une auxiliaire de vie au dernier moment ? Et si le véhicule de l'auxiliaire est autorisé, pour combien de temps ? Si autorisation durable, les auxiliaires, les médecins et les infirmiers, les dépanneurs et les autres vont finir par bénéficier aussi de la gratuité ...
18. Comment feront les personnes non connectées avec un périmètre de marche très limité pour aller au parcmètre ?
19. Concernant les horodateurs, si la position des claviers permettant de s'identifier va être normalisée, leur accessibilité, au niveau de la voirie reste défailante car l'aire de retournement nécessaire, pour rappel de 1,50 m de diamètre, n'est que rarement respectée.
20. Il a été demandé si l'application pourrait servir à contester les contraventions. La réponse a été négative.