

Conséquences juridiques et éthiques du dispositif LAPI sur le respect du droit au stationnement gratuit des titulaires des cartes de stationnement personnes handicapées

Contexte :

La ville de Toulouse, surveillant 16 300 places de stationnement payantes, a décidé d'utiliser le système LAPI (Lecteur Automatique de Plaque d'Immatriculation) pour assister la verbalisation du stationnement et émettre des FPS (forfaits post-stationnements).

La CMI-S (La carte mobilité inclusion mention stationnement) est une nouvelle carte qui, si elle est sécurisée, reste minoritaire en France puisque la Carte européenne de stationnement reste en vigueur jusqu'en 2027, et il n'existe pas de fichier national, ni même départemental, qui recense l'ensemble des titulaires de cartes de stationnement.

La carte mobilité inclusion mention stationnement n'est plus conforme au modèle européen, ce qui limite son usage au territoire français et ce qui rend problématique le stationnement des personnes handicapées étrangères dans nos villes de France.

Le système LAPI n'est actuellement pas capable de reconnaître les véhicules qui arborent la carte mobilité inclusion mention stationnement (ou la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées).

Considérant que les titulaires de la CMI stationnement sont dans des situations très diverses : ils peuvent être conducteurs ou passagers d'un seul véhicule ou plusieurs, être transportés par diverses personnes dans différents véhicules, voire changer de véhicule tous les jours en fonction des accompagnants disponibles. En effet, la carte de stationnement est attachée à une personne et non pas à un véhicule.

La majorité des parcmètres ne sont pas accessibles, ni les trottoirs qui y conduisent, et la mise en place d'un système déclaratif imposerait des contraintes trop importantes aux personnes handicapées qui en subissent déjà suffisamment. Il n'est pas acceptable de leur demander de devoir faire des démarches supplémentaires pour bénéficier de la gratuité de stationnement, d'autant plus que ces démarches seraient à faire dans chaque ville où elles seraient amenées à stationner.

Les personnes âgées et handicapées subissent beaucoup plus que d'autres populations la fracture numérique : beaucoup n'ont pas de smartphone ni de connexion internet y compris à domicile.

D'autres ont de grandes difficultés à sortir de chez elles et la moindre démarche devient vite une barrière parfois infranchissable.

L'application Parknow que la mairie de Toulouse propose d'utiliser pour se déclarer à distance n'est pas accessible aux personnes malvoyantes et aveugles.

Le Collectif Inter Associatif du Handicap 31 (CIAH 31) qui fédère 25 associations représentant tous types de handicaps s'est opposée au dispositif LAPI. En 2018, le collectif avait mis en demeure la métropole de ne pas mener ce projet sous peine de contentieux. Lors du groupe de travail handicap accessibilité de la mairie de Toulouse organisé le 25 novembre 2021, les associations ont refusé la mise en place du système LAPI arguant qu'il n'est pas acceptable d'aggraver les contraintes que vivent les personnes handicapées et leurs proches et ont demandé que le système LAPI ne puisse pas verbaliser automatiquement un véhicule sans un contrôle physique pour vérifier s'il y a une carte de stationnement et donc la gratuité.

Les associations ont validé la proposition de vœu commun pour interpeller l'Etat et la délégation ministérielle afin de trouver des solutions pour que les personnes handicapées n'aient aucune démarche à faire pour voir respecter leur droit au stationnement gratuit sans augmenter leurs contraintes et en rappelant la fracture numérique qui

touche le monde du handicap et des personnes âgées. Ce vœu a été voté à l'unanimité durant le conseil municipal du 1^{er} avril.

Cadre légal et réglementaire :

- l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, applicable depuis le 1er janvier 2018, a dépénalisé le non-respect du stationnement payant par les automobilistes.

- depuis la loi n°2015-300 du 18 mars 2015, les titulaires d'une CMI stationnement ou de la carte européenne de stationnement peuvent stationner gratuitement sur toutes les places ouvertes au public, qu'elles soient matérialisées pour les personnes handicapées ou pas.

La carte mobilité inclusion (CMI), instituée par l'article 107 de la loi n°2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, est entrée en vigueur le 1er janvier 2017. Cette carte sécurisée remplace progressivement les cartes en format papier anciennement délivrées aux personnes handicapées : carte de stationnement, carte d'invalidité et carte de priorité. Plus particulièrement, à l'instar de la carte de stationnement, la CMI stationnement pour personnes handicapées est attribuée par le président du conseil départemental 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.

Le format actuel de la nouvelle carte est de 8,5 par 5,5 cm, la rendant donc peu visible par les autres automobilistes. En outre, les anciennes cartes restent valides jusqu'au 31 décembre 2026 et il n'existe pas de fichier national voire départemental les recensant.

- l'article R241-17 du code de l'action sociale et des familles indique que « cette carte est apposée en évidence à l'intérieur et fixée contre le pare-brise du véhicule ». Néanmoins, la réglementation ne fixe pas un point précis sur le pare-brise qui permettrait l'utilisation d'un système automatisé de lecture de cette carte.

- les recommandations de la CNIL du 14 novembre 2017, indiquent : « S'agissant de la possibilité de réaliser ce constat et d'établir le FPS à distance, la Commission constate l'impossibilité de mettre en œuvre cette pratique au regard notamment des difficultés qu'elle poserait pour les personnes bénéficiant de la gratuité du stationnement en raison de leur handicap. En effet, il n'est pas possible de réaliser à distance le contrôle de la détention d'une carte européenne de stationnement. Un tel contrôle nécessite que l'agent se rende sur place. »

- la réponse apportée le 07/05/2019 par le Ministère de l'Intérieur à la question écrite de M. Lagleize en date du 09/10/2018, indique que « le système projeté doit avoir pour seul objet de permettre un pré-contrôle afin d'orienter les contrôles des agents assermentés ».

- dans un avis rendu le 25 août 2020, la CNIL rappelle qu'en l'état actuel de la réglementation, il est interdit pour les communes de recourir à des dispositifs de verbalisation automatisée reposant sur la photographie du véhicule et de sa plaque d'immatriculation pour la recherche et la constatation d'infractions. Des mises en demeure ont été adressées à quatre communes en raison d'une telle utilisation de ces dispositifs.

- Dans son rapport du 13 janvier 2020 dénommé « La défaillance du Forfait Post-Stationnement : rétablir les droits des usagers », le Défenseur des Droits indique notamment :

Le Défenseur des droits recommande donc de sécuriser le dispositif par le développement de la carte avec puce pour les Cartes Mobilité Inclusion (CMI) et de fonctionnalités techniques qui permettent d'appliquer la tarification spécifique dont bénéficient les personnes en situation de handicap.

Et « Les fichiers des personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées : une pratique discutable. »

Et « La Commission a également rappelé que les données collectées par ces dispositifs ne peuvent servir qu'à réaliser des précontrôles du paiement du stationnement en vue de faciliter le travail des agents de contrôle. L'article 10 de la loi « Informatique et Libertés » interdit en effet la prise de décision produisant des effets juridiques sur le seul fondement d'un traitement automatisé. Dès lors, les collectivités ne sauraient en aucun cas recourir uniquement à un dispositif de contrôle du paiement du stationnement automatisé pour émettre un FPS. Le constat de l'absence ou l'insuffisance de paiement et l'initiation de la procédure de FPS doivent être réalisés par un agent de contrôle. Le constat de l'irrégularité du stationnement d'un véhicule doit se faire en temps réel. Sauf justification particulière,

l'agent ne doit pas utiliser les informations collectées par le dispositif de LAPI pour constater l'irrégularité et établir le FPS a posteriori. »

Demandes inter associatives :

Demander à l'Etat de mettre en place les conditions permettant le contrôle automatique du stationnement payant et de l'accès aux ZFE-m sans discriminer ni augmenter les contraintes pesant sur les personnes handicapées titulaires de la CMI mention stationnement ou de la carte européenne de stationnement.

Proposer à l'Etat et à la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) de venir contribuer au groupe de travail de la DMA dévolu à la question des contrôles automatisés de véhicules transportant ou conduits par des personnes titulaires de la CMI stationnement ou de la carte européenne de stationnement. Elle serait alors représentée par un ou une élue de la majorité ou un ou une agent et un ou une élue de la minorité.

Porter une proposition de réviser le modèle de la CMI stationnement et son format de façon à pouvoir positionner cette carte de manière visible en l'accrochant au rétroviseur central du véhicule, recto vers le pare-brise. La carte mobilité inclusion devra avoir un format portrait d'environ 10 par 15 cm minimum pour être suffisamment visible des contrôleurs et des piétons et automobilistes tiers amenés à utiliser ces places.

Proposer également que l'ensemble des cartes de stationnement en circulation soit remplacé par une nouvelle carte sécurisée inscrite dans le fichier national de façon à lutter contre la fraude de manière plus efficace.