

TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DE BRUXELLES DU 2 MAI 2022

Section civile

Chambre des référés

Comme en référé — Action en cessation — Ordonnance du 5 octobre 2017 tendant à lutter contre certaines formes de discriminations et à promouvoir l'égalité de traitement — Contrôle automatisé du stationnement (scan-cars) — Stationnement de personnes handicapées — Discrimination indirecte (oui)

Ordonnance définitive
Contradictoire

A. IDENTITÉ DES PARTIES

En cause de :

UNIA — le CENTRE INTERFÉDÉRAL POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES, dont le siège est établi à 1000 Bruxelles, rue Royale 138; inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le n° 0548.95.779; Demandeur ;

Représenté par Mes Michel KAISER et Cécile JADOT, avocats dont le cabinet est établi à 1040 Bruxelles,
Email : mk@altea.be ; cia@altea.be

Contre :

la S.A. de droit public AGENCE DU STATIONNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, dont le siège est établi à 1000 Bruxelles, rue de l'Hôpital 31; inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le n° 0833.260.781; (ci-après « l'Agence» ou « parking.brussels»)

Défenderesse au principal ;
Défenderesse sur intervention ;

Représentée par Me Eric VAN HOOYDONK, avocat dont le cabinet est établi à 2000 Anvers,
Email : eric@ericvanhooydonk.be

En présence de :

1) Monsieur N. P. , dont le domicile est établi à (...); inscrit au registre national sous le n°(...);
Demandeur sur intervention ;

2) l'A.S.B.L. CAWaB , dont le siège est établi à (...) ; inscrite à la Banque-Carrefour des
Entreprises sous le n° (...);

Demanderesse sur intervention ;

Faisant tous deux élection de domicile au cabinet de leur avocat ;

Le premier étant assisté et la seconde étant représentée par Me Dominique CACCAMISI, avocat dont
le cabinet est établi à 1060 Bruxelles,
Email : d.caccamisi@avocat.be

B. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

Après avoir :

— vu les pièces de la procédure et notamment :

- o la requête contradictoire, déposée au greffe le 22 novembre 2021 par UNIA ;
- o la requête en intervention volontaire, déposée au greffe le 2 décembre 2021 par Monsieur P. et CAWaB;
- o l'ordonnance du 3 décembre 2021, actant un calendrier de procédure amiable et fixant une date d'audience de plaidoiries sur la base de l'article 747, § 1, du Code judiciaire ;
- o les conclusions d'UNIA, remises au greffe le 14 février 2022;
- o les conclusions de Monsieur P. et CAWaB, remises au greffe le 28 février 2022 ;
- o les conclusions de l'Agence, remises au greffe le 28 mars 2022 ;
- o les dossiers de pièces déposés par les parties à l'audience de plaidoiries ;

— entendu Monsieur P. et les avocats de toutes les parties à l'audience publique du 22 avril 2022
; et

— clos les débats et pris l'affaire en délibéré au terme de cette audience,

le Tribunal prononce l'ordonnance suivante.

C. TABLE

A.	IDENTITÉ DES PARTIES	2
B.	DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE	3
C.	TABLE	3
D.	EXPOSÉ DES FAITS	4
a)	Stationnement des personnes handicapées	4
b)	Redevances de stationnement réclamées à Monsieur P.	6
c)	Contrôle du stationnement à l'aide de scan-cars	7
d)	Marché public de l'Agence relatif à l'utilisation de scan-cars	16
e)	Introduction du litige	18
E.	OBJET DU LITIGE	19
F.	EXAMEN	19
a)	Thèses des parties	19
b)	Appréciation du Tribunal	20
i.	Situation des personnes handicapées	20

il. Participation d'UNIA et de Monsieur P. à la concertation proposée par l'Agence	23
iii. Distinction indirecte	26
iv. Discrimination indirecte	27
v. Cessation	28
vi. Astreinte	28
vii. Indemnisation de Monsieur P.	29
c) Conclusion et dépens	30
G. DÉCISION	31

D. EXPOSÉ DES FAITS

a) Stationnement des personnes handicapées

1. UNIA expose ce qui suit :

- « Les personnes en situation de handicap n'ont pas toujours un emplacement réservé à leur attention à proximité immédiate du lieu où elles doivent se rendre. Dans certaines situations, les personnes vont donc préférer se garer sur un emplacement ordinaire plus proche de leur destination car elles n'ont pas la capacité de marcher longtemps ou bien parce que le trajet permettant de rejoindre leur destination comporte des obstacles.
- Les déplacements des personnes handicapées sont plus compliqués et donc plus lents que les personnes valides, notamment en raison de l'inaccessibilité de l'environnement. En conséquence, leur durée de stationnement est généralement plus longue que les autres automobilistes. Elles devront donc payer davantage qu'une personne sans handicap pour un même déplacement en cas de non-gratuité;
- Par ailleurs, les horodateurs ne sont pas systématiquement accessibles (trottoirs encombrés, travaux, bornes trop hautes, difficultés d'utilisation...).
- Enfin, rappelons que contrairement aux autres automobilistes, les personnes en situation de handicap n'ont bien souvent pas l'alternative d'emprunter les transports publics pour rejoindre leur destination, car ceux-ci leur sont encore particulièrement inaccessibles »¹

L'Agence reconnaît le caractère avéré de ces considérations factuelles².

2. L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (ci-après, « le Code de la route ») énonce que :

« Art. 27. STATIONNEMENT À DURÉE LIMITÉE.

[...]

27.4. Facilités de stationnement pour les personnes handicapées.

27.4.1. Les limitations de la durée du stationnement [prévues en zone bleue ou en toute zone de stationnement payant³] ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par des personnes handicapées

¹ Recommandation n° 261 du 2 février 2021 d'UNIA, p. 2 (Pièce 12 d'UNIA; Pièce A.6 de l'Agence)

² L'Agence indique à plusieurs reprises dans ses écrits de procédure qu'elle s'est attachée à suivre cette recommandation (Conclusions de l'Agence, p. 14, p. 16, p. 23 et p. 27-28). Il faut dès lors en conclure que l'Agence reconnaît le caractère avéré des considérations factuelles reproduites dans le corps de texte : celles-ci sont en effet le fondement de toutes les mesures préconisées par UNIA et que l'Agence affirme avoir mises en oeuvre

³ En effet, la « zone de stationnement à durée limitée (zone bleue) » visée à l'art. 27.1 du Code de la route (où « un disque de stationnement » doit être apposé « sur la face interne du pare-brise ») et la zone de « stationnement payant » visée à l'art. 27.3 du même code sont incluses dans l'art. 27, qui a trait au « stationnement limité », et les dispositions précitées (spéc. art. 27.1.2, al. 2 et 3, et art. 27.3.2) prévoient des limitations de la durée du stationnement

lorsque la carte spéciale visée au 27.4.3. est apposée sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule.

Est assimilé à la carte spéciale visée au 27.4.3. le document qui est délivré dans un pays étranger par l'autorité compétente de ce pays aux personnes handicapées utilisant des véhicules et qui comporte le symbole reproduit à l'article 70.2.1.3° c).

27.4.2. La carte spéciale remplace le disque de stationnement lorsque l'usage de celui-ci est imposé.

27.4.3. Le ministre des Communications désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale et les autorités habilitées à la délivrer; il en détermine le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation » ; et que

« Art. 27bis. EMBLEMES DE STATIONNEMENT RÉSERVÉS AUX PERSONNES HANDICAPÉES Les emplacements de stationnement signalés comme prévu à l'article 70.2.1.3° c) sont réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées qui sont titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.3. ou du document qui y est assimilé par l'article 27.4.1.

Cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule mis en stationnement à ces emplacements ».

L'arrêté ministériel du 7 mai 1999 relatif à la carte de stationnement pour personnes handicapées⁴ (ci-après, « l'arrêté ministériel du 7 mai 1999 ») précise que cette carte « est strictement personnelle; elle ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même le véhicule »⁵.

3. L'ordonnance du 22 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après, « l'ordonnance du 22 janvier 2009 ») prévoit que, lorsqu'un véhicule à moteur occupe une place de stationnement située dans une zone réglementée, son conducteur — ou, si celui-ci n'est pas connu, son propriétaire — doit en principe payer une redevance en contrepartie de cette occupation de la voie publique⁶.

L'ordonnance du 22 janvier 2009 fait de la carte de stationnement pour personnes handicapées, visée au point précédent (n° 2), une dérogation à ce principe⁷. Elle énonce en effet en son article 39, § 2, que les « détenteurs d'une [telle] carte [...] ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser un disque de stationnement⁸ ni au paiement d'une quelconque redevance [...] sauf si le Gouvernement l'exclut expressément pour une zone réglementée bien définie ».

Une telle exclusion est prévue par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation (ci-après, « l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013 »), qui énonce — en résumé — qu'une personne handicapée doit payer la redevance lorsque le véhicule à moteur qu'elle utilise occupe une place de stationnement en zone de livraison, en zone d'« emplacement réservé voitures partagées », en zone « kiss & ride » ou en zone « chargement électrique » sans respecter les règles applicables dans la zone concernée (par exemple, en y demeurant au-delà de la durée autorisée ou sans recharger son véhicule à la borne

⁴ Il s'agit de l'arrêté ministériel visé par l'art. 27.4.3 et adopté pour déterminer les « modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation » de la carte

⁵ Art. 5 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999

⁶ Art. 37 et s. de l'ordonnance du 22 janvier 2009. Comp. art. 17 de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, qui ne vise que le titulaire de la plaque d'immatriculation

⁷ Art. 6, al. 1, 4°, et al. 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009

⁸ Cette gratuité en zone bleue (ou dispense de l'utilisation du disque de stationnement) est déjà prévue par l'art. 27.4.1 du Code de la route (cf. ci-dessus).

électrique qui s'y trouve)⁹. Cette exclusion n'intéresse pas le présent litige et ne sera pas davantage évoquée.

Car pour le surplus, l'article 72 de l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013 énonce que la dérogation au principe du paiement d'une redevance est « valable dans tou[te]s les mailles de stationnement ou les secteurs de stationnement fixes de la Région, en zone rouge, orange, grise, bleue et verte ou en zone "événement" ». En d'autres termes, les personnes handicapées disposent en Région de Bruxelles-Capitale d'un droit à un stationnement gratuit dans ces zones (ci-après, le « droit à un stationnement gratuit »)¹⁰.

La circonstance que ce droit soit lié à la carte de stationnement pour personnes handicapées s'explique manifestement par la volonté des législateur et exécutif régionaux bruxellois et du Gouvernement fédéral (chacun pour ce qui le concerne) de tenir compte de ce que les personnes handicapées ne sont pas toujours en mesure de conduire leur propre véhicule ou n'en ont pas — mais aussi de ce que les transports publics sont « particulièrement inaccessibles » aux personnes handicapées (cf. ci-dessus, n° 1). Il arrive en effet que celles-ci recourent au véhicule d'un tiers, qu'elles conduisent elles-mêmes ou non, selon le cas, et qu'elles changent de véhicules (de tiers) au gré des circonstances. Monsieur P. et CAWaB soulignent à cet égard que des personnes handicapées sont parfois « véhiculées par plusieurs personnes différentes »¹¹. Ainsi, lors d'un déplacement en voiture déterminé, l'aller peut être assuré par un tiers et le retour par un autre tiers¹² ; ce sont alors deux véhicules à moteur successifs qui, pour leur(s) stationnement(s) respectif(s), recourent à la carte de stationnement de la personne handicapée concernée.

4. D'autres personnes bénéficient en vertu de l'ordonnance du 22 janvier 2009 d'une dérogation à l'obligation de payer la redevance de stationnement (et donc d'un stationnement gratuit) : les riverains, dans le quartier qu'ils habitent ; les prestataires dispensant des soins médicaux urgents ou à domicile ; les utilisateurs d'une voiture partagée ; etc.¹³

À la différence de la dérogation dont bénéficient les personnes handicapées, qui est personnelle/liée à leur carte de stationnement (cf. ci-dessus, n° 2-3), ces autres dérogations sont toutes liées à une plaque d'immatriculation déterminée¹⁴ ; elles ne peuvent donc pas « suivre » les personnes concernées lorsque celle-ci utilisent successivement différents véhicules à moteur pour leurs déplacements ou stationnements.

b) Redevances de stationnement réclamées à Monsieur P.

5. Monsieur P. se présente comme étant « en situation de handicap. lise déplace en chaise roulante et est de ce fait une personne à mobilité réduite »¹⁵.

Cela n'est pas contesté par l'Agence.

6. Le 16 août 2020, l'Agence adresse à Monsieur P. un courrier relatif à une « redevance de stationnement 530011800982 » de 25 EUR pour un stationnement du 10 août 2020 à Schaerbeek. Ce

⁹ Art. 35, 39, 42 et 42ter de l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013, lus chaque fois en combinaison avec l'art. 72 du même arrêté et avec l'art. 39 de l'ordonnance du 22 janvier 2009

¹⁰ Art. 39, § 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009, lu en combinaison avec l'art. 72 de l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013, les art. 27.4 et 27bis du Code de la route et l'art. 5 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999

¹¹ Conclusions de M. P. et de CAWaB, n° 14, p. 19

¹² Précision formulée par M. P. à l'audience de plaidoiries et non contestée par l'Agence

¹³ Art. 6 de l'ordonnance du 22 janvier 2009

¹⁴ Art. 6, al. 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009 ; art. 50, al. 1, art. 62, dernier al., art. 66, dernier al., et art. 69, al. 2, de l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013

¹⁵ Conclusions de M. P. et de CAWaB, p. 5

courrier l'invite à payer cette redevance « dans les cinq jours calendrier suivant la réception » dudit courrier¹⁶

7. Le 19 août 2020, Monsieur P. adresse un courriel à l'Agence, dans lequel il expose ne pas devoir payer la redevance visée au point précédent, dès lors que sa « carte européenne de stationnement pour personne handicapée » était « clairement visible sur le pare-brise du véhicule »¹⁷.

8. Le 28 août 2020, l'Agence adresse à Monsieur P. un premier rappel¹⁸.

9. Le 3 septembre 2020, Monsieur P. adresse un courriel à l'Agence, dans lequel il rappelle avoir contesté la redevance le 19 août 2020¹⁹.

10. Le 22 septembre 2020, l'Agence adresse à Monsieur P. un deuxième rappel, portant le montant réclamé à 40 EUR²⁰.

11. Le 25 septembre 2020, Monsieur P. adresse un courriel à l'Agence, dans lequel il rappelle à nouveau avoir contesté la redevance le 19 août 2020²¹.

12. Le 9 octobre 2020, l'Agence adresse un courriel à Monsieur P., indiquant qu'après vérification, elle a constaté qu'il avait « une autorisation de stationnement valable », de sorte que la redevance « 530011800982 » est « annulée »²².

13. La succession de courriers ou de courriels (demande de paiement, contestation, rappels de demande de paiement, rappels de contestation, annulation de la redevance) qui vient d'être évoquée s'est reproduite, mutatis mutandis, pour dix (10) autres redevances, réclamées à Monsieur P. par l'Agence entre le 29 août 2020 et le 22 novembre 2021²³.

c) Contrôle du stationnement à l'aide de scan-cars

14. Lors de la réunion de la Commission régionale de la mobilité du 21 novembre 2017, la représentante d'UNIA expose ce qui suit :

« [...] UNIA a reçu des signalements venant de personnes handicapées concernant l'utilisation de la "scan-car" pour contrôler le stationnement dans des communes wallonnes. Certaines personnes handicapées ont reçu une amende administrative pour non-paiement de leur stationnement, car elles stationnaient sur des places non réservées aux personnes handicapées. La "scan-car" ne pouvant pas repérer leur carte de stationnement, elles recevaient de manière automatique par voie postale l'amende. En Région bruxelloise, Schaerbeek pratique également ce type de contrôle avec des véhicules équipés de radars (scancar). [UNIA] a pris contact avec le conseiller en mobilité de la commune pour l'interroger sur les pratiques mises en place pour ne pas verbaliser les personnes handicapées qui stationneraient en dehors des places réservées conformément à l'ordonnance régionale (qui prévoit la gratuité partout pour les personnes handicapées). Le conseiller en mobilité lui a alors annoncé que rien n'était prévu et que si

¹⁶ Courrier du 16 août 2020 de l'Agence (Pièce 2 de M. P. et CAWaB).

¹⁷ Courriel du 19 août 2020 de M. P. (Pièce 5 de M. P. et CAWaB).

¹⁸ Courrier du 28 août 2020 de l'Agence (Pièce 3 de M. P. et CAWaB)

¹⁹ Courriel du 3 septembre 2020 de M. P. (Pièce 5 de M. P. et CAWaB)

²⁰ Courrier du 22 septembre 2020 de l'Agence (Pièce 4 de M. P. et CAWaB).

²¹ Courriel du 25 septembre 2020 de M. P. (Pièce 5 de M. P. et CAWaB)

²² Courriel du 9 octobre 2020 de l'Agence (Pièce 11 de M. P. et CAWaB)

²³ Voir les pièces 6 à 39 de M. P. et CAWaB. Cf. également la correspondance électronique versée par l'Agence, y compris un courriel du 2 mars 2022 de l'Agence, confirmant l'annulation de la redevance du 22 novembre 2021 (Pièces A.25 à A.27 de l'Agence).

une personne handicapée recevait une invitation à payer une amende, elle pouvait introduire une réclamation pour que celle-ci soit annulée²⁴.

15. Le 21 décembre 2018, l'Agence décide d'attribuer « le contrat issu du "marché public comprenant un accord-cadre de fournitures et de services ayant pour objet l'utilisation de scan-cars dans certaines communes de la Région de Bruxelles-Capitale dont la gestion du stationnement est contrôlée par l'Agence [..]" »²⁵,

Les dispositions pertinentes du cahier spécial des charges régissant ce marché public sont reproduites ci-dessous (n° 25).

16. Le 20 mars 2020, le Conseil supérieur national des personnes handicapées rend un avis n° 2020/04 portant notamment sur le « système du contrôle du stationnement par la voiture "scan-car" ». À ce propos, cet avis précise entre autres que :

« Les réglementations communales [instaurant le contrôle du stationnement à l'aide de scan-cars] sont en totale irrégularité et ont été prises en méconnaissance de la réglementation fédérale [car elles] ajoutent de facto des conditions à l'utilisation de la carte. Elles ont aussi créé des discriminations entre les détenteurs d'un véhicule et ceux qui ne le sont pas : beaucoup de personnes handicapées détentrices d'une carte de stationnement ne possèdent pas nécessairement de voitures, mais sont dépendantes d'un tiers »²⁶.

17. Lors de la réunion de la Commission régionale de la mobilité du 19 mai 2020, le représentant de l'Agence expose ce qui suit :

« [L'Agence] rappelle [...] les modalités actuelles de contrôle spécifiques à la carte PMR [personnes à mobilité réduite]. Aujourd'hui, une personne handicapée fait valoir son droit de stationner en présentant une carte délivrée par le SPF Sécurité sociale. Concrètement, elle pose sa carte derrière le pare-brise du véhicule qu'elle utilise, peu importe qu'il s'agisse de son véhicule personnel ou non. Lors d'un contrôle en rue, le steward vérifie que la carte est effectivement apposée derrière le pare-brise. [L'Agence] précise en outre que, pour lutter contre la fraude, le SPF a élaboré en 2016 un dispositif permettant de contrôler la validité des cartes de stationnement réservées aux personnes handicapées : le système Handi2Park. Il s'agit d'un module en ligne, accessible publiquement, permettant de vérifier la validité d'une carte PMR en introduisant son numéro d'identification unique. Ainsi, lorsqu'un steward contrôle une carte PMR en rue, il peut également scanner son code QR (qui intègre le numéro d'identification) afin de vérifier, en temps réel, s'il s'agit d'une carte authentique en cours de validité. Sur base de ces éléments, [l'Agence] explique que les modalités de contrôle du droit de stationner dont jouit une personne handicapée [à savoir le contrôle visuel de la présence de la carte sur la face interne du pare-brise] ne sont pas compatibles avec les systèmes de contrôle automatisés que de nombreuses villes et communes belges sont en train de mettre en oeuvre. En effet, lorsqu'une scan-car sillonne une rue, elle confronte au Bipass [base de données compilant les plaques d'immatriculation exemptées de redevance] les plaques d'immatriculation qu'elle rencontre ^[27]. La scan-car, telle qu'elle fonctionne actuellement, suppose donc qu'un droit soit lié à une plaque d'immatriculation. Or, le droit de stationner dont jouit une personne handicapée n'est pas lié à un véhicule déterminé, mais à sa personne ou, plus précisément, à la carte PMR qu'elle détient. [...] »²⁸.

²⁴ Procès-verbal de la Commission régionale de mobilité du 21 novembre 2017, p. 2 (Pièce 3.1 d'UNIA)

²⁵ Décision motivée d'attribution du 21 décembre 2018 (Pièce A.18 de l'Agence)

²⁶ Avis n° 2020/04 du 20 mars 2020 du Conseil supérieur national des personnes handicapées (Pièce 13 d'UNIA; Pièce A.2 de l'Agence).

²⁷ Souligné par le Tribunal

²⁸ Procès-verbal de la réunion de la Commission régionale de mobilité du 19 mai 2020, p. 2-3 (Pièce 3.3 d'UNIA; Pièce A.3 de l'Agence).

18. Lors de la réunion de la Commission de la mobilité du Parlement bruxellois du 13 octobre 2020, a lieu l'échange suivant entre un député et la ministre bruxelloise en charge de la Mobilité :

« M. C. D. B. (cdH).- Depuis la fin de l'année dernière, parking.brussels s'est dotée d'un nouvel outil de contrôle du stationnement en rue, à savoir la scan-car. Équipée d'un parc de huit véhicules et de trois scooters, l'agence régionale du stationnement est entrée dans une dimension 2.0 dont nous nous réjouissons. Avec un rendement de 8.000 contrôles quotidiens par véhicule, l'efficacité de cette technologie n'est plus à démontrer.

Cependant, le dispositif est encore perfectible. En effet, des citoyens disposant d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et respectant le code communal de stationnement se sont vu adresser des avalanches de procès-verbaux, ainsi que des rappels pour non- paiement. En cause, l'incapacité de la scan-car de déceler la présence de cette carte malgré les huit photos prises par véhicule. Cette situation soulève une double problématique : un manquement en interne quant au traitement des plaintes, mais aussi une absence de réactivité pour un problème qui dure depuis plus de six mois déjà. Il est fort dommage de n'avoir pas prévu un dispositif permettant d'intégrer les spécificités de ce public fragilisé.

Combien de personnes à mobilité réduite (PMR) sont-elles concernées par cette situation ? Combien de procès-verbaux ont-ils été dressés de manière erronée à des PMR ?

Quels sont les outils à l'étude pour résoudre ce problème ? Quand peut-on s'attendre à la fin de cette situation ?

Quelle est la procédure lors du dépôt d'une plainte ? En combien de temps celle-ci est-elle traitée ? Que prévoyez-vous pour les PMR qui ont reçu une avalanche de procès-verbaux ?

Mme Elke VAN DEN BRANDT, ministre.- Le problème soulevé est malheureusement connu et sa résolution est complexe.

[••]

En effet, pour des raisons de protection de la vie privée notamment, la carte de stationnement pour personnes handicapées est personnelle et ne peut être associée à un véhicule. La personne qui en dispose doit pouvoir en faire usage pour n'importe quel véhicule qui la transporte. parking.brussels a donc pris contact avec la direction générale personnes handicapées du service public fédéral Sécurité sociale (SPF Sécurité sociale), qui délivre ces cartes, ainsi qu'avec Brulocalis, afin de tenter de dégager des solutions. Ce problème dépasse toutefois le cadre de ses compétences.

L'Agence du stationnement s'efforce d'éviter ce type d'erreur en complétant autant que possible le parcours des véhicules scanneurs par un contrôle humain effectué par un suiveur

[²⁹]. Si malgré cela, une redevance est adressée à la personne concernée, elle est bien entendu annulée en cas de contestation, pour autant qu'un contrôle des photos du véhicule établisse que la carte de stationnement pour personnes handicapées était posée visiblement derrière le pare-brise, comme le prévoit le Code de la route, et que la personne concernée dispose bien d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

[...]³⁰.

19. Le 20 janvier 2021, CAWaB adresse le courrier suivant à l'Agence :

« [...]

La réglementation bruxelloise prévoit que le stationnement pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est gratuit dans toutes les mailles et secteurs de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale.

Or, il nous revient régulièrement que des redevances et rappels sont envoyés indûment, alors qu'une carte de stationnement pour personne handicapée est correctement apposée sur le pare-brise du véhicule. Cette problématique est apparue avec l'arrivée des scan-cars. Elle a pourtant été identifiée à plusieurs reprises avant leur mise en service, et est connue de vos services depuis de nombreux mois aujourd'hui.

²⁹ Point démenti par l'Agence (cf. ci-dessous, n° 26)

³⁰ Question orale de M. Ch. D. B. à la ministre de la Mobilité, concernant les scan-cars et les cartes de stationnement pour personnes handicapées, Réunion du 13 octobre 2020, Doc. parl. brux., B.I.Q. 13 (20/21), p. 26-28 (Pièce 4.1 d'UNIA).

Le Conseil national supérieur du handicap a été également saisi de la question et a remis un avis négatif concernant les réglementations scan-cars (Avis 2020/04) ³¹.

Il est demandé aujourd'hui à la personne en situation de handicap de contester cette redevance. Cependant, ce système engendre des contraintes injustifiées pour les personnes en situation de handicap. [...]

Dans l'attente d'une solution rapide à ce problème et d'une réponse de votre part, veuillez agréer [...] »³²

20. Le 5 mai 2021, UNIA adresse le courrier suivant à l'Agence :

« [...]

Nous vous rappelons que déjà en novembre 2017 et à plusieurs reprises par la suite lors de réunions de la Commission régionale de mobilité —Section PMR, UNIA a alerté parking.brussels et Bruxelles Mobilité concernant la problématique de la non-détection des cartes de stationnement pour personnes handicapées par les scan-cars. Suite à ces différentes interpellations, les représentants de parking.brussels nous ont toujours assuré qu'un agent serait envoyé sur place pour vérification, cela afin d'éviter d'infliger des redevances illégales aux personnes handicapées.

Force est de constater que, durant l'été 2020, le contrôle humain [sur place] initialement annoncé par vos collaborateurs a été très largement diminué, voire supprimé ^[33], alors que votre agence était parfaitement informée des répercussions négatives que cela engendrerait pour les personnes handicapées. Ainsi, en 2020, 7.714 redevances de stationnement infligées par erreur à des personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ont dû être annulées par votre agence.

Pour UNIA, il incombe clairement à parking.brussels de contrôler valablement le stationnement et par conséquent de tout mettre en oeuvre pour éviter les répercussions négatives du contrôle par scan-car sur les personnes en situation de handicap.

Aujourd'hui, nous savons que parking.brussels recherche des solutions qui devraient être mises en place à moyen terme. Toutefois, dans l'attente de celles-ci, il n'est pas acceptable que votre agence du stationnement demande aux personnes en situation de handicap titulaires de la carte spéciale et bénéficiant du droit à la gratuité, de faire des démarches administratives, et de payer par avance, pour contester des redevances attribuées illégalement.

Au regard des éléments développés précédemment et vu l'extrême urgence d'intervenir rapidement pour faire cesser cette pratique discriminatoire qui impacte un nombre important de personnes en situation de handicap, UNIA demandera à son conseil d'administration l'autorisation d'intenter une action en justice prochainement si parking.brussels ne met pas en place, dans un délai de 15 jours ouvrables, des solutions permettant de garantir effectivement le respect des droits des personnes handicapées en matière de stationnement. [...]» ³⁴

21. Le 20 mai 2021, l'Agence répond ce qui suit au courrier visé au point précédent :

« [...]

Nous accusons bonne réception de votre courrier du 5 mai dernier relatif au contrôle du stationnement en voirie et plus particulièrement, les véhicules munis qu'une carte européenne pour personnes handicapées.

[...]

[...]. Les difficultés sont réelles en ce que la carte européenne pour personnes handicapées demeure liée à la personne et non pas au véhicule. Si la solution idéale relève indéniablement du niveau fédéral, autorité délivrante de ladite carte, parking.brussels ne reste pas les bras croisés.

[...]

À titre d'exemples, nous avons placé les réclamations liées à la carte européenne pour personnes handicapées en priorité afin de garantir un traitement dans les plus brefs délais et ainsi limiter les contraintes y afférentes. Par ailleurs, les redevances contestées sur base d'une carte européenne pour

³¹ Cet avis est évoqué ci-dessus, n° 16

³² Courrier du 20 janvier 2021 de CAWaB (Pièce 1 de M. P. et CAWaB)

³³ Point confirmé par l'Agence (cf. ci-dessous, n° 26

³⁴ Courrier du 5 mai 2021 d'UNIA (Pièce A. 10 de l'Agence).

personnes handicapées ne doivent plus générer un paiement préalable à cette contestation. Enfin, les personnes qui le souhaitent peuvent enregistrer leur numéro de carte européenne pour personnes handicapées dans notre base de données afin d'associer l'immatriculation d'un véhicule au statut de personne handicapée. Cette solution, disponible par mail ou en agence, présente l'avantage de prévenir [...] toute erreur dans le contrôle du stationnement. En outre, les communes non délégantes qui ont adhéré à l'application BeMobile peuvent également interroger cette base de données afin de limiter les contraintes éventuelles liées à la non-digitalisation des cartes.

[...]

Avec pour prisme la volonté claire de perpétuer cette politique, parking.brussels mettra en oeuvre à partir de cet été une solution digitale qui répondra parfaitement aux besoins des personnes handicapées, à savoir l'enregistrement directement à l'horodateur ainsi que via une application ou encore par SMS. Nous espérons que ce courrier aura pu vous éclairer et dissiper vos inquiétudes.

[...] »³⁵.

22. Le 11 juin 2021, UNIA met l'Agence « en demeure de rétablir dans un délai de 10 jours ouvrables le contrôle humain pour les véhicules identifiés en défaut de paiement par la scan-car, afin de faire cesser [ses] pratiques discriminatoires »³⁶.

23. Le 28 juin 2021, l'Agence répond ce qui suit au courrier visé au point précédent :

[...]

Nous revenons sur notre précédente correspondance et plus particulièrement sur notre courrier du 20 mai 2021 et votre réponse du 11 juin 2021.

À titre liminaire, nous réaffirmons que la réglementation de la Région de Bruxelles-Capitale prévoit une exonération totale du paiement des redevances de stationnement pour les détenteurs d'une carte européenne de stationnement pour les personnes présentant un handicap et ce, qu'ils soient conducteurs ou passagers et ce, sur l'ensemble du territoire de la Région. En tant qu'institution publique bruxelloise, nous appliquons et soutenons bien évidemment ce principe fondamental.

En outre, nous tenons à rappeler que parking.brussels s'efforce depuis longtemps, à différents niveaux, de faciliter le stationnement des personnes handicapées.

En référence à notre courrier du 20 mai dernier, et pour répondre aux souhaits que vous exprimez, nous nous permettons de rappeler les mesures déjà prises à notre initiative :

1° Nous avons placé les réclamations liées à la carte européenne pour personnes handicapées en priorité afin de garantir un traitement dans les plus brefs délais et ainsi limiter les contraintes y afférentes;

2° Les redevances contestées sur base d'une carte européenne pour personnes handicapées ne doivent plus générer un paiement préalable à cette contestation;

3° Les personnes qui le souhaitent peuvent enregistrer leur numéro de carte européenne pour personnes handicapées dans notre base de données afin d'associer l'immatriculation d'un véhicule au statut de personne handicapée. Cette solution, disponible par mail ou en agence, prévient toute erreur dans le contrôle du stationnement;

4° Les communes non délégantes qui ont adhéré à l'application BeMobile peuvent également interroger la base de données afin de limiter les contraintes éventuelles liées à la non-digitalisation des cartes;

5° Nous nous efforçons actuellement de mettre en oeuvre à partir de cet été une mesure digitale additionnelle préconisée par vous, à savoir l'enregistrement directement à l'horodateur ainsi que via une application ou encore par SMS. [...]

Nous pensons qu'avec les mesures évoquées ci-dessus, dans le cadre des réglementations en vigueur et dans les limites de ce qui est techniquement possible, nous répondons entièrement à tous vos souhaits et inquiétudes. À cet égard, nous sommes convaincus que vous apprécierez notre bonne volonté.

Toutefois, compte tenu de ce qui précède, nous ne considérons pas qu'il soit raisonnable pour vous d'insister sur la réintroduction de contrôles pédestres, en dupliquant ainsi le contrôle au moyen de véhicules scanners.

³⁵ Courrier du 20 mai 2021 de l'Agence (Pièce 9 d'UNIA; Pièce A.12 de l'Agence).

³⁶ Courrier du 11 juin 2021 d'UNIA (Pièce 10 d'UNIA; Pièce A.13 de l'Agence).

Par la présente, nous contestons dès lors votre mise en demeure de "rétablir dans un délai de 10 jours ouvrables le contrôle humain pour les véhicules identifiés en défaut de paiement par la scan-car, afin de faire cesser vos pratiques discriminatoires."

Notre position est fondée sur diverses raisons de nature factuelle et juridique, que nous exposons ci-après.

Depuis 2019, parking.brussels a pu progressivement remplacer le contrôle pédestre par un contrôle au moyen de véhicules scanneurs. Il s'agit d'une opération majeure qui suit l'évolution technologique et la pratique d'un nombre croissant de villes et de communes tant en Belgique qu'à l'étranger. Le contrôle par véhicules scanneurs présente l'avantage de garanties supplémentaires à tous les usagers. En effet, le contrôle par véhicules scanneurs permet d'augmenter l'efficacité et l'exactitude tout en préservant l'équité. Il s'agit indéniablement d'une garantie contre les abus dans un sens comme dans l'autre.

Quelques chiffres de ce premier trimestre pour illustrer notre propos :

- Contrôles : 8.400.000
- Redevances forfaitaires : 476.000
- Annulations : 38.000, dont 2.300 en faveur de titulaires de la carte pour personnes handicapées.

Ces chiffres démontrent que le taux d'erreur au détriment des personnes handicapées n'est que de 0,027 %, ce qui représente pour 10.000 véhicules contrôlés, 2,7 redevances établies erronément. Il convient donc de relativiser l'ampleur réelle du problème.

Une réintroduction, même temporaire, des contrôles pédestres, en attendant la mise en place de la solution digitale préconisée par vous au cours de cet été, ne pourrait garantir que le taux d'erreur sera réduit à zéro. Il ne s'agirait donc pas, a priori, d'une mesure adéquate. En outre, un tel retour en arrière, aurait des implications disproportionnées en termes d'organisation, de personnel et de finances, auxquelles parking.brussels ne pourrait faire face raisonnablement en tant qu'institution de service public.

Enfin, même si cette mesure était utile et en soi possible, elle ne pourrait jamais être mise en oeuvre avant la mise en place de la solution digitale que vous exigez et sur laquelle nos services travaillent sans relâche.

Sur le plan juridique, la position de parking.brussels est fondamentalement conforme aux exigences de l'article 14 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination [...].

Comme expliqué ci-dessus, l'implémentation de votre demande de faire intervenir systématiquement des contrôleurs à pied, qui serait déjà inutile en soi, entraînerait en plus, en vue des circonstances spécifiques évoquées, des "charges disproportionnées" au sens de la définition précitée.

Par ailleurs, la gratuité du stationnement "compense" suffisamment la procédure de l'enregistrement facultative de la plaque d'immatriculation au sens de la disposition précitée. Enfin, nous doutons qu'il s'agirait dans ce cas de mesures "dans une situation concrète" au sens de l'article précité.

(...)».³⁷

24. Lors de la réunion de la Commission de la mobilité du Parlement bruxellois du 26 octobre 2021, a lieu l'échange suivant entre un député et la ministre bruxelloise en charge de la Mobilité :

« M. M. L. (DéFI).- Si les scanners utilisés par les véhicules de parking.brussels ont permis d'augmenter le nombre de contrôles, ils ne sont pas en mesure de reconnaître la carte européenne de stationnement pour personnes en situation de handicap. Dès lors, des amendes sont délivrées alors que les titulaires sont bien en ordre. La problématique est complexe et sensible. Elle comprend des problèmes légaux tels que le respect de la vie privée et des droits des personnes porteuses de handicap, mais aussi des côtés techniques — comment distinguer les véhicules ? — et des aspects humains, en raison des démarches administratives récurrentes que se voient imposer les conducteurs injustement sanctionnés. En 2020, parking.brussels a ainsi dû annuler plus de 7.700 redevances infligées par erreur.

Une série d'associations se sont émues de cette situation et UNIA s'est saisi de la question. Dans le courant du mois de mars 2021, une solution avait été dégagée : la carte pour personnes à mobilité réduite (PMR) étant seulement nominative et non associée à une immatriculation, parking.brussels invitait ses titulaires à enregistrer leur véhicule dans une base de données, de sorte que les véhicules scanneurs les identifient automatiquement. Pour les détenteurs d'une carte PMR ne souhaitant pas se faire enregistrer

³⁷

Courrier du 28 juin 2021 de l'Agence (Pièce 11 d'UNIA; Pièce A.14 de l'Agence

ou ne disposant pas d'une voiture attitrée, parking.brussels avait simplifié la démarche de contestation : les détenteurs d'une telle carte ne devaient plus s'acquitter d'une redevance avant de la contester et un simple courriel mentionnant leur identifiant PMR suffisait à l'annuler. Cette solution semblait porter ses fruits, puisque vous déclariez le 6 juillet dernier que le service clientèle de parking.brussels constatait une réduction importante du nombre de contestations et que cette offre rencontrait un grand succès.

Il semble toutefois que des problèmes persistent pour les usagers non enregistrés. Alors qu'ils respectent la loi prévoyant que cette carte ou ce document doit être apposé sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule en stationnement, des amendes indues continuent de leur être infligées.

[...]

À l'heure actuelle, à combien d'annulations de redevances de stationnement infligées par erreur à des personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personne handicapée parking.brussels a-t-elle dû procéder depuis le début de cette année 2021 ? Combien depuis la possibilité de lier une plaque d'immatriculation à sa carte ?

Au-delà des aménagements déjà réalisés, au regard des objections soulevées par diverses associations et UNIA, et de la législation en vigueur, des nouvelles pistes de solutions sont-elles explorées par parking.brussels pour se conformer à la loi et respecter cette logique d'inclusion qui impose aux pouvoirs publics à s'adapter aux contraintes des personnes en situation de handicap et pas le contraire ?

Parmi les solutions, est-il par exemple possible d'adapter les prises de vue des scan-cars et de photographier le pare-brise assorti, le cas échéant, de l'obligation pour les personnes en situation de handicap de placer la carte européenne de stationnement du côté de la voirie de telle sorte que la scan-car puisse la photographier ?

Comment se déroule, à l'heure actuelle, le contrôle humain, complémentaire au contrôle par scan-car ? Des contacts ont-ils été pris avec le gouvernement fédéral pour lancer le processus de numérisation des cartes de stationnement ? Savez-vous où il en est, même s'il ne s'agit pas d'une solution adaptée à tous les problèmes liés ?

Mme Elke VAN DEN BRANDT, ministre.- Votre question me permet de faire le point sur une problématique qui nous tient à coeur. Elle a déjà été abordée à plusieurs reprises et le dossier a avancé. L'ambition du gouvernement est d'équiper l'agence du stationnement des outils de contrôle les plus efficaces possibles. Les scan-cars répondent à cet objectif, car ils permettent d'augmenter le nombre de contrôles de manière significative. Cette technologie présente toutefois des lacunes pour les personnes détentrices d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées. Si nous voulons que parking.brussels gère le contrôle de manière efficace, cela ne peut se faire au détriment de certains usagers.

En juillet dernier, parking.brussels a mis en place un nouveau système pour faciliter le stationnement des personnes détentrices d'une telle carte. Ces personnes sont depuis lors invitées à préenregistrer l'immatriculation de leur véhicule auprès de parking.brussels afin de permettre aux véhicules scanneurs de le repérer. Notez qu'il n'y a aucune obligation, pour les personnes concernées, de se soumettre à cette proposition. [...]

obligation qui a été dénoncée par les jugements auxquels vous vous référez.

Un système a par ailleurs été mis en place afin de permettre aux personnes qui ne souhaitent pas se faire enregistrer de faire annuler des redevances qu'elles pourraient recevoir par erreur. Les personnes à mobilité réduite n'ont pas l'obligation de s'acquitter d'une redevance avant de la contester. Elles sont informées sur le site internet de parking.brussels de la possibilité de recourir à une procédure de contestation simplifiée en adressant un simple courriel à l'agence mentionnant le numéro de la redevance et accompagné d'une copie de la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées.

Nous n'avons pas encore assez de recul pour évaluer les effets de cette mesure. Parking.brussels estime qu'il est prématuré de tenter de vérifier le nombre d'annulations de redevances pour ce motif avant et après leur introduction.

Les chiffres que je vais vous donner étant influencés par des éléments techniques et pratiques, l'évaluation sera réalisée à plus long terme. Nous sommes passés de 5.060 annulations au cours de la première partie de l'année 2021 à 6.014 annulations.

Quoi qu'il en soit, nous devons bien reconnaître que la solution actuelle n'est pas idéale. Je remercie l'agence d'avoir trouvé cette solution temporaire, mais d'autres pistes sont encore explorées pour

remédier à cette situation. À ce stade, le système est peu flexible pour les personnes qui changent régulièrement de véhicule pour leurs déplacements en raison de la nécessité de signaler tout changement de véhicule.

Il devrait être plus facile d'apporter une solution aux porteurs de la carte de stationnement pour personnes handicapées qui ne changent pas souvent de voiture. Une option éventuelle, qui ne sera pas facile à déployer dans le pays, consiste à fournir ce type de carte de dérogation au sein du nouveau système de cartes de dérogation du programme de gestion de la relation client de parking.brussels, mais la technologie offrira bientôt d'autres possibilités sur lesquelles parking.brussels travaille actuellement.

La première sera de permettre aux personnes concernées de signaler leur véhicule en stationnement sur des horodateurs auxquels sera ajouté un bouton numérique PMR permettant d'introduire le numéro d'immatriculation du véhicule qui a transporté la personne concernée.

Le fait que ce système ne pourra être appliqué que dans les zones de paiement équipées d'horodateurs constitue cependant une limite à son utilisation. Pour développer cette option, parking.brussels a sollicité les deux fournisseurs d'horodateurs numériques pour les communes dont elle assure la gestion du stationnement, à l'exception de Ganshoren et de Berchem-Sainte-Agathe, qui ne comptent que des zones bleues, ainsi que de Forest, qui n'est pas encore équipée d'horodateurs numériques. L'objectif est d'activer ce système en 2022.

Une autre solution consiste à développer la même possibilité par le biais d'une application ou d'un texto. Il s'agit également de la meilleure option pour couvrir les zones bleues. De plus, elle pourrait également être utilisée par des conducteurs de passage à Bruxelles.

L'utilisateur devrait s'enregistrer en tant que personne à mobilité réduite en entrant un numéro de carte valide. Une fois son identification effectuée, il pourrait associer n'importe quelle plaque d'immatriculation à son numéro d'immatriculation de personne handicapée. Cette option de stationnement pourrait être disponible en 2022.

Ce système pourrait être développé à l'échelle nationale, pour autant que les autres communes belges le demandent au fournisseur. Le système lui-même ressemble également à ce que d'autres communes de Flandre et de Wallonie avaient déjà évoqué.

La solution à ce problème réside donc davantage dans la numérisation du droit des personnes à mobilité réduite que dans des adaptations au maintien de la carte physique, que ce soit par le développement d'un système de contrôle humain complémentaire ou l'adaptation de la prise de vues des caméras de contrôle des véhicules scanneurs. La prise de vues reste imparfaite et peut varier en fonction des conditions météorologiques ou de problèmes tels que des éclats de lumière, de la buée, etc.

Des contacts entre parking.brussels et les autorités compétentes de villes flamandes et wallonnes sont fréquents pour rechercher des solutions. Une réunion est prévue prochainement avec les cabinets des ministres fédéraux concernés [...] »³⁸.

d) Marché public de l'Agence relatif à l'utilisation de scan-cars

25. Le cahier spécial des charges du marché public relatif à l'utilisation de scan-cars, attribué le 21 décembre 2018 par l'Agence (n° 15), énonce entre autres que :

« L'Agence dispose de nombreux stewards du stationnement qui délivrent des redevances. Actuellement, il le font encore de la manière "traditionnelle", cela veut dire avec assistant numérique personnel (PDA [= « persona) digital assistant »]), à pied, scannant plaque d'immatriculation après plaque d'immatriculation, vérifiant s'il y a un droit de stationnement (numérique ou non) et en déposant éventuellement une redevance. [...]

[...]

L'objectif [du marché] est [...] de mettre sur pied un deskforce dans lequel un collaborateur, sur base des données fournies par la scan-car, pourra décider si un contrôle par un suiveur est nécessaire. Il doit également être possible d'ignorer ce système de deskforce et de ne travailler qu'avec des scan-cars/scan-

³⁸ Question orale de M. M. L. à la ministre de la Mobilité, concernant les aménagements à réaliser pour concilier le contrôle via des scan-cars et l'inclusion des personnes handicapées, Réunion du 26 octobre 2021, Doc. pari. brux., B.I.Q. 26 (20/21), p. 45-49 (UNIA reprend une version provisoire de ce document, en sa pièce 4.2)

scooters et des suiveurs. Les collaborateurs de parking.brussels équiperont tous les aspects de ce processus.

Il doit être également possible d'avoir différents types de suivi dans les différentes zones (Par exemple, dans une commune seulement la deskforce, dans une autre commune un deskforce suivi de suiveurs qui mettent ou non la redevance sur le pare-brise).

Pour ces "suiveurs", il faut aussi prévoir, dans le cadre du même marché, des PDA qui permettent d'établir des redevances. Ces PDA doivent également pouvoir être utilisés par les stewards qui effectuent des contrôles à pied, selon la méthode "traditionnelle" telle que décrite ci-dessus »³⁹;

« La scan-car doit disposer de caméras capables de reconnaître les plaques d'immatriculation, de prendre une photo de la totalité de la voiture stationnée (et, en option exigée, aussi d'une partie de l'environnement, ainsi que d'un détail du pare-brise). Cette dernière photo doit être suffisamment détaillée pour permettre de déterminer, au deskforce, si un suiveur doit être envoyé (pouvoir déterminer s'il y a un disque de stationnement, une carte d'handicapé sur le pare-brise, etc.) »⁴⁰ (une disposition identique est prévue pour le « scan-scooter »⁴¹; dans la suite de la présente ordonnance, ce véhicule sera compris dans l'expression « scan-car(s) ») ; «

La solution RMAI [reconnaissance mobile automatique de l'immatriculation] offre au moins les fonctionnalités suivantes :

- o reconnaissance des plaques d'immatriculation ;
- o détermination de la localisation GPS (coordonnées);
- o [...] »⁴² ;

« Reconnaissance des plaques d'immatriculation (scanning)

- o la solution RMAI fournit aussi les plaques d'immatriculation des véhicules à l'arrêt;
- o [...]
- o la solution RMAI est capable de détecter les plaques d'immatriculation dans toutes les conditions (le jour, la nuit, quand il pleut ...) »⁴³ ; et que

« La base de données des droits de stationnement est contrôlée au deskforce. [...]

[...]

Le système deskforce offre la possibilité d'un tri/d'une sélection plus poussés des observations, et cela, automatiquement, sur la base des paramètres qualitatifs et manuellement par l'intervention d'un collaborateur du deskforce sur la base des images enregistrées. Ce dernier sélectionne les observations qui méritent la mise en place d'un suivi sur place par un agent de stationnement/suiveur.

[...]

L'application deskforce les transmet ensuite au groupe des suiveurs. Le système prévoit dans ce cadre un processus de gestion efficiente du nombre d'agents de stationnement/de suiveurs disponibles. Le système prévoit aussi dans ce cadre une solution qui permet aux suiveurs d'être guidés jusqu'au véhicule à contrôler. Les agents de stationnement se déplacent avec un vélo électrique ou en scooter.

Au moment du contrôle ultérieur, l'agent de stationnement vérifie une nouvelle fois le droit de stationnement sur son PDA et en cas de confirmation de l'absence de droit de stationnement, il procède à l'établissement d'une redevance.

[...]

En cas de contrôle ultérieur/de suivi[,] des PDA (persona) digital assistant) seront utilisés. Les données issues du contrôle ultérieur doivent être envoyées au deskforce et aussi vers le système de suivi des redevances [...] Le deskforce constate que le véhicule scanné est stationné dans une zone de "stationnement payant" ou sur un emplacement "réglable" (par exemple, SAC, moins valides) [...].

³⁹ Cahier spécial des charges, p. 5-6 (Pièce A.17 de l'Agence).

⁴⁰ Cahier spécial des charges, p. 38-39 (Pièce A.17 de l'Agence).

⁴¹ Ibidem, p. 40

⁴² Ibidem, p. 44-45

⁴³ Ibidem, p. 46-47

Le deskforce interroge la base de données d'application/la base de données des cartes de stationnement immédiatement après le scanning de la plaque d'immatriculation. [...] Possibilités que le système doit automatiquement rechercher : le véhicule se trouve :

- Sur un emplacement de stationnement pour lequel le véhicule dispose d'un droit de stationnement valable : fin du contrôle [...]
- Sur un emplacement de stationnement pour lequel le véhicule ne dispose pas d'un droit de stationnement : noter la constatation comme une identification/constatation présumée

[...]

S'il faut procéder à l'établissement d'une redevance, le contrôle ultérieur est effectué par le deskforce comme suit :

Le collaborateur examine le cas d'une identification/constatation présumée sur la base des données y afférentes et procède à un contrôle supplémentaire sur la base des photos et des autres données dont il dispose. À ce moment, le collaborateur peut soit demander un contrôle ultérieur sur le terrain, soit décider de mettre fin au contrôle ultérieur sans suite. [...] »⁴⁴.

26. À propos du marché public précité, l'Agence précise que :

- elle « ne dispose ni du personnel ni des PDA nécessaires » pour dépêcher des « suiveurs » sur place⁴⁵. À l'audience de plaidoiries, l'Agence a indiqué que les suiveurs ne sont envisagés que comme une possibilité par le cahier spécial des charges et qu'elle a finalement décidé de ne pas y avoir recours du tout lors de l'exécution du marché public. Ceci signifie que, afin de déterminer si une redevance doit être réclamée ou non au titulaire de la plaque d'immatriculation scannée, l'Agence ne procède qu'à l'examen du scan de la plaque et des photographies prises par la scan-car. Cet examen a exclusivement lieu au sein du « deskforce », sans aucune vérification sur place ;
- l'analyse des photographies prises par la scan-car n'est pas effectuée au sein du « deskforce » de manière automatisée ; une intervention humaine est requise : « la présence d'une carte de personne handicapée est systématiquement vérifiée sur la base des huit photographies prises. Pas moins de 195 stewards répartis dans les 4 antennes assurent ce contrôle supplémentaire des photos prises par les scan-cars »⁴⁶ ; et que
- lorsque la lumière du jour se reflète sur le pare-brise d'un véhicule « scanné », les photographies prises par la scan-car ne montrent qu'une zone opaque ou « blanche ». Il est alors impossible de voir sur celles-ci si une carte de stationnement pour personnes handicapées se trouve sur la face interne du pare-brise. Dans un tel cas, l'Agence réclame néanmoins une redevance au titulaire de la plaque d'immatriculation, ainsi que Monsieur P. a pu l'expérimenter malgré lui⁴⁷.

e) Introduction du litige

27. Par une requête contradictoire déposée au greffe le 22 novembre 2021, UNIA assigne l'Agence devant ce Tribunal, siégeant comme en référé.

28. Par une requête déposée au greffe le 2 décembre 2021, Monsieur P. et CAWaB font intervention volontaire dans le cadre de ce litige.

E. OBJET DU LITIGE

⁴⁴ Cahier spécial des charges, p. 47-49 (Pièce A.17 de l'Agence

⁴⁵ Conclusions de l'Agence, n° 76, p. 72

⁴⁶ Conclusions de l'Agence, n° 14, p. 15

⁴⁷ Conclusions de l'Agence, n° 40, p. 43 : « en ce qui concerne la redevance du 22 novembre 2021 (n°530077092894), dont [M. P.] se plaint de manière particulièrement véhémement, les photographies montrent que la carte n'était pas placée sur le côté de la rue, et que le grand soleil ne permettait pas de voir la carte derrière le pare-brise »

29. UNIA demande à ce Tribunal de :

- « constater l'existence d'une discrimination fondée sur le handicap dans le chef de Monsieur P. ;
- donner injonction à l'Agence [...] de ne plus commettre à l'avenir une telle discrimination à l'égard de Monsieur P. ou de toute autre personne détentrice d'une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées;
- donner injonction à l'Agence [...] de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les véhicules identifiés en défaut de paiement par les véhicules scanneurs n'incluent pas les véhicules pour lesquels une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est apposée sur le pare-brise;
- exiger que ces injonctions soient intégralement exécutées au plus tard un mois à compter de la signification de l'ordonnance à intervenir, sous peine d'une astreinte de 2.500 € par jour de retard;
- condamner l'Agence [...] au paiement des dépens, en ce compris l'indemnité de procédure [liquidée à 1.560 EUR] »⁴⁸.

30. Monsieur P. et CAWaB forment exactement les mêmes demandes qu'UNIA, à ceci près qu'ils demandent en outre à ce Tribunal de « condamner l'Agence [...] au paiement d'une indemnisation forfaitaire de 1.300 euros en réparation du préjudice moral subi par M. N. P. , et subsidiairement à une indemnisation forfaitaire fixée à 650 euros »⁴⁹.

31. L'Agence demande quant à elle à ce Tribunal de « déclarer la demande recevable, mais non fondée » et de condamner « les demandeurs [sic] aux dépens de la procédure, en ce compris l'indemnité de procédure liquidée à la somme de 1.560,00 EUR »⁵⁰.

F. EXAMEN

a) Thèses des parties

32. UNIA, Monsieur P. et CAWaB considèrent que l'Agence se rend coupable d'une discrimination interdite par l'ordonnance du 5 octobre 2017 tendant à lutter contre certaines formes de discriminations et à promouvoir l'égalité de traitement (ci-après, « l'ordonnance du 5 octobre 2017 »).

UNIA a saisi ce Tribunal sur la base de l'article 19 de cette ordonnance, afin d'obtenir la cessation de la discrimination qu'elle, Monsieur P. et CAWaB allèguent.

Ces trois parties soutiennent en résumé que le contrôle du stationnement au moyen de scan-cars, actuellement mis en oeuvre par l'Agence, induit une discrimination indirecte au sens de l'ordonnance du 5 octobre 2017⁵¹.

L'Agence le conteste⁵².

b) Appréciation du Tribunal

i. Situation des personnes handicapées

⁴⁸ Conclusions d'UNIA, p. 40-41

⁴⁹ Conclusions de M. P. et de CAWaB, p. 29

⁵⁰ Conclusions de l'Agence, p. 76

⁵¹ Conclusions d'UNIA, n° 20 et s., p. 26 et s.; Conclusions de M. P. et de CAWaB, n° 15 et s., p. 20 et s

⁵² Conclusions de l'Agence, n° 64 et s., p. 62 et s

33. L'exposé des faits et les pièces auxquelles ce Tribunal peut avoir égard permettent de constater la situation suivante :

- le contrôle automatisé du stationnement actuellement mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars) contraint en fait des⁵³ personnes handicapées qui (i) font stationner le véhicule qu'elles utilisent dans une zone contrôlée par l'Agence, (ii) sont titulaires d'une carte de stationnement pour personnes handicapées valable et (iii) placent cette carte sur la face interne du pare-brise du véhicule utilisé, à effectuer une démarche afin de pouvoir concrètement bénéficier de la gratuité de stationnement ;
- ces personnes sont ainsi tenues de choisir entre deux types de démarches :
 - o soit, attendre la réception d'une éventuelle demande de paiement de la redevance pour introduire une contestation auprès de l'Agence (démarche curative);
 - o soit, recourir à l'une des solutions de rechange proposées par l'Agence (enregistrement de la plaque d'immatriculation du véhicule utilisé sur une « liste blanche »⁵⁴ ou sur une page du site internet de l'Agence⁵⁵; signalement du stationnement occupé au moyen d'une application mobile (SMS/smartphone) ou au moyen d'un bouton spécifique se trouvant sur l'horodateur situé à proximité dudit stationnement ; etc.) au plus tard au tout début du stationnement (démarche préventive).

34. La situation qui vient d'être décrite survient aussi bien lorsque la personne handicapée concernée utilise son propre véhicule que lorsque celle-ci utilise le véhicule d'un tiers (dans un cas comme dans l'autre, que ce soit en tant que conducteur ou en tant que passager).

Or, la redevance est mise à charge « de la personne au nom de laquelle [le] véhicule à moteur [occupant une place de stationnement] est immatriculé »⁵⁶.

L'Agence croit pouvoir en déduire que :

« Lorsqu'une personne handicapée n'utilise pas son propre véhicule pour se déplacer, mais celui d'un membre de la famille, d'un ami ou d'une relation, et qu'une invitation à payer est envoyée par erreur, cette invitation n'est pas adressée à la personne handicapée. Dans de tels cas, ce n'est donc pas la personne handicapée qui pourra ou devra introduire une réclamation [c'est-à-dire effectuer la démarche curative]. Par conséquent, dans ces cas, l'inconvénient avancé par les parties adverses [n'est pas subi par] la personne handicapée »⁵⁷.

Cette analyse est inexacte.

⁵³ Pas toutes, grâce à l'examen des photographies prises par les scan-cars. Mais celui-ci est cependant moins efficace que le scan automatisé des plaques d'immatriculation (sur ce point, cf. ci-dessous, n° 35).

⁵⁴ L'Agence précise que cet enregistrement ne peut en permanence concerner qu'une seule plaque d'immatriculation par titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées (Conclusions de l'Agence, n° 20, p. 26 : « dans la liste blanche, aucune inscription simultanée de plus d'un véhicule n'est possible »). Autrement dit, si un titulaire demande l'enregistrement d'une nouvelle plaque, celle-ci remplace la précédente, qui disparaît de la liste blanche et n'assure donc plus la gratuité du stationnement par elle-même.

⁵⁵ Leur mode de consultation éventuellement mis à part, le Tribunal n'aperçoit pas en quoi cette « page Web » diffère de la « liste blanche » ou de l'application mobile. L'Agence ne s'en explique pas dans ses écrits de procédure

⁵⁶ Art. 37, al. 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009 et art. 17 de l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière. La première disposition vise également le « conducteur du véhicule à moteur », s'il est connu

⁵⁷ Conclusions de l'Agence, n° 3, p. 7-8. Cf. également n° 38, p. 41 : « [...] dans les nombreux cas d'utilisation d'un véhicule qui n'est pas immatriculé au nom du titulaire de la carte de personne handicapée, ce dernier ne reçoit jamais d'invitation à payer une redevance. Dans ces cas, les inconvénients personnels pour la personne handicapée doivent être relativisés encore plus »

D'une part, le tiers, propriétaire du véhicule utilisé par la personne handicapée, est en général contraint d'impliquer dans sa démarche de contestation de la redevance (démarche curative) la personne handicapée qu'il a transportée, ne fut-ce que parce que l'Agence réclame la preuve de la détention d'une carte de stationnement pour personnes handicapées valable, afin d'annuler la redevance.

D'autre part, le tiers précité peut répercuter sur la personne handicapée (au titre de ses frais de transport) la redevance payée à l'Agence ou la personne handicapée peut elle-même prendre cette redevance à sa charge, spontanément ou non⁵⁸. Dans un cas comme dans l'autre, la personne handicapée ne peut éviter la redevance qu'en introduisant elle-même une contestation auprès de l'Agence (démarche curative). La perspective de devoir le faire peut du reste inciter la personne handicapée à recourir anticipativement à l'une des solutions de rechange proposées par l'Agence (démarche préventive).

Pour ces motifs, même lorsque la personne handicapée utilise le véhicule d'un tiers pour ses déplacements, elle est en fin de compte contrainte d'effectuer une démarche préventive ou curative afin de pouvoir réellement bénéficier de la gratuité de stationnement.

35. Contrairement à ce que soutient l'Agence, la situation décrite ci-dessus (n° 33) n'est ni le fruit d'une erreur ponctuelle commise dans le cadre du contrôle automatisé du stationnement⁵⁹ ni le résultat de « problèmes techniques de nature temporaire » liés à la mise en service de ce contrôle⁶⁰.

Le nombre de 3.496 redevances infligées à tort à des personnes handicapées durant le dernier trimestre 2021⁶¹ (soit après plus d'un an de mise en service⁶²) le démontre, tout comme la circonstance que l'Agence a estimé devoir proposer des solutions de rechange à la contestation d'une demande de paiement.

En réalité, la situation décrite ci-dessus (n° 33) découle uniquement de ce que le contrôle automatisé du stationnement mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars) se focalise sur la plaque d'immatriculation du véhicule stationné, alors que l'examen de la présence de la carte de stationnement pour personnes handicapées sur les photographies prises par la scan-car requiert une intervention humaine (n° 26). En d'autres termes, le contrôle litigieux ne repère pas avec la même efficacité la plaque d'immatriculation et la carte de stationnement pour personnes handicapées.

Ceci ressort clairement du cahier spécial des charges du marché relatif à l'utilisation de scan-cars, suivant lequel les plaques d'immatriculation sont détectées automatiquement, alors que les photographies prises par la scan-car doivent être examinées par une personne (n° 25).

⁵⁸ Ainsi, la personne handicapée concernée peut estimer que sa relation avec le tiers, son éthique personnelle ou des considérations plus prosaïques (elle doit pouvoir à nouveau faire appel au tiers concerné) lui interdisent de laisser cette redevance à charge du tiers. Elle peut également s'être engagée juridiquement vis-à-vis du tiers à prendre la redevance à sa charge

⁵⁹ Conclusions de l'Agence, n° 14, p. 15. L'Agence y affirme qu'elle « procède systématiquement à une vérification humaine et ne demande pas de redevance lorsque les photos du véhicule donnent la moindre indication de la présence d'une carte de personne handicapée » (cf. également n° 68, p. 66 : « il est inévitable que des erreurs soient commises lors des contrôles de stationnement »). Il faut donc en déduire qu'elle considère que, lorsqu'une demande de paiement de redevance est adressée à une personne handicapée qui a placé sa carte de stationnement sur la face interne du pare-brise du véhicule utilisé, cela serait uniquement le fruit d'une erreur humaine, commise lors de l'examen de la photographie par le « deskforce » ou lors de l'examen du véhicule par un « suiveur » dépêché sur place (L'Agence indique ne pas recourir à ce dernier procédé — n° 26)

⁶⁰ Conclusions de l'Agence, n° 10, p. 10

⁶¹ Conclusions d'UNIA, n° 4, p. 7 ; Conclusions de M. P. et CAWaB, n° 7, p. 10 (chiffre non contesté par l'Agence).

⁶² À l'audience, les parties ont indiqué situer la mise en service effective du contrôle automatisé du stationnement (scan cars) en Région de Bruxelles-Capitale au mois d'août 2020. C'est du reste à cette période que M. P. reçoit sa première invitation à payer une redevance (cf. ci-dessus, n° 6)

L'Agence le reconnaît au demeurant dans ses écrits de procédure :

« Bien que les véhicules scanneurs soient équipés pour lire les plaques d'immatriculation et non les cartes apposées derrière le pare-brise, [l'Agence] s'efforce de vérifier la présence d'une telle carte sur la base des photographies générées automatiquement »⁶³.

Les mots « s'efforce » ne peuvent que traduire une obligation de moyen ; le cahier spécial des charges du marché public relatif à l'utilisation de scan-cars le confirme en prévoyant la nécessité de dépêcher un « suiveur » sur place afin de « déterminer s'il y a [...] une carte [de stationnement pour personne] handicapé[e] sur le pare-brise »⁶⁴. Cette obligation de moyen est à comparer avec le passage du même cahier spécial des charges qui énonce que les scan-cars doivent disposer de caméras capables de « détecter les plaques d'immatriculation dans toutes les conditions (le jour, la nuit, quand il pleut ...) »⁶⁵ — ce qui implique une obligation de résultat.

Incidentement, le caractère inadapté du contrôle automatisé litigieux à la particularité de la dérogation accordée aux personnes handicapées, qui est d'être liée à une carte de stationnement personnelle et non à la plaque d'immatriculation du véhicule concerné (cf. ci-dessus, n° 3-4), est connu de l'Agence depuis au moins le 19 mai 2020 (n° 17).

36. La situation décrite ci-dessus (n° 33) est illicite.

Les personnes handicapées disposent en Région de Bruxelles-Capitale d'un droit à un stationnement gratuit (n° 3). Ce droit leur est accordé en considération des nombreuses difficultés qu'elles rencontrent dans leurs déplacements (n° 1).

En vertu de l'article 39, § 2, de l'ordonnance du 22 janvier 2009, lu en combinaison avec l'art. 72 de l'arrêté bruxellois du 18 juillet 2013, avec les articles 27.4 et 27bis du Code de la route et avec l'article 5 de l'arrêté ministériel du 7 mai 1999, ce droit à un stationnement gratuit⁶⁶ est uniquement subordonné à trois (3) conditions, à savoir :

- (i) le véhicule stationné doit être utilisé pour le transport d'une personne handicapée, que celle-ci le conduise elle-même ou non ;
- (ii) cette personne doit être titulaire d'une carte de stationnement pour personnes handicapées valable ; et
- (iii) cette carte doit être placée à l'avant du véhicule (en principe, sur la face interne du pare-brise).

En ce qu'il impose à des personnes handicapées qui remplissent ces trois (3) conditions de devoir de surcroît effectuer une démarche — curative ou préventive, au sens précisé ci-dessus (n° 33) —, afin de pouvoir bénéficier de leur droit à un stationnement gratuit, le contrôle automatisé mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars) ajoute une condition à ce que prévoient les dispositions précitées.

Or, l'Agence n'est pas habilitée à modifier ces dispositions de rang légal et réglementaire. Elle n'est pas davantage autorisée à porter atteinte, par la manière dont elle exécute sa mission de contrôle du stationnement⁶⁷, au droit que ces dispositions accordent aux personnes handicapées.

⁶³ Conclusions de l'Agence, n° 14, p. 15. Cf. également, n° 36, p. 40 : « [l'Agence] s'efforce de faire tout son possible pour que les titulaires de cartes de personne handicapée ne soient pas incommodés par les invitations à payer [une redevance de stationnement] ».

⁶⁴ Cahier spécial des charges, p. 38-39 (Pièce A.17 de l'Agence).

⁶⁵ Ibidem, p. 47. Cf. également les p. 44-45 : « La solution RMAI [reconnaissance mobile automatique de l'immatriculation] offre au moins les fonctionnalités suivantes : reconnaissance des plaques d'immatriculation ; [...] » (souligné par le Tribunal).

⁶⁶ Ce droit a été défini ci-dessus comme concernant les zones rouge, orange, grise, bleue, verte et « événement », mais non les zones exclues par l'exécutif bruxellois (cf. ci-dessus, n° 3).

⁶⁷ Art. 29, 5°, de l'ordonnance du 22 janvier 2009 : « [...] l'Agence du stationnement est chargée [...] 5° de la gestion et du contrôle de l'exécution de la politique du stationnement sur les voiries dont l'Agence du stationnement est en charge, en ce compris la perception des redevances de stationnement ».

Le Conseil supérieur national des personnes handicapées avait déjà dénoncé ce caractère illicite du contrôle litigieux (scan-cars) dans son avis n° 2020/04 du 20 mars 2020 (n° 16).

ii. Participation d'UNIA et de Monsieur P. à la concertation proposée par l'Agence

37. UNIA et Monsieur P. (en tant que représentant de CAWaB⁶⁸ ou en une autre qualité⁶⁹) ont assisté notamment assisté à des réunions de la Commission régionale de la mobilité⁷⁰. Ils ont en outre participé à « dix réunions » du « groupe de travail interne » constitué par l'Agence pour résoudre les difficultés rencontrées par les personnes handicapées suite à la mise en place du contrôle automatisé du stationnement (scan-cars)⁷¹.

S'appuyant sur ce fait, l'Agence reproche à UNIA et Monsieur P. de commettre un abus de procédure, voire de revenir sur leurs engagements et/ou leur adhésion à tout ou partie des solutions de rechange (démarche préventive) à la contestation de la redevance (démarche curative), en introduisant le présent litige ou en y faisant intervention volontaire agressive⁷².

Ce grief de l'Agence ne résiste pas à l'examen.

38. D'une part, il manque en fait : l'Agence a une vision tronquée de la position adoptée par UNIA ou Monsieur P. .

À peine deux mois et demi environ après la mise en service du contrôle automatisé du stationnement (scan-cars), UNIA a indiqué à l'Agence qu'elle doutait de la conformité de ce contrôle avec l'ordonnance du 5 octobre 2017⁷³. Elle a manifestement maintenu cette analyse jusqu'à ce jour, ainsi qu'en témoigne l'action en cessation examinée par la présente ordonnance.

Par ailleurs, s'il est exact qu'UNIA a adressé à l'Agence et à d'autres pouvoirs publics une recommandation⁷⁴ admettant le recours à certaines solutions de rechange (démarche préventive) à la contestation de la redevance (démarche curative), UNIA n'y a jamais accepté que la moindre démarche

⁶⁸ Cf. par exemple : Procès-verbal de la réunion du 13 octobre 2020 de la Commission régionale de la mobilité, section personnes à mobilité réduite, p. 1 (Pièce 3.3 d'UNIA; Pièce A.4 de l'Agence).

⁶⁹ Cf. par exemple : Procès-verbal de la réunion du 16 mars 2021 de la Commission régionale de la mobilité, section personnes à mobilité réduite, p. 1 (Pièce 3.4 d'UNIA; Pièce A.9 de l'Agence), où M. P. est désigné comme représentant « P. », une autre personne représentant CAWaB

⁷⁰ Cf. à ce propos les différents procès-verbaux déposés (Pièce 3.1 à 3.7 d'UNIA; Pièces A.3, A.4, A.9, A.11 et A.15 de l'Agence).

⁷¹ Conclusions de l'Agence, n° 23, p. 27-28. L'Agence ne dépose aucun procès-verbal ou document attestant de la tenue de ces réunions, mais les autres parties ne contestent pas avoir participé à celles-ci

⁷² Conclusions de l'Agence, n° 45-46, p. 48-49. Cf. également : *ibidem*, n° 33, p. 38 : « Le discours actuel des parties adverses est d'ailleurs en totale contradiction avec leurs commentaires enthousiastes sur les progrès réalisés lors des réunions de la Commission régionale de la mobilité » ; *ibidem*, n° 40, p. 43 : « il est surprenant que [M. P.], qui avait déjà salué la solution via une liste blanche en 2017, n'ait toujours pas pris la peine de s'y inscrire cinq ans plus tard. En s'inscrivant sur la liste blanche, [M. P.] aurait pu éviter tous les problèmes dont [il] se plaint » ; *ibidem*, n° 44, p. 47 : « [l'Agence] a développé et mis en oeuvre tout un ensemble de solutions de ce type, notamment en concertation et en accord avec les parties adverses

⁷³ Courrier du 16 octobre 2020 d'UNIA (Pièce 5 d'UNIA) : « [...] nous estimons que cette pratique pourrait être considérée comme une distinction de traitement indirecte au sens de l'ordonnance [...] du 5 octobre 2017 ». L'Agence affirme ne pas avoir reçu ce courrier (ses conclusions, n° 30, p. 35), mais elle ne conteste pas qu'UNIA ait adressé ce courrier à cette date ; ce courrier prouve donc bien quelle était la position d'UNIA à ce moment-là. À l'audience, les parties ont indiqué situer la mise en service effective du contrôle automatisé du stationnement (scan-cars) en Région de Bruxelles-Capitale au mois d'août 2020. C'est du reste à cette période que M. P. reçoit sa première invitation à payer une redevance (cf. ci-dessus, n° 6).

⁷⁴ Recommandation n° 261 du 2 février 2021 d'UNIA (Pièce 12 d'UNIA; Pièce A.6 de l'Agence).

supplémentaire soit imposée aux personnes handicapées souhaitant exercer leur droit à un stationnement gratuit. En effet, dans cette recommandation :

— UNIA préconise notamment « si les moyens technologiques le permettent, [d'] envisager le scan automatique de la carte de stationnement PMR en complément de la plaque d'immatriculation, par exemple via un système de puce Bluetooth »⁷⁵. S'il était adopté, ce procédé supprimerait en fin de compte les démarches actuellement imposées aux personnes handicapées ; leurs cartes de stationnement seraient en effet lues par les scan-cars avec la même efficacité que les plaques d'immatriculation (comp. n° 35). Ceci démontre qu'UNIA a toujours plaidé pour le respect du droit à un stationnement gratuit en Région de Bruxelles-Capitale. À cet égard, la circonstance que ce « système de puce Bluetooth » doive être autorisé par l'État fédéral⁷⁶ avant d'être mis en oeuvre dans les entités fédérées, et donc en Région de Bruxelles-Capitale, est indifférente ; et

— UNIA précise expressément qu'il revient à l'Agence et aux autres pouvoirs publics concernés de s' « assurer que le nouveau système [scan-cars] ne revienne pas sur des droits précédemment acquis. La gratuité du stationnement pour toutes les personnes détentrices de la carte de stationnement doit être maintenu, y compris sur les places non réservées aux personnes handicapées »⁷⁷. Ceci démontre à nouveau qu'UNIA a toujours plaidé pour le respect du droit à un stationnement gratuit en Région de Bruxelles-Capitale.

Quant à la participation d'UNIA et de Monsieur P. à des réunions relatives à la mise en place du contrôle automatisé du stationnement litigieux (scan-cars), elle traduit simplement leur volonté de :

- identifier l'origine des difficultés rencontrées par les personnes handicapées (à ce propos, cf. par exemple la situation de Monsieur P. relatée dans l'exposé des faits, ci-dessus, n° 5-13), c'est-à-dire comprendre la manière dont le contrôle automatisé litigieux (scan-cars) fonctionne;
- attirer l'attention des pouvoirs publics concernés, dont l'Agence, sur les difficultés rencontrées par les personnes handicapées ; et de
- chercher avec eux une manière de concilier le droit des personnes handicapées à un stationnement gratuit et les objectifs poursuivis par les pouvoirs publics en matière de contrôle du stationnement.

En somme, cette participation n'est que le reflet d'une attitude pragmatique et ouverte au dialogue. La circonstance qu'en définitive, le contrôle automatisé du stationnement (scan-cars) — tel qu'il est actuellement organisé — est inconciliable avec le respect du droit des personnes handicapées à un stationnement gratuit en Région de Bruxelles-Capitale (cf. ci-dessus, n° 36), ne saurait être reprochée à UNIA ni à Monsieur P. .

Et pourtant, l'Agence fait reproche à UNIA, Monsieur P. et CAWaB d'agir contre elle, alors que — selon elle — « la meilleure solution serait d'adapter la réglementation fédérale afin que tous les titulaires d'une carte de [stationnement pour] personne handicapée puissent bénéficier automatiquement [de leur droit à un stationnement gratuit] »⁷⁸; elle semble en déduire que « la procédure [judiciaire] actuelle est [...] totalement inadéquate »⁷⁹. Ainsi, l'Agence paraît soutenir qu'elle ne serait pas responsable du fait que le contrôle automatisé qu'elle met en oeuvre (scan-cars) viole notamment les dispositions réglementaires fédérales sur lequel le droit au stationnement gratuit des personnes handicapées est fondé (n° 36). Si tel est bien le sens de son reproche, l'Agence fait totalement fi du principe de légalité, en vertu duquel « gouvernants et gouvernés ne peuvent agir que dans le respect de la règle de droit »⁸⁰, et ce seul constat suffit à démontrer l'inanité de l'argument.

⁷⁵ Ibidem, p. 6

⁷⁶ Conclusions de l'Agence, n° 10, p. 10-11

⁷⁷ Recommandation n° 261 du 2 février 2021 d'UNIA, p. 6 (Pièce 12 d'UNIA; Pièce A.6 de l'Agence).

⁷⁸ Conclusions de l'Agence, n° 24, p. 28

⁷⁹ Conclusions de l'Agence, n° 39, p. 42 (dont la note de bas de page 93 renvoie au point « n° 23 [lire : n° 24, p. 28] » d ses conclusions).

⁸⁰ P. GOFFAUX, Dictionnaire élémentaire de droit administratif, 2e éd., Bruylant, Bruxelles, 2016, p. 355, v° « Légalité (principe de)

39. D'autre part, le grief de l'Agence manque en droit.

La renonciation à un droit ne se présume pas et ne peut se déduire que de faits qui ne sont pas susceptibles d'être interprétés autrement⁸¹. L'Agence ne démontre pas que Monsieur P. a renoncé à son droit à un stationnement gratuit et l'on a vu ci-dessus que la participation de ce dernier aux réunions relatives à la mise en place du contrôle automatisé litigieux ne résultait que de son attitude pragmatique et ouverte au dialogue.

Par ailleurs, UNIA et Monsieur P. ne sont pas habilités à représenter l'ensemble des personnes handicapées. Par conséquent, ni UNIA ni Monsieur P. n'auraient pu renoncer au nom de ces personnes à leur droit à un stationnement gratuit. Or, le présent litige n'intéresse pas seulement le cas individuel de Monsieur P. . CAWaB est également partie à la cause et celle-ci souligne mettre « en oeuvre une action d'intérêt collectif en matière de droits fondamentaux [au sens de l'article 17, al. 2, du Code judiciaire] »⁸². L'Agence ne conteste pas la recevabilité de cette action d'intérêt collectif.

iii. Distinction indirecte

40. À travers le contrôle automatisé du stationnement mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars), celle-ci traite de manière différente :

- toute personne dont le véhicule à moteur occupe une place de stationnement et qui a payé d'emblée la redevance applicable (parce qu'elle a utilisé l'application mobile de paiement ou l'horodateur disponible dès le début du stationnement), d'une part ; et
- toute personne handicapée qui remplit les trois conditions requises pour bénéficier du droit à un stationnement gratuit (cf. ci-dessus, n° 36), mais qui n'a eu recours à aucune démarche préventive au sens indiqué plus haut (n° 33; comme signaler son stationnement par le biais d'une application mobile ou par le biais du bouton spécifique se trouvant sur l'horodateur disponible), d'autre part.

En effet, seules des personnes de la seconde catégorie se voient enjoindre de payer la redevance applicable ou de contester celle-ci (n° 33).

L'Agence traite donc ces deux catégories de personnes de manière différente, alors qu'elles se trouvent dans une situation identique — ou à tout le moins comparable — en ce qu'elles sont toutes d'emblée en ordre vis-à-vis des règles de stationnement : dès le début de leur stationnement, les personnes de la première catégorie payent la redevance et les personnes de la seconde catégorie placent leur carte de stationnement pour personnes handicapées sur la face interne du pare-brise.

Autrement dit, sous couvert d'un contrôle automatisé du stationnement s'appliquant indistinctement à tous, l'Agence traite les personnes handicapées⁸³ de manière moins favorable que les personnes de la première catégorie.

Or, le handicap est un critère protégé⁸⁴.

⁸¹ Cass., 9 novembre 2015, R. G. n° S.13.0042.N, Pas., 2015, p. 2546; Cass., 26 décembre 2014, R. G. n° C.14.0121.N, Arr. Cass., 2014, p. 3071; Pas., 2014, p. 3044 ; Cass., 17 octobre 2014, R. G. n° C.130452.N, Arr. Cass., 2014, p. 2280 ; Pas., 2014, p. 2277 ; Cass., 24 décembre 2009, R. G. n° C.09.0024.N, Arr. Cass., 2009, p. 3231; Pas., 2009, p. 3246.

⁸² Conclusions de M. P. et de CAWaB, n° 1, p. 3

⁸³ Que celles-ci recourent à leur propre véhicule ou à celui d'un tiers. Il a en effet été exposé ci-dessus que, au regard de la situation examinée (n° 33), cette circonstance est indifférente en l'espèce (n° 34).

⁸⁴ Art. 5, 2°, de l'ordonnance du 5 octobre 2017

Par conséquent, la différence de traitement qui vient d'être décrite constitue une distinction indirecte au sens de l'ordonnance du 5 octobre 2017⁸⁵.

iv. Discrimination indirecte

41. La distinction indirecte constatée au point précédent constitue une discrimination indirecte au sens de l'ordonnance du 5 octobre 2017, si elle ne repose sur aucune justification. L'article 12, § 1, de cette ordonnance énonce en effet que :

« Toute distinction indirecte fondée sur l'un des critères protégés constitue une discrimination indirecte à moins que la disposition, le critère ou la pratique apparemment neutre qui est au fondement de cette distinction indirecte ne soit objectivement justifié par un but légitime et que les moyens de réaliser ce but soient appropriés et nécessaires ».

42. S'agissant du but poursuivi à travers le contrôle automatisé du stationnement (scan-cars), l'Agence a en l'espèce indiqué le 28 juin 2021 à UNIA que :

« Le contrôle par véhicules scanneurs présente l'avantage de garanties supplémentaires à tous les usagers. En effet, le contrôle par véhicules scanneurs permet d'augmenter l'efficacité et l'exactitude tout en préservant l'équité. Il s'agit indéniablement d'une garantie contre les abus dans un sens comme dans l'autre »⁸⁶.

Elle fait en outre valoir dans ses écrits de procédure que :

« [le contrôle automatisé du stationnement (scan-cars)] offre de nombreux avantages, tels que :

- 1° une capacité et une vitesse de contrôle considérablement accrues;
- 2° une précision des résultats nettement supérieure;
- 3° en raison précisément de la plus grande efficacité du contrôle des véhicules payants, une plus grande rotation du trafic, ce qui permet aux conducteurs (y compris les personnes handicapées) de trouver plus facilement une place, ainsi que l'encouragement de l'utilisation d'autres moyens de transport, ce qui sert des objectifs fondamentaux de la politique de mobilité;
- 4° le renforcement de la valeur probante des constatations, grâce à la détermination de coordonnées GPS très précises au moyen de satellites spatiaux et à la prise de photographies automatiques;
- 5° l'élimination de la possibilité d'abus par des contrôles incorrects;
- 6° en combinaison avec les différents systèmes innovants de contrôle numérisé mis en place par la concluante à la demande des parties adverses (app, SMS, ticket digital), l'élimination du risque d'erreur dans le contrôle humain de la présence d'une carte d'invalidité papier derrière le pare-brise;
- 7° la réduction des cas d'agression personnelle;
- 8° la possibilité de générer des informations stratégiques précises et des rapports historiques, notamment sur les taux d'occupation et la volonté de payer par zone, ce qui permet d'ajuster en permanence les politiques de mobilité et de stationnement, également au profit des personnes handicapées »⁸⁷; et que

« 1 scan-car fait 1.000 contrôles par heure, tandis qu'un steward à pied fait 672 contrôles par jour (s'il atteint son objectif personnel). Un contrôle plus efficace augmente la rotation des voitures payantes et favorise indirectement l'utilisation d'autres moyens de transport. Cela contribue à la réalisation des

⁸⁵ Art. 5, 5°, de l'ordonnance du 5 octobre 2017: « Pour l'application de la présente ordonnance, il y a lieu d'entendre par [...] 5° "distinction indirecte" : la situation qui se produit lorsqu'une disposition, un critère ou une pratique apparemment neutre est susceptible d'entraîner, par rapport à d'autres personnes, un désavantage particulier pour des personnes caractérisées par l'un des critères protégés ».

⁸⁶ Courrier du 28 juin 2021 de l'Agence (Pièce 11 d'UNIA; Pièce A.14 de l'Agence).

⁸⁷ Conclusions de l'Agence, n° 6, p. 9

objectifs fondamentaux de la politique de mobilité régionale. Les personnes handicapées en tirent également un avantage concret.

Comme expliqué plus haut, l'utilisation des véhicules scanneurs permet également d'augmenter la valeur probante des constatations, de contribuer à la prévention des abus par des contrôles incorrects, de réduire les erreurs humaines dans les contrôles de la présence de la carte de [stationnement pour] personne handicapée ainsi que les cas d'agression personnelle, et de soutenir l'adaptation permanente des politiques de mobilité et de stationnement, en faveur des personnes handicapées elles aussi »⁸⁸.

Ce but de réaliser un contrôle du stationnement plus efficace et d'obtenir ainsi les divers avantages qui en découlent ne saurait en aucun cas être légitime dès lors que, en l'occurrence, le moyen retenu pour l'atteindre est illicite (cf. ci-dessus, n° 36).

Il s'ensuit que la distinction indirecte constatée ci-dessus ne peut pas être justifiée et qu'elle constitue une discrimination indirecte, interdite par l'ordonnance du 5 octobre 2017.

v. Cessation

43. UNIA, Monsieur P. et CAWaB demandent la cessation de la discrimination indirecte constatée au point précédent. À ce titre, ils demandent plus particulièrement à ce Tribunal d'enjoindre à l'Agence :

« de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les véhicules identifiés en défaut de paiement par les véhicules scanneurs n'incluent pas les véhicules pour lesquels une carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est apposée sur le pare-brise » (cf. leurs dispositifs respectifs, reproduit ou résumé ci-dessus, n° 29-30).

L'Agence ne formule aucune objection particulière à l'encontre de cette demande. Elle soutient certes de manière générale que « les demandes [d'UNIA, Monsieur P. et CAWaB] sont en fait sans objet »⁸⁹, mais les considérations qui précèdent démontrent que ces demandes ont bel et bien un objet.

Aussi, il sera fait droit à la demande précitée.

vi. Astreinte

44. UNIA, Monsieur P. et CAWaB demandent que l'injonction examinée au point précédent soit assortie d'une astreinte de 2.500 EUR par jour, si elle n'est pas exécutée dans le mois qui suit la signification de la présente ordonnance (cf. leurs dispositifs respectifs, reproduit ou résumé ci-dessus, n° 29-30).

L'Agence ne formule pas non plus d'objection particulière à l'encontre de cette demande. Elle expose toutefois dans ses écrits de procédure que :

« [...] la réintroduction des contrôles à pied, y compris le recrutement et la formation des collaborateurs additionnels nécessaires, prendrait au moins 10 mois, jusqu'en janvier 2023 »⁹⁰.

À ce stade de la procédure, il n'appartient pas à ce Tribunal de se prononcer sur le point de savoir si cette « réintroduction des contrôles à pied » est une réponse adéquate à l'injonction examinée au point précédent ni de dire si elle constitue la seule réponse envisageable. Quoiqu'il en soit, ce passage des écrits de procédure de l'Agence laisse entendre qu'un délai d'exécution plus important que celui prévu par UNIA et consorts doit être accordé à l'Agence, avant la prise de cours de l'astreinte sollicitée, sous peine d'être déraisonnable.

Cependant, ce délai d'exécution ne saurait être étendu jusqu'en janvier 2023, puisque l'Agence a sciemment ignoré l'avis n° 2020/04 du 20 mars 2020 du Conseil supérieur national des personnes handicapées dénonçant le caractère illicite du contrôle automatisé litigieux (scan-cars) (cf. ci-dessus, n°

⁸⁸ Conclusions de l'Agence, n° 70, p. 67

⁸⁹ Conclusions de l'Agence, n° 44, p. 47

⁹⁰ Conclusions de l'Agence, n° 76, p. 73

16). L'Agence affirme du reste dans ses écrits de procédure qu'une issue favorable pour les personnes handicapées serait imminente⁹¹ et observe notamment à cet égard que le « plan d'action fédéral handicap 2021-2024 » prévoit de « trouver rapidement une solution technique au problème des scan-cars et ce, en coopération avec les Régions et les autorités locales »⁹².

Toujours afin d'assurer le caractère à la fois dissuasif et proportionné de l'astreinte sollicitée, il y a également lieu de revoir son montant unitaire et de lui assigner un total maximum, comme précisé au dispositif de la présente ordonnance.

vii. Indemnisation de Monsieur P.

45. Monsieur P. demande la condamnation de l'Agence à lui verser une indemnité de 1.300 EUR — ou, à tout le moins, de 650 EUR — en réparation de son préjudice moral (cf. son dispositif, reproduit ci-dessus, n° 30).

Dans ses écrits de procédure, l'Agence ne formule pas non plus d'objection particulière à l'encontre de cette demande. Elle a cependant fait valoir à l'audience de plaidoiries que les conditions de la responsabilité extracontractuelle (faute, dommage et lien causal) devaient être réunies.

46. Selon l'article 19, § 2, de l'ordonnance du 5 octobre 2017, lorsqu'une discrimination est constatée dans le cadre d'une action en cessation et que la victime de cette discrimination demande l'indemnisation de son dommage moral, le juge saisi peut lui accorder « l'indemnisation forfaitaire visée à l'article 17, paragraphe 2 ». Cette dernière disposition de l'ordonnance du 5 octobre 2017 énonce que :

« L'indemnisation forfaitaire du préjudice moral visée au paragraphe 1er est fixée à un montant de 650 euros. Ce montant est porté à 1.300 euros dans le cas où le contrevenant ne peut démontrer que le traitement litigieux défavorable ou désavantageux aurait également été adopté en l'absence de discrimination, ou en raison d'autres circonstances, telles que la gravité du préjudice moral subi ».

À supposer — comme l'Agence l'a soutenu à l'audience de plaidoiries — que l'octroi de cette indemnisation forfaitaire ne soit pas automatique dès lors qu'une discrimination est constatée dans le cadre d'une action en cessation⁹³, il y a lieu de constater que la discrimination retenue en l'espèce constitue une faute au sens de l'article 1382 de l'ancien Code civil dans le chef de l'Agence et qu'elle a causé un dommage moral à Monsieur P. . En effet :

- la discrimination constatée est liée au caractère illicite du contrôle automatisé du stationnement mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars);
- l'Agence n'invoque aucune cause de justification empêchant de considérer que cette illégalité est une faute. Du reste, le Conseil supérieur national des personnes handicapées avait déjà dénoncé le caractère illicite du contrôle litigieux (scan-cars) dans son avis n° 2020/04 du 20 mars 2020 (n° 16), ce qui tend à exclure toute erreur invincible dans le chef de l'Agence pour la période qui suit cet avis ; et
- cette faute de l'Agence a suscité l'échange de très nombreux courriers entre Monsieur P. et l'Agence à propos des onze (11) redevances qui ont été indûment réclamées au premier (n° 5-13). Cette correspondance fastidieuse n'a pu que provoquer chez Monsieur P. un vif sentiment d'injustice, aggravé par la conviction — fondée, on l'a vu ci-dessus — que l'Agence violait sciemment son droit à un stationnement gratuit.

⁹¹ Conclusions de l'Agence, n° 44, p. 47 : « ces mesures sont soit en vigueur, soit dans un état de préparation très avancé, avec une perspective concrète de mise en oeuvre à très court terme »

⁹² Conclusions de l'Agence, n° 24, p. 29, où elle renvoie à sa pièce A.16 (Plan d'action fédéral handicap 2021-2024).

⁹³ Par souci d'économie, le Tribunal ne tranche pas cette question

L'Agence ne démontrant pas que « le traitement litigieux défavorable ou désavantageux aurait également été adopté en l'absence de discrimination », le montant de 1.300 EUR sera accordé à Monsieur P. .

c) Conclusion et dépens

47. Il découle de tout ce qui précède qu'UNIA, Monsieur P. et CAWaB remportent leur procès.

L'Agence doit dès lors prendre en charge les dépens, y compris l'indemnité de procédure⁹⁴.

UNIA réclame à ce propos un montant de 1.560 EUR; Monsieur P. et CAWaB également.

Ce montant n'étant pas contesté par l'Agence et cette double demande ne dépassant pas le plafond prévu par l'article 1022, al. 5, du Code judiciaire, il y sera fait droit.

La procédure ayant été introduite par une requête contradictoire, les dépens ne comprennent pour le surplus que la contribution de 22 EUR prévue par l'article 4, § 2, de la loi du 19 mars 2017 instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne. Il s'ensuit que les dépens dans le chef d'UNIA doivent être fixés à 1.582 EUR (1.560 EUR + 22 EUR).

48. Pour les affaires inscrites ou réinscrites au rôle général des tribunaux de première instance le 1^{er} février 2019 ou à une date ultérieure, un droit de mise au rôle de 165,00 EUR est dû⁹⁵.

Le droit de mise au rôle doit être mis à charge de la partie qui perd le procès par le juge dans sa décision définitive⁹⁶. L'administration du SPF Finances est chargée du recouvrement de ce droit au nom de l'État belge⁹⁷.

L'Agence perdant le présent litige (cf. ci-dessus), ce droit de mise au rôle sera mis à sa charge.

G. DÉCISION

Vu la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire et compte tenu des motifs exposés ci-dessus, le Tribunal, statuant contradictoirement et comme en référé :

- déclare l'action d'UNIA et l'intervention de Monsieur P. et de CAWaB recevables et fondées ;
- par conséquent, constate que le contrôle automatisé du stationnement mis en oeuvre par l'Agence (scan-cars) induit une discrimination indirecte fondée sur le handicap ;
- ordonne la cessation de cette discrimination ;
- dans ce cadre, ordonne à l'Agence de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les véhicules identifiés en défaut de paiement par les scan-cars n'incluent pas les véhicules pour lesquels une carte de stationnement pour personnes handicapées est apposée sur la face interne du pare-brise ;
- dit que l'Agence sera redevable d'une astreinte de 1.000 EUR par jour de retard, avec un maximum de 60.000 EUR, si l'injonction précitée n'est pas exécutée dans les quatre (4) mois suivant la signification de la présente ordonnance ;
- dit que l'Agence doit verser 1.300 EUR à Monsieur P. en réparation du préjudice moral qu'il a personnellement subi du fait de la discrimination précitée ;
- dit que l'Agence doit prendre en charge les dépens, fixés à :
 - o 1.582 EUR (indemnité de procédure comprise) dans le chef d'UNIA; et à

⁹⁴ Art. 1017 et 1018 du Code judiciaire

⁹⁵ Art. 2691 du Code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe

⁹⁶ Art. 269 du même code.

⁹⁷ Art. 6 de l'arrêté royal du 28 janvier 2019 relatif à l'exécution du code des droits d'enregistrement, d'hypothèque et de greffe et à la tenue des registres dans les greffes des cours et tribunaux, qui renvoie à la loi domaniale du 22 décembre 1949 (cf. spéc. l'art. 3 de cette loi).

- o 1.560 EUR (indemnité de procédure) dans le chef de Monsieur P. et de CAWaB réunis ;
- dit que l'Agence est redevable de 165 EUR envers l'État belge (SPF Finances) ; et
- conformément à l'article 19, § 4, dernier al., de l'ordonnance du 5 octobre 2017, invite le greffe à communiquer la présente ordonnance au Procureur du Roi de Bruxelles, en même temps qu'aux parties.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique de la chambre des référés du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, le 2 mai 2022,

Où étaient présents et siégeaient :

- M. Thierry DELVAUX, juge; et
- M. Frédéric QUANDT, greffier délégué