

DIMANCHE 3 FÉVRIER 2019

LE JOURNAL DU DIMANCHE

Grand Paris

TRANSPORT Un an après la privatisation des contrôles et des amendes à Paris, les résultats sont surprenants

CHIFFRES Les pénalités et recours sont en baisse, mais les paiements et les places libérées sont plus nombreux

L'adjoint d'Anne Hidalgo chargé des déplacements, de la voirie et de l'espace public, Christophe Najdovski (EELV), dresse un bilan « très positif » de la réforme du stationnement mise en place au 1^{er} janvier 2018 dans la capitale (comme partout en France). « La physionomie des rues de Paris a complètement changé depuis un an : on y voit beaucoup moins de voitures garées et donc beaucoup plus de places disponibles. » Et ce malgré un démarrage laborieux au premier trimestre : bugs techniques, erreurs des agents de contrôle, objectifs non atteints par les deux nouveaux opérateurs privés - Streeteo (filiale d'Indigo) et Moovia (filiale de Transdev) - et même fraude interne qui a poussé la Ville à déposer une plainte contre un responsable de Streeteo. La réforme a consisté à transférer la compétence du stationnement de l'État aux collectivités. L'ancienne amende pénale unique de 17 euros - non dissuasive - est devenue un « forfait post-stationnement » (FPS), dont le montant est fixé par la commune. La plupart des grandes villes l'ont augmenté* et ont fait appel à des sociétés privées. À Paris, le FPS s'élève à 50 euros dans la zone 1 (arrondissements 1 à 11) et à 35 euros dans la zone 2 (12 à 20) ; avec un tarif minoré de 30 % en cas de paiement sous 96 heures. À Lyon, le FPS atteint 60 euros. Après des débuts chaotiques, Streeteo et Moovia effectuent aujourd'hui 75 000 contrôles par jour, « dans toutes les rues sans exception », dit la mairie, soit plus de la moitié des 133 530 places de stationnement payant de la capitale.

« Sur 100 places, 12 sont inoccupées » Pourtant, contrairement à ce qu'on pourrait croire, le nombre d'amendes a baissé en 2018 : 3,2 millions de FPS ont été délivrés, contre 4 millions de PV de contravention en 2017. Par contre, « le taux de respect du paiement a doublé, passant de 9 % à 20 % », se félicite l'adjoint écologiste. Ce qui signifie tout de même que 80 % des automobilistes ne paient toujours pas leur parcimètre. « Les contrôles vont s'intensifier en 2019 », promet Christophe Najdovski. Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, conteste les « chiffres



Premier bilan pour le stationnement payant

bidon de la mairie ». Selon son recensement, les deux tiers des automobilistes près de la gare Montparnasse s'acquitteraient de leur droit de stationnement. En fait, la mairie distingue le stationnement des visiteurs et le stationnement résidentiel, « payé, lui, à 90 % ». D'ailleurs, les demandes de cartes d'abonnés aux tarifs préférentiels (résidents ou professionnels) ont bondi de + 30 % depuis la réforme. Pierre Chasseray dénonce aussi les « dérives de la privatisation du stationnement : les entreprises privées recherchent naturellement la rentabilité, ce qui incite leurs agents à faire du zèle et à délivrer des amendes indues ». Ce à quoi la Ville rétorque que Streeteo et Moovia peuvent prétendre à un intéressement indexé non pas sur le nombre de FPS émis mais sur les recettes provenant du paiement immédiat du stationnement. Ces recettes - paiements et FPS - ont été plus faibles que prévu en 2018 :

230 millions d'euros. La « preuve », pour Christophe Najdovski, que « la Ville ne pratique pas une politique du chiffre ». L'objectif est d'aboutir à un « fonctionnement vertueux », insiste-t-il. À l'en croire, le but est atteint : « Sur 100 places, 12 sont inoccupées, contre trois ou quatre précédemment. Cela évite de tourner des heures pour se garer, fluidifie le trafic et fait baisser la pollution de l'air. »

Le nombre de recours a également diminué en 2018. Selon le cabinet Claisse & Associés, avocats de la Ville de Paris, 3 % des FPS apposés sur les véhicules ont fait l'objet d'un « recours administratif préalable obligatoire » (Rapo), soit 110 000 recours en 2018, contre 160 000 en 2017. Plus de la moitié de ces Rapo ont été favorables à l'usager. « Paris a voulu un premier recours utile, plutôt tolérant

et soucieux de pédagogie », assure M^e Jean-Alexandre Cano, chargé du dossier au cabinet Claisse. Pour les contestations n'ayant pas obtenu gain de cause (16 % à Paris), une nouvelle juridiction administrative a été spécialement créée : la Commission du contentieux du stationnement payant. Installée à Limoges, cette CCSP a examiné 10 000 recours par mois en moyenne depuis juillet 2018 - la moitié concerne Paris, 10 % Marseille, 3 % Bordeaux.

Dans la capitale, plus de 75 000 contrôles par jour sont effectués par les deux opérateurs privés Streeteo et Moovia.

É. BAUDET/DIVERGENCE POUR LE JDD ; M. FOURMYSIPA ; P. LAVIELLE/L'PMAXPPP



Plusieurs nouvelles jurisprudences établies

Afin d'établir une jurisprudence sur certains points, plusieurs audiences publiques se sont tenues. Il s'agissait par exemple de savoir si la carte de stationnement des personnes handicapées doit être visible sur le tableau de bord ou si le simple fait d'en être détenteur suffit à être exonéré d'un FPS : la CCSP a opté pour la seconde option, contre l'avis de la Ville de Paris. Autre type de contentieux : la preuve du caractère payant des places. Cette fois, la Commission a donné raison à la mairie. « Il appartient à l'usager de démontrer l'irrecevabilité du contrôle, pas à la municipalité », résume l'avocat. Concernant les voitures louées, la juridiction a décidé que, « contrairement à l'ancien système, le loueur est maintenant tenu de payer le FPS ; à lui de se tourner ensuite vers son client ». Quant à l'argument d'usurpation de plaque d'immatriculation, l'automobiliste doit prouver qu'une plainte a bien été déposée au commissariat. On n'évite plus le parcimètre aussi facilement. ●

BÉRTRAND GRECO

Gratuit pour les scooters et motos, mais...

À Paris, le stationnement est payant pour les voitures et les poids lourds de 9h à 20h, du lundi au samedi, sauf jours fériés, y compris en août. Pour les automobilistes visiteurs, le prix s'élève à 4 euros de l'heure



en zone 1 (du 1^{er} au 11^e arrondissement) et à 2,40 euros en zone 2 (12^e au 20^e). Le stationnement résidentiel, lui, coûte 9 euros la semaine (45 euros par an). Idem pour le stationnement des professionnels sédentaires (commerçants, artisans...). Pour les professionnels mobiles (réparation, entretien...) : 0,50 euro par heure, avec une carte de 240 euros par an. Le stationnement est gratuit pour les personnes handicapées, les professionnels de santé et les véhicules électriques. Ces derniers peuvent aussi se garer sans payer sur les 3 000 anciennes places d'Autolib'. Quant aux motards et conduc-

teurs de scooters, ils bénéficient depuis courant 2018 - à Paris* - de la gratuité du stationnement sur les 133 530 emplacements des voitures. Ils disposent aussi de plus de 50 000 places dédiées (6 000 nouvelles depuis 2014). « Les deux-roues motorisés n'ont plus d'excuse : les trottoirs sont totalement interdits », prévient Christophe Najdovski. En 2018, 106 000 PV ont été dressés contre les motos et scooters garés sur les trottoirs. La future police municipale aura la même mission. ● B.G.

* Vincennes et Charenton-le-Pont (94) ont décidé en avril de rendre payant le stationnement des motos et scooters (de 1,50 à 2 euros les deux heures). Une première en France.

* Le FPS est de 20 euros à Antony (92), 25 euros à Pontaise (95), 32 euros à Courbevoie (92), 35 euros à Vincennes (94), Meudon ou Boulogne-Billancourt (92).