

STATIONNEMENT PAYANT AU 1^{ER} JANVIER 2018

UN JACKPOT À 1,5 MILLIARD

Le contrôle du stationnement dans les grandes agglomérations s'ouvre au secteur privé et s'automatise. Sous couvert de modernisation, l'opération assurera surtout aux grandes villes une large manne. PAR EMMANUEL LÉVY

Nous, nous regardons si l'usager a payé. Combien et pour combien de temps. Moi, si il y a un petit dépassement, même une demi-heure, je ne verbalise pas. Et les collègues font pareil »,

explique goguenard Richard, un des 1 400 agents de surveillance de Paris. Automobilistes parisiens, vous détestiez les aubergines ? En croisant leurs remplaçants tout d'indigo vêtus, identité visuelle de la marque dénommée... Indigo, leader français de la gestion du stationnement, ou tout de jaune habillés, couleur du challenger, Effia, vous risquez de les regretter. Au 1^{er} janvier 2018, comme de nombreuses villes parmi les 800 qui le pratiquent, Paris confiera le contrôle du stationnement payant au privé. Ce n'est qu'une des multiples révolutions que réserve l'application de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam), de 2014, qui donne aux municipalités la totale maîtrise du stationnement : de la politique tarifaire à la sanction de la fraude, en passant par le contrôle, avec à la clé le pactole des PV. A charge pour les maires de conserver cette compétence ou de la déléguer au privé. C'est cette deuxième possibilité qu'a choisie la Mairie de Paris ; elle devrait pro-

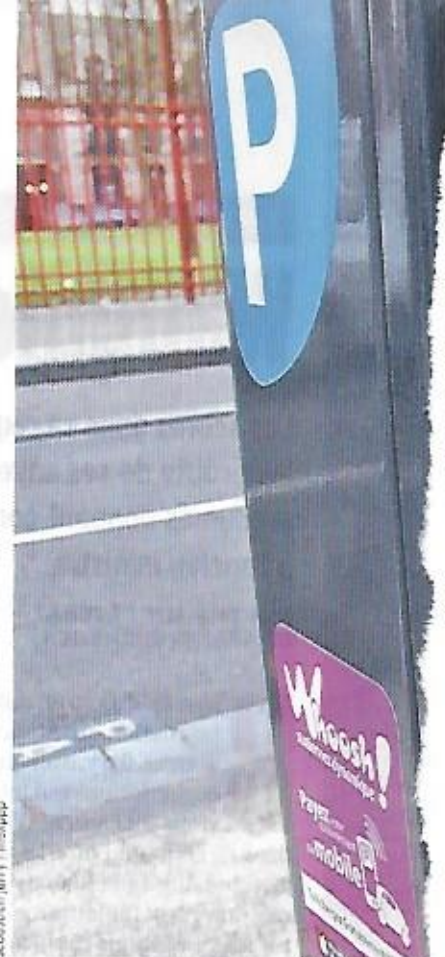
chainement annoncer les vainqueurs des appels d'offres pour les trois secteurs géographiques de 40 000 à 50 000 places à contrôler. A Metz, Indigo a déjà remporté le marché. Tout y est prêt pour 2018, contrairement à Paris, où seul le contrôle a été délégué. « Indigo assurera la mission de contrôle du stationnement en utilisant notamment un véhicule Lapi [lecture automatique des plaques d'immatriculation]. En complément, Indigo gèrera le suivi de l'encaissement des forfaits de poststationnement. [...] Indigo assurera la fourniture, la maintenance et la collecte des horodateurs », assure l'industriel sur son site.

BIG DATA ET MOULT PRUNES

Les Parisiens sont prévenus. L'infamale machine à lire les plaques pointera le bout de son objectif dès qu'elle aura le feu vert de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Car la maire de Paris, Anne Hidalgo, ne cache rien de ses ambitions. Il faut « moderniser les

LA NOUVELLE ARCHITECTURE EST UNE VASTE MACHINE À POMPER L'ARGENT ET À L'ORIENTER NON PLUS VERS L'ÉTAT, MAIS VERS LES COMMUNES.

sebastien jerry / m.sppp



pratiques de contrôle, qui existent déjà dans d'autres villes, en utilisant notamment des moyens numériques automatisés, par exemple pour la lecture des plaques d'immatriculation », expliquait-elle dans une récente interview. Les rues de la capitale sont déjà hérissées d'horodateurs nouvelle génération. Pour obtenir son ticket, il faut désormais entrer sa plaque d'immatriculation et nourrir la base de données centrale : quelle voiture a payé, pour combien de temps et dans quel périmètre. Il s'agit d'un préalable pour que les images de la caméra à reconnaissance visuelle soient comparées en temps réel à la base de données. Pour les resquilleurs, la plaque accompagnée du montant à payer est immédiatement transmise à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions



qui gère déjà les PV électroniques. L'agence enverra à votre adresse une formule de règlement. Bref, de la prune façon industrielle...

Un système équivalent de reconnaissance de plaque est d'ailleurs déjà en service dans les parkings souterrains : les voitures sont identifiées à leur entrée et à leur sortie, permettant au système de calculer le prix à payer. Tout bénéf pour l'opérateur : moins de machines, moins de personnels et, surtout, fini les petits temps de battement. Les cinq petites minutes gratuites, le temps d'aller de la caisse automatique à la voiture, sont désormais facturées. Des millions de petites minutes gratuites qui disparaîtront aussi pour le stationnement de surface, avec le paiement par téléphone portable par exemple.

Mais la privatisation et l'automatisation du contrôle ne sont pas les seules mauvaises nouvelles pour les automobilistes... et les fraudeurs, qui risquent de regretter la bonne vieille prune à 17 €. En dépenalisant le stationnement en voir, la loi de 2014 a donné naissance à un nouveau concept : le forfait post-stationnement (FPS), qui se

substitue au bon vieux PV. Calqué sur la pratique des autoroutes qui facturent le tarif du trajet maximal quand un automobiliste perd son ticket ou fraude aux barrières du péage, le FPS sanctionne l'automobiliste étourdi du temps maximal de stationnement.

Alors combien ce FPS vous coûtera-t-il dans la capitale ? 50 € ! La Mairie a en effet opportunément annoncé la création d'un nouveau forfait de stationnement de six heures à ce prix, quand jusqu'à présent le stationnement rotatif était limité à deux heures...

Cette réforme est depuis longtemps réclamée par les élus locaux réunis notamment au sein du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), le lobby qui a obtenu la dépénalisation. Mais pas seulement. Evidemment présentée comme une réforme « moderne », la nouvelle architecture est aussi une vaste machine à pomper l'argent et à l'orienter non plus vers l'Etat mais vers les communes. Et tant pis pour l'Etat qui contrairement aux promesses du Gart ne touchera pas de TVA sur les redevances. Tant pis également pour les petites villes

LES JEUX SONT FAITS

Au 1^{er} janvier, le forfait post-stationnement (FPS) se substituera au bon vieux PV. Calqué sur la pratique tarifaire des autoroutes, le FPS sanctionne l'automobiliste étourdi du temps maximal de stationnement, soit 50 €, contre 17 du temps des PV.

de moins de 10 000 habitants qui recevaient elles aussi leur part du gâteau des amendes.

LE PACTOLE DES MÉTROPOLIS

Les grandes gagnantes de cette réforme sont donc les grandes agglomérations, à commencer par Paris. Avec presque 6 millions de PV dressés, sur la vingtaine de millions pour toute la France, la capitale ne recevait avec l'ancien système que 35 millions d'euros. Toutes choses restant égales, à raison de 50 € le FPS, ce sont près de 300 millions d'euros de recettes de PV qui se déverseraient dans les caisses de la Mairie de Paris. Ce chiffre paraît cependant un peu fantaisiste, car, sous cette menace financière, les automobilistes devraient vite changer leurs habitudes de paiement, à l'instar de leurs homologues madrilènes. Dans la capitale espagnole, l'arrivée du privé et de ses véhicules Lapi a fait fondre le taux de non-paiement du stationnement. Et c'est justement là-dessus que comptent nos édiles. Paris, qui communique sur un taux de fraude de 91 %, a clairement fixé ses objectifs, sa réduction à 50 % et un quadruplement de la recette issue des horodateurs pour ses 140 000 places payantes en surface : passer de 100 millions à 400 millions d'euros. Que ce taux baisse à 30 %, et la recette dépasse le demi-milliard d'euros ! Bref, sur le pavé, une mine d'or.

A l'échelle nationale, c'est la même limonade. Le Gart ne le met pas trop en avant, mais il a fait ses comptes. Résultat, alors que les recettes issues des horodateurs affichaient péniblement 540 millions, la réforme devrait conduire à récupérer entre 1 et 1,5 milliard d'euros supplémentaires, directement pompés dans la poche des conducteurs.

Coup de bol pour Emmanuel Macron, comme produit d'une redevance domaniale ce presque 0,1 point de PIB que les Français devront financer n'est pas pris en compte dans le calcul du taux des prélèvements obligatoires. C'est aussi ça, le bon coup. ■