

Politiques & institutions

POINT DE VUE / Expert

Quatre mois avant l'entrée en vigueur d



Les collectivités territoriales se rapprochent inexorablement de l'entrée en vigueur de l'article 63 de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 (instaurant l'article L. 2333-87 du CGCT) qui va constituer un véritable tournant dans la détermination et la conduite de politiques de stationnement pour le bloc communal.

Concrètement, qu'est ce qui change ?

Une nombreuse littérature, et notamment le *Guide du Cerema* mis à jour au printemps 2017, est venue préciser la nature des changements opérés.

Nous ne rappellerons ici que les principales modifications : suppression du droit de stationnement au profit d'une redevance pour le paiement immédiat, libre fixation par les collectivités ou les EPCI de la redevance pour paiement ultérieur, soit le Forfait de post-stationnement (FPS), possibilité de confier le contrôle et la surveillance à un tiers contractant, gestion des recours administratifs préalable obligatoires (RAPO) par l'autorité dont relève l'agent ayant émis l'avis et, création d'une nouvelle juridiction administrative spécialisée en charge de ce contentieux, située à Limoges.

Où en sont les collectivités ?

S'il est difficile de tirer un constat unique, de nombreuses collectivités

accusent néanmoins un retard à l'allumage dans la préparation de la réforme. Certaines ont longtemps espéré un nouveau report de l'entrée en vigueur de la loi.

Les collectivités doivent entrer dans une phase opérationnelle de mise en route de la réforme pour être prêtes au 1^{er} janvier 2018.

En premier lieu, elles doivent délibérer pour ajuster la tarification. Il s'agira d'arrêter le montant de la redevance (paiement immédiat ou spontané), de déterminer le montant du FPS (éventuellement par zone) et, le cas échéant, le montant d'un FPS dit « minoré » en cas de paiement rapide par l'utilisateur (la définition d'un paiement rapide étant du ressort de la collectivité). La fixation du FPS aura une incidence sur la tarification, puisque le montant du FPS devra être égal à la durée maximale de stationnement de la zone (hors abonnement). Toujours s'agissant du FPS, les collectivités devront arrêter son mode de notification, soit sur le pare-brise du véhicule

(comme aujourd'hui), soit via l'ANTAI (par voie postale).

Si de nombreuses collectivités s'orientent vers une prise de délibération en septembre, nous constatons déjà des disparités sur le montant de FPS entre, les villes importantes, qui envisagent des montants incitatifs (35 à 50 euros), les collectivités qui souhaitent un *statut quo* pour faciliter l'acceptation de la réforme par l'utilisateur (autour de 17 euros), et les autres qui, soit par leur proximité avec Paris, soit parce qu'elles présentent une attractivité touristique, soit encore parce qu'elles ont des problématiques de gestion de l'espace public, s'orientent vers des montants médians autour de 30 à 35 euros.

La question des équipements techniques et de leur compatibilité avec la réforme est un point majeur à ne pas occulter. Les fournisseurs commencent à mettre en garde les collectivités sur leur capacité à répondre à des sollicitations à partir de septembre. Sont concernés no-

e la **dépénalisation du stationnement**

tamment les parcs d'horodateurs, nécessitant une mise à niveau plus ou moins importante, les moyens pour émettre et notifier le FPS (PDA, imprimante, etc.), les modalités de gestion des FPS, des RAPO, des paiements (et les interfaces informatiques à prévoir avec l'ANTAI, la DGFiP).

Naturellement, elles devront également prévoir d'afficher ce nouveau barème tarifaire.

S'agissant des possibilités offertes en matière d'externalisation, plusieurs schémas sont envisageables, par délégation de service public, par marché public, ces schémas pouvant être plus ou moins sophistiqués, dans la limite des textes. Il est en revanche trop tard pour envisager une DSP opérationnelle au 1^{er} janvier prochain. Les collectivités voulant à terme s'orienter vers ces schémas doivent imaginer des solutions temporaires (gestion en régie, externalisation partielle par exemple), le temps de conduire les procédures idoines.

Enfin, les agents qui devront contrôler le stationnement doivent recevoir les formations nécessaires pour appréhender ces évolutions (calcul du FPS, nouveaux équipements, informations des usagers, etc.).

A défaut de prendre ces décisions, les collectivités n'auront d'autre choix que d'instaurer une gratuité du stationnement ou une réglementation par disque (zone bleue).

Quel impact financier pour les collectivités ?

Les recettes du stationnement sur voirie constituent un enjeu important pour les collectivités, du

fait de leur situation financière tendue (baisse des dotations, faible dynamisme fiscal sur certains territoires, etc.).

Les recettes issues du paiement immédiat ont vocation à abonder le budget général de la collectivité ayant institué le tarif. De ce point de vue, la réforme ne change pas la situation précédente.

POUR LES RECETTES DES FPS, LA SITUATION EST PLUS COMPLEXE.

TROIS CAS DE FIGURE COEXISTENT :

■ En Ile-de-France, le schéma a été précisé par la loi de Finances rectificatives 2016 : les communes franciliennes percevront la totalité du produit correspondant aux amendes de police dressées sur leur territoire (hors stationnement payant), modulo une contribution versée à Ile-de-France Mobilités et à la Région, égale aux montants versés avant la réforme.

■ Dans les métropoles et communautés urbaines hors Ile-de-France, ces recettes sont reversées en intégralité à l'EPCI compétent pour la réalisation des opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et de la circulation, modulo les coûts relatifs à la mise en œuvre des FPS.

■ Dans les autres cas, une convention, résultant d'un accord local, doit être signée chaque année entre la commune et l'EPCI compétent (cf. point 2. ci-dessus) avant le 1^{er} octobre pour fixer la part des recettes issues des FPS qui sera reversée (même en l'absence de reversement).

La passation des conventions de financement pourrait susciter des crispations entre villes et EPCI, tant sur la fixation de la clé de répartition des produits des FPS que sur le montant / la nature des

charges pouvant être déduites (coûts engendrés par la mise en œuvre des FPS). Le risque est naturellement que les villes intègrent les recettes FPS dans leur budget général pour le financement de projets extérieurs à l'affectation prévue par la loi (transports en commun et opérations respectueuses de l'environnement et de la circulation), se mettant de facto hors du champ légal.

Et l'usager dans tout cela ?

La communication vers les usagers peut paraître aujourd'hui insuffisante. A quatre mois de son entrée en vigueur, **la réforme reste très méconnue du grand public**. Seule la communication de la Ville de Paris, largement relayée par les médias, et quelques publications dans des magazines municipaux semblent avoir été mises en œuvre, ce qui semble insuffisant pour assurer une appropriation de la réforme au 1^{er} janvier prochain. Les objectifs de la réforme, leurs implications pratiques pour les usagers (évolution de la tarification, montant du FPS, éventuelle externalisation, modalités de contestation...) nécessitent un dispositif de communication conséquent pour préparer et accompagner l'usager. Cet effort de communication sera à n'en pas douter un enjeu prioritaire de cette rentrée 2017. ■

GUILLAUME BEITZ - GRÉGOIRE TEPER

