

Paris : la privatisation des PV de stationnement votée sur le fil

COLLECTIVITÉS LOCALES

Les centristes ont pallié la défection des écologistes et des communistes.

Des sociétés contrôleront le paiement des 140.000 places parisiennes en 2018.

Matthieu Quiret
@MQuiret

C'est sur le fil qu'Anne Hidalgo a décroché mardi l'autorisation de lancer la privatisation de la verbalisation du stationnement en surface dans la capitale. Par 74 voix pour, 68 contre et 13 abstentions, le Conseil de Paris a voté la négociation de trois marchés de sous-traitance du contrôle des 140.000 places de stationnement payant. Au 1^{er} janvier 2018, les tickets de stationnement ne seront plus contrôlés par les

Seuls 10 %
des automobilistes
règlent leurs places
de stationnement.

« pervenches » mais par deux à trois sociétés sur trois zones géographiques.

La Mairie de Paris réfléchit depuis un an à ce scénario, qui découle de la loi sur les métropoles de 2014. Ce texte confie aux élus locaux la municipalisation des politiques de stationnement via la dépénalisation du parking payant, fixée après plu-



La verbalisation relèvera désormais des municipalités, qui pourront fixer les tarifs de stationnement et les amendes. Photo Ludovic/REA

sieurs retards à janvier 2018. En clair, l'Etat a consenti à laisser à cette échéance les maires fixer les tarifs de stationnement et les amendes. En parallèle, la réforme du statut de Paris doit aboutir au transfert, l'an prochain, à la mairie la tutelle des 1.600 « pervenches » gérées actuellement par la préfecture de Paris. L'exécutif municipal a décidé de les réorienter vers des missions anti-incivilité plus larges.

Fraude au parcètre

La verbalisation sera assurée par des sociétés, sur le modèle d'autres capitales européennes. L'objectif est de rendre la fraude au parcètre dissuasive : seuls 10 % (!) des automobilistes règlent leur place, contre 30 % en moyenne en France, soit un manque à gagner annuel de

300 millions d'euros. « Nous visons au minimum 50 % de taux de recouvrement », indique Bruno Julliard, le premier adjoint. La Mairie avait envisagé à l'origine de confier le marché en délégation de service public. Dans ce cas de figure, le prestataire aurait directement perçu une partie des recettes d'amendes collectées, explique un avocat spécialiste des contrats public-privé. « On réinventerait les fermiers généraux », sourit l'expert, qui juge cette perspective délicate politiquement pour un exécutif de gauche. Anne Hidalgo s'est effectivement retrouvée face à une levée de boucliers de ses alliés communistes et écologistes.

L'adjoint EELV aux transports, Christophe Najdovski, a d'abord proposé de découper le marché en plu-

sieurs secteurs pour éventuellement l'ouvrir à un acteur public (SEM, régie). Le mode de contractualisation a également été adapté au contexte politique : « Dans le marché par allotissement, on peut imposer des clauses d'intéressement au prestataire, mais la collectivité garde le contrôle des recettes, c'est une privatisation « soft », mais qui exige d'être très surveillée », prévient l'avocat.

Ces concessions n'ont pas suffi à convaincre les écologistes mais ont conduit de nombreux centristes à voter le projet. La droite s'est en revanche exprimée contre. Bruno Julliard promet que la mairie ne profitera pas de cette réforme pour augmenter les tarifs de stationnement, mais renvoie à plus tard la communication des hausses du prix des contraventions. ■