

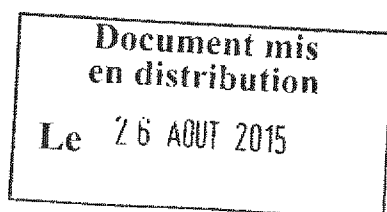
ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

Commission des institutions, des affaires
internationales et européennes, de la solidarité,
de l'emploi et des relations avec les communes

Papeete, le 26 août 2015

N° 38-2015

RAPPORT



relatif à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française sur le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales,

présenté au nom de la commission des institutions, des affaires internationales et européennes, de la solidarité, de l'emploi et des relations avec les communes,

par Messieurs les représentants Michel BUIILLARD et Gaston TONG SANG

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les représentants,

Par lettre n° 748/DIRAJ du 24 juin 2015, le haut-commissaire de la République en Polynésie française a soumis pour avis à l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

I. Travaux parlementaires

En mars 2013, le haut-commissaire de la République avait soumis pour avis à l'assemblée de la Polynésie française, un projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique. Le délai d'examen imparti pour rendre un avis ayant expiré, le dossier a été retiré de la liste des affaires en instance.

Ce projet de loi a été déposé au Sénat le 10 avril 2013. Lors de son examen en séance publique le 5 juin 2013, un amendement a été présenté par M. FILLEUL, au nom de la commission du développement durable. Cet amendement est venu modifier la rédaction de l'article L. 2333-87 du CGCT pour dépénaliser le stationnement payant afin de lui substituer un service public décentralisé.

Pour défendre son amendement, le rapporteur indiquait que : « Cet amendement répond à une attente forte des territoires. Il a été adopté à l'unanimité par notre commission du développement durable. (...) Il s'agit de mettre fin aux dysfonctionnements qui affectent les politiques de stationnement en France et, de ce fait, privent les élus locaux d'un levier indispensable de promotion de la mobilité durable. (...) Je souhaite dire très rapidement que le caractère pénal de la sanction implique une amende uniforme sur le territoire national. Son montant est donc sans lien avec les tarifs de stationnement instaurés dans les territoires. L'amende peut ainsi paraître peu dissuasive dans des grandes villes comme Paris, alors qu'elle est excessive dans les petites communes. De plus, les agents de la police nationale ou municipale qui en ont la charge n'ont pas les moyens de mener à bien cette mission. Il en résulte un sentiment d'impunité pour de nombreux conducteurs et une absence totale d'incitation à recourir à d'autres modes de transport. Cet amendement prévoit donc la dépénalisation du stationnement et sa transformation en service public décentralisé. Cette mesure permettra aux collectivités de fixer, d'une part, le montant de la redevance de stationnement lorsqu'elle est spontanément acquittée par l'utilisateur du véhicule et, d'autre part, le montant de la redevance dite de post-stationnement, acquittée lorsque le conducteur n'a pas payé la redevance de stationnement. Sa gestion pourra être confiée à un tiers contractant. L'amendement permet également à l'autorité compétente d'établir un tarif uniforme de stationnement sur son périmètre, après un avis simple des collectivités qui en font partie, au lieu de l'avis conforme aujourd'hui requis. Cette mesure devrait faciliter une harmonisation effective des politiques de stationnement dans la plupart des villes. ».

La commission des lois de l'Assemblée nationale a adopté (*en 1^{re} lecture le 23 juillet 2013*) ce dispositif tout en lui apportant quelques modifications « conservatoires » afin de lever certaines difficultés posées par le texte adopté au Sénat, dans l'attente d'un rapport commandé par le Gouvernement aux inspections générales sur les conditions de faisabilité du dispositif. À l'initiative de la rapporteure pour avis de la commission des finances, elle a adopté deux amendements. Le premier visait à « gager » le dispositif adopté par le Sénat en renvoyant la compensation de la perte de recettes en résultant pour l'État à « *la plus prochaine loi de finances* ». Par un sous-amendement à ce premier amendement, la rapporteure a par ailleurs supprimé l'assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée des forfaits de post-stationnement prévu par le Sénat. La commission des lois de l'Assemblée nationale a par ailleurs adopté deux amendements de son rapporteur (*M. Olivier DUSSOPT*), le premier étendant le dispositif à la Polynésie française, le second visant à préciser la transition prévue entre régime pénal et régime administratif pour tenir compte du principe d'application immédiate de la loi pénale la plus douce.

Le 17 septembre 2013, lors de l'examen en 2^d lecture du projet devant le Sénat, M. FILLEUL a déposé un amendement qui proposait une nouvelle rédaction de l'article relatif à la dépenalisation du stationnement, afin de remédier aux difficultés d'ordre législatif relevées par la mission d'évaluation des conséquences de la dépenalisation du stationnement réalisée par les Inspections générales des administrations concernées.

La première lecture de l'Assemblée nationale et la deuxième lecture du Sénat ont permis aux deux assemblées de s'accorder sur le principe de cette réforme, devant entrer en vigueur deux ans après la promulgation du projet de texte (*soit le 1^{er} janvier 2016*), ainsi que d'apporter des précisions sur le statut juridique de cette redevance administrative et sur les modalités de sa contestation devant les tribunaux administratifs.

En deuxième lecture, à l'initiative de son rapporteur, la commission des Lois de l'Assemblée nationale a adopté plusieurs amendements améliorant et précisant le dispositif adopté par le Sénat. Le rapporteur a notamment proposé de réintroduire le principe inconditionnel de la compensation en loi de finances de l'intégralité des pertes de recettes engendrées notamment pour l'État par la présente réforme, en supprimant la condition prévue par le Sénat laissant penser que l'assujettissement des forfaits de post-stationnement à la TVA pourrait permettre de compenser le manque à gagner subi par l'État.

Lors de l'examen du projet de texte en commission mixte paritaire seules quelques précisions rédactionnelles ont été apportées audit projet. Après son adoption par le Sénat et l'Assemblée nationale le 19 décembre 2013, le Président de la République a promulgué la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

La dépenalisation du stationnement transférant aux autorités organisatrices de transport la pleine compétence pour la fixation du montant de la redevance de stationnement, qu'elle soit acquittée, spontanément ou non, elle octroiera à ces dernières la pleine maîtrise de leur politique de mobilité. Ses conséquences financières sont cependant lourdes et complexes.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a été habilité, en application de l'article 36 de la loi n°2014-1545 du 20 décembre 2014, à légiférer par ordonnance afin de fixer les règles de recouvrement, de gestion et de contestation devant la juridiction administrative spécialisée de la redevance de stationnement, y compris du forfait de post-stationnement, mentionnée à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, ainsi que les règles de contestation des actes de poursuite pris par le comptable compétent.

Aussi, l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, prise en application dudit article, a été publiée au Journal officiel du 10 avril 2015. L'article 59 de la loi d'habilitation prévoit que l'ordonnance fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement dans un délai de cinq mois à compter de sa publication. Tel est donc le projet de loi qui nous est soumis pour avis.

Il est à noter que la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, a repoussé au 1^{er} octobre 2016, l'application des dispositions relatives au post-stationnement contenues dans la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014.

II. Rappel de la genèse du projet et de ses objectifs

La dépénalisation du stationnement payant consiste donc à substituer une redevance d'occupation du domaine public aux traditionnelles amendes pénales. Actuellement, le non-respect d'un stationnement payant est sanctionné et poursuivi selon les règles fixées par le code de la route polynésien. L'infraction de « stationnement irrégulier en zone de stationnement payant » est prévue par l'article 317-4 du code de la route polynésien et réprimée par une contravention de 1^{re} classe¹.

Nous passons donc d'une logique punitive de police à une logique de rémunération de l'occupation du domaine public. Dès lors, en Polynésie française, le forfait de post-stationnement et la majoration viendront en remplacement de l'ancienne amende contraventionnelle et de l'ancienne amende majorée fixées par l'article 103-1 du code de la route, qui cesseront immédiatement de produire effet.

Ce sont les associations de maires de métropole qui sont à l'origine de ce projet de dépénalisation, et notamment le GART (*Groupeement des Autorités Responsables des Transports*).

Leur revendication était motivée par le vœu de récupérer les moyens de mettre en place une politique de mobilité. Les maires sont compétents pour mener cette politique, mais considéraient ne pas disposer de tous les leviers. Ils revendiquaient donc :

- 1 – le pouvoir de déterminer le montant de l'amende, car c'est ce qui donne la force et le caractère dissuasif de la sanction, et garantit donc l'efficacité d'un dispositif de stationnement payant avec une rotation effective des véhicules. Jusqu'à présent, l'amende uniforme de 17 euros valable pour tout le territoire métropolitain (*2000 F CFP en Polynésie française*), ne permettait pas aux élus communaux de moduler les tarifs selon les politiques qu'ils déterminent.
- 2 – la perception par les communes du produit de ces amendes, afin de le réinjecter dans les politiques de mobilité (*entretien de la voirie, transports en commun, développement de modes de transports respectueux de l'environnement...*).

Un autre intérêt de ce dispositif résulterait de la nouvelle possibilité de faire constater le non-respect du paiement du stationnement (*non-paiement partiel ou intégral*), par de simples agents assermentés. Il ne serait plus nécessaire de mobiliser des APJA de la police municipale. Le service pourrait également être délégué à un prestataire extérieur, dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public. Il y aurait donc un allègement sensible des missions des personnels de police à escompter, lesquels personnels pourraient être réorientés sur des missions plus importantes de sécurité publique.

En revanche, le dispositif aura également pour impact une plus grande mobilisation des services des communes (*juridiques notamment*) sur l'aspect contentieux, qui ne se passera plus entre le parquet et le plaignant devant le tribunal de police, mais entre la commune directement et le plaignant devant la juridiction administrative.

Ces revendications des maires métropolitains pourraient tout autant être portées et soutenues par les maires Polynésiens. Le texte proposé est donc intéressant pour la Polynésie, et répond également aux vœux de la commune de Papeete (*seule commune à ce jour à avoir mis en place le stationnement payant ; Uturoa et Faa'a y travaille*) : Papeete ressent depuis le début de la mise en place de son dispositif de stationnement la nécessité de modifier le montant des amendes actuelles, non dissuasives ; Papeete souhaiterait également percevoir le produit de ces amendes pour financer ses politiques de mobilité.

S'agissant de l'aspect dissuasif de l'amende, la difficulté qui se présente, en Polynésie française plus encore qu'en métropole, c'est que le montant du plafond des amendes de métropole ne peut pas être dépassé, au nom du principe d'égalité entre les citoyens. Or, compte tenu du coût de la vie particulier en Polynésie, les 17 euros d'amende de métropole ont plus d'effet dissuasif dans le contexte métropolitain que les 2000 F CFP dans le contexte polynésien.

¹ Il s'agit de la peine prévue par le code de la route national, qui constitue un maximum pour la Polynésie française.

Les objectifs poursuivis par le projet de texte sont donc intéressants également pour les communes de la Polynésie française. Reste à savoir si les dispositions qu'il est convenu d'étendre et d'adapter à la Polynésie permettront effectivement de renforcer l'effet dissuasif de la « sanction » (*désormais appelée « forfait de post-stationnement »*), et de reverser le produit de ce forfait dans les caisses des communes.

Il importe de noter que le VI de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 prévoit expressément que « les pertes nettes de recettes résultant des I à V, constatées pour l'État et pour les collectivités territoriales, sont compensées par la prochaine loi de finances ». En Polynésie française, le montant des amendes dues au titre du stationnement irrégulier en zone de stationnement payant était jusqu'à présent reversé au budget du Pays. La nouvelle mesure aura donc un certain impact sur les finances du Pays. À ce jour, nous n'avons pas connaissance d'une mesure de compensation pour ce qui concerne la Polynésie française.

Enfin, il importe de préciser que la mise en œuvre dans les délais prévus du dispositif du forfait de post-stationnement est actuellement compromise en métropole. En effet, l'établissement public spécialisé de l'État, chargé de transmettre les avis de paiements aux propriétaires des véhicules, n'a pas procédé à l'appel d'offres permettant de modifier le logiciel pour une nouvelle collaboration avec les collectivités territoriales.

III. Présentation du projet de loi

Le présent projet de loi comprend 4 articles.

L'article 1^{er} procède à la ratification de l'ordonnance du 9 avril 2015.

L'article 2 précise les conditions d'application de l'ordonnance n°2015-401 dans les communes de Polynésie française, en prévoyant les adaptations nécessaires.

En effet, le code de la route français n'est pas applicable en Polynésie française, tout comme le code général de la propriété des personnes publiques. Faute d'adaptation, l'application aux communes de Polynésie française des dispositions de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales sera rendue impossible par des renvois à des textes non applicables.

En particulier, le dispositif mis en place prévoit une édition centralisée des avis et avertissements « papier » envoyés au redevable dans le cadre du recouvrement amiable et du recouvrement forcé du forfait de post-stationnement. Ces documents sont réputés reçus par leur destinataire cinq jours francs après leur envoi postal. Pour l'application aux communes de Polynésie française, il a paru utile d'adapter cette durée pour tenir compte des délais d'acheminement du courrier. Ainsi, pour les communes de la Polynésie française, lorsque l'avis de paiement est notifié par voie postale, la notification est réputée avoir été reçue par le titulaire du certificat d'immatriculation quinze jours francs à compter du jour de l'envoi.

Par ailleurs, il est prévu de remplacer un renvoi à l'article L. 2323-7-1 du code général de la propriété des personnes publiques, par la reprise du texte dudit article, sauf deux adaptations. La première adaptation est la modification du délai au-delà duquel la notification de l'avertissement adressé par voie postale au redevable est réputée avoir été reçue. La deuxième adaptation concerne le renvoi à l'article L. 330-1 du code de la route précisant les informations contenues dans le système d'immatriculation des véhicules est remplacé par une désignation directe desdites informations.

L'article 3 indique que les dispositions de l'article 5 de l'ordonnance précitée ne sont pas applicables aux communes de la Polynésie française. Cet article 5 insère des dispositions nouvelles dans le code général de la propriété des personnes publiques pour prévoir que les forfaits de post-stationnement impayés seront recouvrés selon les procédures applicables en matière d'amendes pénales. Ceci permet d'utiliser au maximum les outils existants et de minimiser le coût et le délai de mise en œuvre de la réforme.

L'article 4 précise que pour leur application dans les communes de la Polynésie française, les dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 9 avril 2015 (*dispositions du code de la route*) sont remplacées par les dispositions de même objet applicables localement.

Ce projet de loi n'a en lui-même aucun impact économique, financier, social ou environnemental, ni de conséquences sur l'emploi public, les impacts et conséquences en matière de décentralisation du stationnement payant étant ceux induits par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

IV. Incidences en Polynésie française

A. Observations sur la répartition des compétences

Dans sa nouvelle rédaction, l'article L.2333-87 prévoit que *« dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable. »*

Il importe de noter que le domaine public routier communal est très limité pour la grande majorité des communes de Polynésie, voire inexistant dans certaines communes. L'essentiel de la voirie en Polynésie française est territoriale.

Par ailleurs, par le jeu combiné des articles 53, alinéa 3, et 14, 10° de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, les communes peuvent instituer des redevances pour services rendus, dans le cadre des règles fixées par les autorités de l'État, celui-ci étant compétent en application du 10° de l'article 14, pour fixer les règles relatives au *« domaine public communal »*.

L'organisation et le fonctionnement des institutions de la Polynésie française sont régis par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée. Dès lors que la réforme prévoit notamment dans la nouvelle rédaction de l'article L. 2333-87 du CGCT une simple consultation des autorités polynésiennes pour l'institution de cette redevance – *et du nouveau forfait de post-stationnement en cas de non-paiement* – sur leur domaine, celle-ci vient directement affecter le fonctionnement des institutions prévu par le statut de la Polynésie française et ne saurait donc être prise par une loi simple.

B. Observations sur l'impact de la réforme sur l'administration du Pays

Il est à noter que les autorités de l'État ne semblent pas avoir pris en compte le fait que la réforme nécessitera un gros travail de la part des services administratifs du Pays, notamment de l'administration en charge du fichier territorial des cartes grises, avant de pouvoir être mise en œuvre par les communes.

Au plan financier, la réforme aura un impact négatif sur les recettes du Pays, tout en nécessitant des adaptations techniques importantes pour parvenir à faire communiquer les systèmes informatiques du comptable public et du fichier des cartes grises.

Au plan juridique, il est à noter que tout le dispositif législatif repose sur un élargissement de l'accès des agents habilités de l'État au fichier territorial des cartes grises et l'extension de leurs pouvoirs (*comme la possibilité de faire opposition au transfert des véhicules*). Ceci nécessitera une réforme du code de la route de la Polynésie française, par voie de loi du pays.

C. Améliorations à apporter au dispositif

Force est de constater que la question des montants du forfait de post-stationnement (ex-amende) n'apparaît pas réglée. Ne l'est pas davantage la question de la mise en œuvre concrète de la procédure de paiement, notamment dans le cadre institutionnel spécifique de la Polynésie. Par ailleurs, le dispositif prévu organise une recentralisation de la politique polynésienne du stationnement payant en métropole, recentralisation malvenue pour la Polynésie qui remet en cause l'efficacité de cette politique.

1 – La perception du produit par la commune

L'un des buts du dispositif étant de permettre à la commune de percevoir le produit du forfait de post-stationnement. Pour information, cette disposition a été confirmée pour la métropole dans la loi NOTRE (Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République). Toutefois, cette dernière prévoit également que le reversement à la commune s'effectue *« déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement »*. Ces coûts sont essentiellement liés à la procédure de recouvrement, incombant aux services de l'État.

Il est clair que l'alinéa 2 du paragraphe V (*dans sa version issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014*) est plus avantageux pour les communes polynésiennes, que la dernière version adaptée par la loi NOTRE pour la métropole. Il y a toutefois des risques notables que lorsqu'il procèdera à l'adoption définitive du texte d'extension à la Polynésie, l'État se fonde sur la dernière version adoptée en métropole, qui lui permet de récupérer au moins les coûts de procédure voire de fonctionnement de ses services liés au recouvrement du forfait. Précisons par ailleurs que l'État reste l'autorité perceptrice du montant de la majoration appliquée en cas de non paiement du forfait (*l'équivalent de l'actuelle majoration sur l'amende forfaitaire que perçoit déjà l'État*).

2 – L'effet dissuasif du tarif du forfait de post-stationnement

Il a été rappelé précédemment que les amendes en vigueur en Polynésie française n'ont pas suffisamment l'effet dissuasif escompté contre les voitures-ventouses. Ceci est dû notamment au coût de la vie en Polynésie, supérieur à celui de métropole. Le montant des amendes étant limité en Polynésie française, au titre du principe d'égalité, par le plafond du montant métropolitain, ces amendes perdent de leur force de dissuasion. Eu égard au prix de l'amende, il peut être jugé plus « rentable » par un conducteur incivique de ne jamais payer le stationnement tout en prenant le risque d'être occasionnellement verbalisé. L'opération est « rentable » pour ce conducteur à partir de deux jours et demi de stationnement non payé et non verbalisé.

Avec le forfait de post-stationnement tel que prévu dans le cadre du calcul de ses barèmes tarifaires proposés par le projet de texte, non seulement la dissuasion pourrait ne pas être renforcée, mais l'effet contraire pourrait se produire. En effet, il est prévu que le montant du tarif du forfait de post-stationnement « *ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée.* » En d'autres termes, pour atteindre un montant de forfait équivalent ne serait-ce qu'à celui de l'actuelle amende, il conviendrait, à la commune de Papeete par exemple, de plus que doubler la redevance actuelle du stationnement payant. Ceci irait à rebours de l'un des objectifs de la mise en place du stationnement payant à Papeete, à savoir la revitalisation du centre-ville. La mise en place du stationnement payant avait en effet pour objectif de permettre à la clientèle d'accéder plus facilement aux commerces en accédant plus aisément à des places de parking. Un doublement du tarif du stationnement payant aurait assurément pour effet de libérer bien des places de stationnement, mais également de repousser la clientèle des commerces en dehors du centre-ville, dans les parkings gratuits des grandes surfaces de l'agglomération.

Aussi conviendrait-il de prévoir un tarif de forfait de post-stationnement différent, éventuellement en permettant que le montant de ce forfait atteigne un plafond de plusieurs jours de redevance forfaitaire de stationnement. À défaut, la nouvelle législation perdrait l'essentiel de l'intérêt que ce changement législatif peut présenter.

3 – L'accès au fichier véhicules immatriculés

En vue du recouvrement du forfait de post-stationnement, le projet de texte prévoit qu'un établissement public spécialisé de l'État est appelé à jouer un rôle cardinal en envoyant un avis de paiement au titulaire du certificat d'immatriculation, par voie postale, ou bien en envoyant l'avis sous une forme dématérialisée aux personnes titulaires du certificat d'immatriculation.

Il n'est pas précisé si cet établissement public de l'État a une représentation en Polynésie française, ou bien, s'il n'a pas de représentation locale, comment cet établissement public officie à 18000 km de distance.

Toutefois, des débats parlementaires relatifs au nouveau dispositif, il semble ressortir qu'il y aura un unique établissement concerné pour toute la République. En d'autres termes, pour le recouvrement de deux ou trois mille francs de forfait de post-stationnement, il y aura lieu de saisir un établissement public spécialisé en métropole, chargé de transmettre aux redevables polynésiens disséminés dans les îles, l'avis de paiement. Alors que la procédure s'effectue actuellement dans un cadre et avec des autorités purement locales, le projet proposé risquerait de recentraliser la procédure et la ferait régler à 18 000 km de distance.

Cette recentralisation, non seulement ne semble pas correspondre au sens de l'histoire de l'autonomie de la collectivité, mais surtout serait un grand pas en arrière du point de vue du pragmatisme et de l'efficacité de la gestion de cette politique.

Cette absence de décentralisation du dispositif peut être due au fait que les communes polynésiennes apparaissent comme les seules concernées par le projet de loi de toutes les collectivités ultra-marines, selon le rapport du projet de loi. Si le recours à un établissement public unique de l'État peut s'entendre pour la métropole, cette perspective n'est pas raisonnable pour des communes situées aux antipodes.

Il conviendrait donc de prévoir que ce serait les autorités déconcentrées de l'État en Polynésie française qui pourraient être compétentes en la matière.

Par ailleurs, la personne titulaire des certificats d'immatriculation étant la Polynésie française, il conviendrait que le projet de texte prévoit que le pays conclut cette convention avec les autorités déconcentrées de l'État, et que le pays permet en conséquence l'accès à son fichier.

4- Les délais de notification au titulaire du certificat d'immatriculation

L'une des mesures d'adaptation prévues par le projet consiste à rallonger le délai au terme duquel l'avis de paiement est réputé avoir été notifié par l'établissement public spécialisé de l'État au titulaire du certificat d'immatriculation. De cinq jours pour la métropole, le délai passerait à quinze en Polynésie française.

On peut toutefois s'interroger sur le point de savoir si ce délai convient, dans la mesure où nombre de concitoyens vivant dans des îles isolées pourraient ne pas être contactés dans ce délai de quinze jours.

Une distinction pourrait être opérée entre les îles de la Société, lesquelles restent relativement accessibles, et les autres îles, davantage isolées et pouvant nécessiter un délai plus long.

5 - L'intervention des délibérations municipales

- Le projet de nouvel article L.2333-87 énonce les mesures que « *la délibération institutive* » établit pour la mise en œuvre du dispositif. Cela concerne notamment le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance et le tarif du forfait post-stationnement.

Il y a lieu de prévoir qu'il s'agit de mesures prises par « *la délibération institutive, sans préjudice d'éventuelles modifications, établit...* », car il convient d'envisager que ces barèmes tarifaires puissent être revus dans le temps. Selon une interprétation littérale de l'actuel projet, seule la délibération institutive serait susceptible de se prononcer sur ces tarifs. La rédaction actuelle peut être source de difficultés d'interprétation et de contentieux.

- Au 1°) du I de l'article L. 2333-87, il est fait référence au tarif applicable lorsque la redevance « *est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement* ». Il conviendrait de supprimer les mots de portée restrictive « *par le conducteur* », la redevance pouvant très bien être réglée par un passager, ou toute autre personne. Il est dans l'intérêt de la commune percevant ces redevances d'ouvrir le champ des contributeurs possibles.

6 - La juridiction compétente pour le règlement des différends

Au motif de ne pas se confronter à l'encombrement des juridictions administratives de droit commun, une juridiction administrative spécialisée est créée en métropole, pour régler les différends qui surviendront dans l'application du forfait de post-stationnement.

Cette juridiction administrative spécialisée est composée de magistrats spécialisés. Il s'agit en fait d'une véritable juridiction. Même si elle peut être composée de magistrats à la retraite, elle n'est composée que de magistrats, et œuvre selon les principes classiques de procédure contentieuse. Elle est dénommée : « *commission du contentieux du stationnement payant* ».

Pour la Polynésie française, il semble qu'il soit annoncé une adaptation. Il est précisé (*paragraphe VI de l'article L. 2333-87*) que les litiges « *sont portés devant la juridiction administrative* ». Mais cette intention d'adaptation entre en contradiction avec le contenu de l'article qui continue de faire référence à la commission du contentieux du stationnement payant.

Au final, la détermination de la juridiction compétente pour régler ces litiges en Polynésie française, n'est pas claire. Il n'est pas précisé si une commission composée de ces magistrats spécialisés sera constituée spécialement pour la Polynésie française. Cela ne semble pas être le cas à la lecture des textes² prévoyant les conditions de fonctionnement de la commission. Cette commission semble unique pour toute la République. Il n'est pas précisé si les plaignants Polynésiens devraient saisir la juridiction spécialisée de métropole pour contester un forfait de quelques milliers de francs CFP.

Les termes de l'aménagement de rédaction du début du paragraphe VI qui font référence à « *la juridiction administrative* » pour la Polynésie française, peuvent faire référence à la juridiction administrative de droit commun présente en Polynésie, soit le tribunal administratif de la Polynésie française. Cette interprétation serait à soutenir car elle aurait l'avantage de permettre une relative gestion de proximité de ces litiges, et de moindres coûts pour les plaignants.

Il conviendrait dès lors de modifier le reste des dispositions du paragraphe VI qui font encore explicitement référence à la commission du contentieux du stationnement payant.

Cette vision du règlement contentieux n'encombrerait pas l'actuel tribunal administratif de la Polynésie française. Seraient concernés quelques litiges par mois.

7 - Articulation et transition avec le dispositif existant

Il convient d'être vigilant quant à la transition entre l'ancien et le nouveau dispositif. S'il n'est pas possible de mettre le nouveau dispositif en application dans les délais prévus, du fait par exemple d'une impossibilité pour l'établissement public spécialisé de l'État d'intervenir effectivement, ou du fait de règles incomplètes relatives au règlement des différends, les communes polynésiennes risquent de perdre le dispositif du stationnement payant actuellement en vigueur, sans pouvoir mettre en œuvre le nouveau, avec toutes les conséquences sur les politiques de mobilité : généralisation des voitures ventouses, atteinte au bon fonctionnement des commerces des centre-villes et à leur vitalité, mise en place de nouvelles campagnes de communication onéreuses pour informer en temps voulu la population de la reprise du stationnement payant, etc.

8 – Rectification d'erreurs matérielles

➤ Concernant le projet de loi :

- Au premier alinéa de l'article 2, les mots : « *L'article L. 2573-50 du code général des collectivités locales* » sont remplacés par les mots : « *L'article L. 2573-50 du code général des collectivités territoriales* » ;
- Au quatrième alinéa jusqu'au onzième alinéa du 3° de l'article 2 du projet de loi, il conviendrait de retirer toutes les références à l'article L.2333-87 du CGCT, dès lors que ces membres de phrases seront introduits au sein de l'article lui-même.

➤ Concernant l'article L. 2333-87 du CGCT dans sa version qui sera rendue applicable en Polynésie française :

- Au IV, il conviendrait d'exclure l'applicabilité en Polynésie française des dispositions relatives à la métropole de Lyon ;
- Au deuxième alinéa du VI, il conviendrait de remplacer les mots : « *tient lieu de l'accusé de réception* » par les mots : « *tient lieu d'accusé de réception* ».

D. Conclusions

Le projet actuel montre donc un empiètement sur les compétences de la Polynésie française. Par ailleurs, il prévoit des délais très courts et nécessite également des adaptations techniques immédiates lourdes en vue de faire communiquer plusieurs systèmes informatiques relevant d'autorités différentes.

² Notamment le décret n°2015-646 du 10 juin 2015 relatif à la commission du contentieux du stationnement payant.

En outre, bien que le dispositif du forfait de post-stationnement (FPS), de par les finalités qu'il poursuit, puisse sembler *a priori* intéressant pour les communes polynésiennes, il convient toutefois de l'adapter encore sensiblement en Polynésie française pour permettre d'atteindre effectivement les finalités recherchées.

Les barèmes tarifaires du forfait doivent être revus pour pouvoir être rendus effectivement dissuasifs en Polynésie française. Les modalités d'intervention de l'établissement public spécialisé et les modalités de règlement des différends notamment doivent être revues dans une logique maintenue de décentralisation, et non de recentralisation. La procédure de recouvrement, comme le règlement des différends de nos politiques de stationnement payant, doivent se traiter en Polynésie française, et non être recentralisés à 18 000 km.

Il apparaît à ce jour nécessaire de différer l'entrée en vigueur en Polynésie du nouveau dispositif le temps nécessaire à la mise en place d'un dispositif parfaitement adapté et efficient. En attendant, il conviendra de sécuriser les dispositifs de stationnement payant existants.

*
* *

Au regard de ces éléments, les rapporteurs invitent leurs collègues de l'assemblée de la Polynésie française, au nom de la commission des institutions, des affaires internationales et européennes, de la solidarité, de l'emploi et des relations avec les communes, à émettre un *avis défavorable* au projet de loi présenté.

LES RAPPORTEURS

Michel BUILLARD

Gaston TONG SANG

TABLEAU COMPARATIF

Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales
(Lettre n° 748/DIRAJ du 24-6-2015)

DISPOSITIONS APPLICABLES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE	PROPOSITIONS DE MODIFICATION ENTRÉE EN VIGUEUR à compter du 1 ^{er} octobre 2016
PARTIE LÉGISLATIVE	
DEUXIÈME PARTIE : LA COMMUNE	
LIVRE III : FINANCES COMMUNALES	
TITRE III : RECETTES	
Chapitre III : Taxes, redevances ou versements non prévus par le code général des impôts	
Section 12 : Stationnement payant à durée limitée sur voirie	
Art. L. 2333-87.- Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétents pour l'organisation des transports communaux, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts, peut établir sur des voies qu'il détermine une redevance de stationnement. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis conforme de cette dernière est requis hors agglomération. La délibération établit les tarifs applicables à chaque zone de stationnement payant. Le tarif peut être modulé en fonction de la durée du stationnement. Il peut prévoir également une tranche gratuite pour une durée déterminée. L'acte instituant la redevance peut prévoir une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers et notamment les résidents. Les infractions à ces dispositions sont punies d'une amende contraventionnelle. Les communes sont admises à recourir aux agents de la force publique pour assurer le contrôle de la taxe et pour constater les contraventions. Un décret fixe les modalités d'application du présent article.	Art. L. 2333-87.- I.- Sans préjudice de l'application de l'article L. 2213-2, le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte compétent pour l'organisation des transports, lorsqu'il y est autorisé par ses statuts ou par une délibération prise dans les conditions de majorité prévues au II de l'article L. 5211-5, peut instituer une redevance de stationnement. Dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable. La délibération institutive établit : 1° Le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement ; 2° Le tarif du forfait de post-stationnement, applicable lorsque la redevance correspondant à la totalité de la période de stationnement n'est pas réglée dès le début du stationnement ou est insuffisamment réglée. Son montant ne peut être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement prévue, hors dispositifs d'abonnement, par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone considérée. Le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement. Il tient compte de l'ensemble des coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance de stationnement. Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents. II.- Le montant du forfait de post-stationnement dû, déduction faite, le cas échéant, du montant de la redevance de stationnement réglée dès le début du stationnement, est notifié par un avis de paiement délivré soit par son apposition sur le véhicule concerné par un agent assermenté de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du syndicat mixte ou du tiers contractant désigné pour exercer cette mission, soit par envoi postal au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné effectué par un établissement public spécialisé de l'Etat, soit transmis sous une forme dématérialisée par ce même établissement public aux personnes titulaires de certificats d'immatriculation ayant conclu avec lui une convention à cet effet. La notification est également réputée faite lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation, averti par tout moyen, a pris connaissance de l'avis de paiement sous une forme dématérialisée au moyen d'un dispositif mis en place par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale, le syndicat mixte ou le tiers contractant.

Lorsque l'avis de paiement du forfait de post-stationnement est apposé sur le véhicule ou transmis par l'établissement public spécialisé sous une forme matérialisée, le titulaire du certificat d'immatriculation est réputé en avoir reçu notification le jour-même. Dans le dernier cas mentionné au premier alinéa du présent II, la notification est réputée reçue à la date à laquelle le titulaire du certificat d'immatriculation a pris connaissance de l'avis de paiement.

Lorsque cet avis de paiement est notifié par voie postale, la notification est réputée avoir été reçue par le titulaire du certificat d'immatriculation *quinze jours francs* à compter du jour de l'envoi. L'établissement public de l'Etat mentionné au premier alinéa du présent II justifie par tout moyen de l'envoi à l'adresse connue du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Les mentions portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement par l'agent assermenté font foi jusqu'à preuve contraire. Les mentions prévues par l'article 4 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations sont remplacées par la désignation non nominative de l'agent ayant délivré l'avis et les coordonnées de l'entité dont celui-ci relève.

III.- Le produit des forfaits de post-stationnement finance les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation. Si la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte qui a institué la redevance de stationnement est compétent en matière de voirie, une partie de ce produit peut être utilisée pour financer des opérations de voirie.

Dans le cas particulier de la métropole de Lyon, les communes situées sur son territoire reversent le produit des forfaits de post-stationnement à la métropole de Lyon, déduction faite des coûts relatifs à la mise en œuvre de ces forfaits.

IV.- Le forfait de post-stationnement doit être réglé en totalité dans les trois mois suivant la notification de l'avis de paiement prévu au II du présent article.

À défaut, le forfait de post-stationnement est considéré impayé et fait l'objet d'une majoration dont le produit est affecté à l'Etat. Le forfait de post-stationnement impayé et la majoration sont dus par l'ensemble des titulaires du certificat d'immatriculation du véhicule, solidairement responsables du paiement.

En vue du recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration, un titre exécutoire est émis, le cas échéant, sous une forme électronique, par un ordonnateur désigné par l'autorité administrative. Ce titre mentionne le montant du forfait de post-stationnement impayé et la majoration.

Un titre d'annulation est émis par ce même ordonnateur lorsque, pour un motif autre qu'un paiement, tout ou partie du forfait de post-stationnement impayé n'est plus dû.

Un décret en Conseil d'Etat détermine le montant et les modalités de la majoration du forfait de post-stationnement mentionnée au deuxième alinéa. Il précise les modalités d'émission du titre exécutoire et l'autorité chargée de désigner l'ordonnateur mentionnés au troisième alinéa et les modalités d'émission du titre d'annulation mentionné au quatrième alinéa ainsi que les informations transmises à l'ordonnateur par l'entité ayant délivré l'avis de paiement du forfait de post-stationnement pour permettre l'établissement du titre exécutoire et les modalités de cette transmission.

V.- Le recouvrement du forfait de post-stationnement impayé et de la majoration prévus à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est effectué selon les procédures, garanties et privilèges applicables au recouvrement des amendes pénales. Ce recouvrement est confié au comptable public désigné par arrêté du ministre du budget.

Lors de l'émission du titre exécutoire prévu à l'article L. 2333-87 mentionné ci-dessus, un avertissement est adressé au redevable titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, dont les mentions et modalités de délivrance sont précisées par arrêté du ministre de l'Intérieur et du ministre chargé du budget. La notification de l'avertissement est réputée avoir été reçue quinze jours francs à compter du jour de l'envoi. L'envoi à l'adresse connue est justifié par tout moyen.

La prescription de l'action en recouvrement du titre exécutoire est de trois ans et court à compter de la signature du titre exécutoire par l'ordonnateur. Ce délai de trois ans est interrompu dans les conditions applicables au recouvrement des amendes pénales.

En cas de paiement volontaire du titre exécutoire dans le délai d'un mois à compter de l'envoi de l'avertissement, le montant des sommes dues est diminué de 20 %. Cette diminution s'impute sur la majoration prévue à l'article L. 2333-87 mentionné ci-dessus et ne peut lui être supérieure.

Cette majoration peut faire l'objet d'une remise totale ou partielle par le comptable public chargé du recouvrement, dans le cas où le redevable justifie de difficultés financières.

La contestation du titre exécutoire devant la commission du contentieux du stationnement payant prévue par l'article L. 2333-87 mentionné ci-dessus ne suspend pas sa force exécutoire.

La contestation de la régularité formelle des actes de poursuite devant le juge de l'exécution ne suspend pas l'effet de ces actes.

Lorsque les mentions du certificat d'immatriculation permettent l'identification d'un locataire, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues par le présent article. Lorsque, à la suite de la cession d'un véhicule, le système enregistrant les informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci mentionne un acquéreur qui n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, l'acquéreur est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des mêmes dispositions.

Le produit de la redevance de stationnement et du forfait de post-stationnement, acquitté spontanément ou après émission d'un titre exécutoire, est reversé au comptable public assignataire de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte ayant institué la redevance. Les modalités d'application de ce reversement, notamment en cas de modification de la collectivité bénéficiaire, sont précisées par arrêté du ministre chargé du budget.

VI.- Les litiges relatifs aux actes pris en application du présent article sont portés devant la juridiction administrative.

Les recours contentieux visant à contester l'avis de paiement du montant du forfait de post-stationnement dû font l'objet d'un recours administratif préalable obligatoire auprès de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale, du syndicat mixte ou du tiers contractant dont relève l'agent assermenté ayant établi ledit avis. Par dérogation aux dispositions de l'article 19 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, l'avis de réception postale ou électronique adressé au demandeur par le représentant de l'entité chargée de statuer sur le recours administratif tient lieu de l'accusé de réception prévu par ces dispositions. Le délai à l'issue duquel le silence gardé sur le recours administratif préalable vaut décision de rejet court à compter de la date de réception du recours indiquée sur l'avis postal ou électronique. L'avis de paiement du forfait de post-stationnement mentionne cette dérogation, le délai au terme duquel est susceptible de naître une décision implicite de rejet à la suite de l'exercice du recours administratif préalable et ses conséquences contentieuses.

La décision rendue à l'issue du recours administratif préalable contre l'avis de paiement du forfait de post-stationnement peut faire l'objet d'un recours devant la commission du contentieux du stationnement payant. Le titre exécutoire émis en cas d'impayé peut également faire l'objet d'un recours devant cette commission. Il se substitue alors à l'avis de paiement du forfait de post-stationnement impayé.

VII.- Lorsque les mentions du certificat d'immatriculation permettent l'identification d'un locataire, celui-ci est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues aux II et IV du présent article. Lorsque, à la suite de la cession d'un véhicule, le système enregistrant les informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci mentionne un acquéreur qui n'est pas le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, l'acquéreur est substitué au titulaire dudit certificat dans la mise en œuvre des dispositions prévues aux II et IV du présent article.

	VIII.- Les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions d'information des conducteurs sur le barème tarifaire et le forfait mentionnés aux 1° et 2°, les mentions devant figurer sur l'avis de paiement en plus de celles précédemment indiquées et les modalités de sa délivrance, les modalités permettant d'attester du paiement spontané de la redevance de stationnement due, ainsi que les obligations incombant au tiers contractant de la commune, de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte, et à ses agents au titre de la collecte de la redevance de stationnement, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret précise également les éléments devant figurer dans un rapport annuel établi par la personne chargée de statuer sur les recours administratifs préalables obligatoires, en vue de son examen par l'assemblée délibérante, qui en prend acte.
--	---

**ASSEMBLÉE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE**

AVIS N°

A/APF

DU

sur le projet de loi ratifiant l'ordonnance
n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion,
au recouvrement et à la contestation du forfait de
post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du
code général des collectivités territoriales

L'ASSEMBLÉE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

Vu la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française, ensemble la loi n° 2004-193 du 27 février 2004 modifiée complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française ;

Vu la lettre n° 748/DIRAJ du 24 juin 2015 du haut-commissaire de la République en Polynésie française soumettant à l'avis de l'assemblée de la Polynésie française un projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales ;

Vu la lettre n° /2015/APF/SG du portant convocation en séance des représentants à l'assemblée de la Polynésie française ;

Vu le rapport n° du de la commission des institutions, des affaires internationales et européennes, de la solidarité, de l'emploi et des relations avec les communes ;

Dans sa séance du

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Dans sa nouvelle rédaction, l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que « *dans le cas où le domaine public concerné relève d'une autre collectivité, l'avis de cette dernière est requis. Si elle ne s'est pas prononcée dans un délai d'un mois à compter de sa saisine, cet avis est réputé favorable* ». Il importe de noter que l'essentiel de la voirie en Polynésie française est territoriale. L'organisation et le fonctionnement des institutions de la Polynésie française sont régis par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 modifiée portant statut d'autonomie de la Polynésie française. Dès lors que la réforme prévoit une simple consultation des autorités polynésiennes pour l'institution d'une redevance pour services rendus – *et du nouveau forfait de post-stationnement en cas de non-paiement* – sur leur domaine, celle-ci vient directement affecter le fonctionnement des institutions prévu par le statut de la Polynésie française et ne saurait donc être prise par une loi simple.

Par ailleurs, il est nécessaire de préciser que l'impact de la réforme sur l'administration du Pays sera important. En effet, les autorités de l'État ne semblent pas avoir pris en compte le fait que la réforme nécessitera un énorme travail de la part des services administratifs du Pays, notamment de l'administration en charge du fichier territorial des cartes grises, avant de pouvoir être mise en œuvre par les communes. La réforme aura également un impact négatif sur les recettes du Pays, tout en nécessitant des adaptations techniques importantes pour parvenir à faire communiquer les systèmes informatiques du comptable public et du fichier des cartes grises. Le dispositif législatif reposant sur un élargissement de l'accès des agents habilités de l'État au fichier territorial des cartes grises et l'extension de leurs pouvoirs (*comme la possibilité de faire opposition au transfert des véhicules*), ceci nécessitera une réforme du code de la route de la Polynésie française, par voie de loi du pays.

Il est nécessaire d'attirer l'attention des autorités de l'État sur le fait que les amendes en vigueur en Polynésie française n'ont pas suffisamment l'effet dissuasif escompté en matière de stationnement. Ceci est dû notamment au coût de la vie en Polynésie, supérieur à celui de métropole. Le montant des amendes étant limité en Polynésie française, au titre du principe d'égalité, par le plafond du montant métropolitain, ces amendes perdent de leur force de dissuasion. Avec le forfait de post-stationnement tel que prévu dans le cadre du calcul de ses barèmes tarifaires proposés par le projet de texte, non seulement la dissuasion pourrait ne pas être renforcée, mais l'effet contraire pourrait se produire. Aussi conviendrait-il de prévoir un tarif de forfait de post-stationnement différent, éventuellement en permettant que le montant de ce forfait atteigne un plafond de plusieurs jours de redevance forfaitaire de stationnement. À défaut, la nouvelle législation perdrait l'essentiel de l'intérêt que ce changement législatif peut présenter.

En vue du recouvrement du forfait de post-stationnement, le projet de texte prévoit qu'un établissement public spécialisé de l'État est appelé à jouer un rôle cardinal en envoyant un avis de paiement au titulaire du certificat d'immatriculation, par voie postale, ou bien en envoyant l'avis sous une forme dématérialisée aux personnes titulaires du certificat d'immatriculation. Il n'est pas précisé si cet établissement public de l'État a une représentation en Polynésie française, ou bien, s'il n'a pas de représentation locale, comment cet établissement public officie à 18 000 km de distance. Alors que la procédure s'effectue actuellement dans un cadre et avec des autorités purement locales, le projet proposé risquerait de recentraliser la procédure et la ferait régler à 18 000 km de distance. Cette recentralisation, non seulement ne semble pas correspondre au sens de l'histoire de l'autonomie de la collectivité, mais surtout serait un grand pas en arrière du point de vue du pragmatisme et de l'efficacité de la gestion de cette politique. Dès lors, il conviendrait de prévoir que ce serait les autorités déconcentrées de l'État en Polynésie française qui pourraient être compétentes en la matière.

L'une des mesures d'adaptation prévues par le projet de texte consiste à rallonger le délai au terme duquel l'avis de paiement est réputé avoir été notifié par l'établissement public spécialisé de l'État au titulaire du certificat d'immatriculation. De cinq jours pour la métropole, le délai passerait à quinze en Polynésie française. Il est possible toutefois de s'interroger sur le point de savoir si ce délai convient, dans la mesure où nombre de concitoyens vivant dans des îles isolées pourraient ne pas être contactés dans ce délai de quinze jours. Une distinction pourrait être opérée entre les îles de la Société, lesquelles restent relativement accessibles, et les autres îles, davantage isolées et pouvant nécessiter un délai plus long.

La nouvelle rédaction de l'article L. 2333-87 du CGCT énonce les mesures que « *la délibération institutive* » établit pour la mise en œuvre du dispositif. Cela concerne notamment le barème tarifaire de paiement immédiat de la redevance et le tarif du forfait de post-stationnement. Il y a lieu de prévoir qu'il s'agit de mesures prises par « *la délibération institutive, sans préjudice d'éventuelles modifications, établit...* », car il convient d'envisager que ces barèmes tarifaires puissent être revus dans le temps. Selon une interprétation littérale de l'actuel projet, seule la délibération institutive serait susceptible de se prononcer sur ces tarifs. La rédaction actuelle peut être source de difficultés d'interprétation et de contentieux.

Au 1°) du I de l'article L. 2333-87, il est fait référence au tarif applicable lorsque la redevance « *est réglée par le conducteur du véhicule dès le début du stationnement* ». Il conviendrait de supprimer les mots de portée restrictive « *par le conducteur* », la redevance pouvant très bien être réglée par un passager, ou toute autre personne. Il est dans l'intérêt de la commune percevant ces redevances d'ouvrir le champ des contributeurs possibles.

Au motif de ne pas se confronter à l'encombrement des juridictions administratives de droit commun, une juridiction administrative spécialisée est créée en métropole, pour régler les différends qui surviendront dans l'application du forfait de post-stationnement : « *commission du contentieux du stationnement payant* ». Pour la Polynésie française, il semble qu'il soit annoncé une adaptation. Il est précisé (*paragraphe VI de l'article L. 2333-87*) que les litiges « *sont portés devant la juridiction administrative* ». Mais cette intention d'adaptation entre en contradiction avec le contenu de l'article qui continue de faire référence à la commission du contentieux du stationnement payant. Au final, la détermination de la juridiction compétente pour régler ces litiges en Polynésie française, n'est pas claire. Il n'est également pas précisé si les plaignants polynésiens devraient saisir la juridiction spécialisée de métropole pour contester un forfait de quelques milliers de francs CFP.

Finalement, bien que le dispositif du forfait de post-stationnement, de par les finalités qu'il poursuit, puisse sembler *a priori* intéressant pour les communes polynésiennes, il convient toutefois de l'adapter encore sensiblement en Polynésie française pour permettre d'atteindre effectivement les finalités recherchées. Il apparaît à ce jour nécessaire de différer l'entrée en vigueur en Polynésie du nouveau dispositif le temps nécessaire à la mise en place d'un dispositif parfaitement adapté et efficient. En attendant, il conviendra de sécuriser les dispositifs de stationnement payant existants.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales recueille un *avis défavorable* de l'assemblée de la Polynésie française.

Le présent avis sera publié au *Journal officiel* de la Polynésie française et transmis, accompagné de son rapport de présentation, au haut-commissaire de la République en Polynésie française, au Président de la Polynésie française, aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat et aux parlementaires de la Polynésie française.

La secrétaire,

Le président,

Loïs SALMON-AMARU

Marcel TUIHANI

