

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

**INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION
INSPECTION GENERALE DE LA POLICE NATIONALE**

N° 07-038-01

**RAPPORT D'EXPERTISE
SUR LES FOURRIERES EN SEINE-SAINT-DENIS**

- AOÛT 2007 -

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

**INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION
INSPECTION GENERALE DE LA POLICE NATIONALE**

N° 07-038-01

**RAPPORT D'EXPERTISE
SUR LES FOURRIERES EN SEINE-SAINT-DENIS**

Rapport présenté par :

**Mme Corinne DESFORGES
Inspecteur général de l'administration**

**M. Franck PERRIEZ
Préfet, chargé de mission
Inspection générale de l'administration**

**M. Jean-Pierre SALLAZ
Inspecteur général de la police nationale**

- AOÛT 2007 -

SOMMAIRE

1. LE FONCTIONNEMENT DES FOURRIERES.	5
1.1. PRESENTATION JURIDIQUE.	5
1. 2. LA REGLE DES 3I : INCONNU, INTROUVABLE, INSOLVABLE	9
2. LES DIFFICULTES FINANCIERES DE LA SEINE-SAINT-DENIS SEMBLENT ETRE, PARTIELLEMENT, EN VOIE DE RESOLUTION.	10
2.1. LA SITUATION EN 2006.....	10
2.1.1. La sociologie du département.	10
2.1.2. Données chiffrées sur les mises en fourrière en Seine-Saint-Denis.	11
2.1.3. Les difficultés rencontrées dans le fonctionnement du service des fourrières.....	11
2.1.3.1. <i>L'abandon sur parc.</i>	11
2.1.3.2. <i>Les épaves et véhicules en voie d'épavisation.</i>	11
2.1.4. La complexité juridique et ses conséquences en Seine-Saint-Denis.	12
2.1.5. Les différents intervenants.....	13
2.1.5.1. <i>Les gardiens de fourrière.</i>	13
2.1.5.2. <i>Les experts.</i>	15
2.1.5.3. <i>Les services de police.</i>	15
2.1.5.4. <i>Les polices municipales.</i>	16
2.1.5.5. <i>Le service des Domaines.</i>	17
2.1.5.6. <i>Les services de la préfecture.</i>	17
2.1.5.7. <i>Les services judiciaires.</i>	18
2.1.6. Les délais d'instruction.....	18
2.1.7. Les délais de garde.....	19
2.1.8. Les dossiers en souffrance.....	19
2.1.9. Les difficultés financières.....	20
2.2. LA MISE EN PLACE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ET LES NOUVELLES PROCEDURES.	20
2.2.1. Le problème de fond n'est pas résolu : les relations entre Etat et communes	22
2.2.2. Des difficultés vont persister en Seine-Saint-Denis.	23
3. DE FORTES DISPARITES EXISTENT SELON LES DEPARTEMENTS.	24
3.1 L'ILE-DE-FRANCE.	24
3.2 LA PROVINCE.....	29
4. QUELQUES ELEMENTS GENERAUX EN GUISE DE CONCLUSION.	31
PRECONISATIONS ET PROPOSITIONS	33
CONCLUSION	36
ANNEXES	37

Par lettre en date du 12 avril 2007 (annexe 1), le directeur du cabinet du ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire a demandé à l'inspection générale de l'administration et à l'inspection générale de la police nationale d'effectuer une mission d'expertise sur les fourrières en Seine-Saint-Denis. En effet, en 2006, ce département a consommé plus de la moitié des crédits d'Etat alloués aux préfetures pour les fourrières, soit 6,525 millions d'euros.

La lettre de mission suggère également, au regard du constat qui sera fait en Seine-Saint-Denis, de proposer différentes voies d'amélioration, et notamment des modifications législatives ou réglementaires.

Par lettre de mission en date du 31 mai 2007 (annexe 2), la mission a été étendue aux départements d'Ile-de-France et aux grandes agglomérations où des situations proches de celle de la Seine-Saint-Denis existent.

La situation des fourrières se caractérise par sa grande confusion.

Le droit relatif aux fourrières est complexe, instable et confus.

Depuis la mission de l'inspection générale de l'administration (IGA) faite en décembre 2001, on relève 4 modifications législatives du Code de la route :

- loi 2001-1062 du 15 novembre 2001, relative à la sécurité quotidienne ;
 - loi 2003-239 du 18 mars 2003, pour la sécurité intérieure ;
 - loi 2003-495 du 12 juin 2003, renforçant la lutte contre la délinquance routière ;
 - loi 2007-297 du 5 mars 2007, pour la prévention de la délinquance ;
- et 10 modifications réglementaires, la dernière modification de la réglementation ayant été faite par le décret n°2005-1148 du 6 septembre 2005.

Un télégramme du directeur du cabinet du ministre en date du 7 juin 2002 (annexe 3) indique aux préfetures les conditions d'imputation sur le chapitre 37-91 du ministère de l'intérieur (crédits de contentieux) des frais correspondant à la rémunération des gardiens de fourrière quand les propriétaires des véhicules sont introuvables ou insolubles. Ce télégramme précise également que ces règlements doivent faire l'objet d'une transaction amiable.

Enfin, deux circulaires en date respectivement du 30 novembre 2005 (annexe 4) et du 19 juin 2006 (annexe 5) signées du directeur du cabinet du ministre de l'intérieur indiquent la nécessité d'une convention avec les gardiens de fourrière ; la circulaire du 19 juin 2006 conseille le recours à une délégation de service public.

Par ailleurs, on notera que la loi portant prévention de la délinquance modifie l'article L. 235-7 du Code de la route en fixant à 30 jours le délai au terme duquel un véhicule laissé en fourrière est réputé abandonné ; or la partie réglementaire de ce code (article R 325-32) fait toujours état d'un délai de 45 jours.

Trois dates essentielles doivent être retenues dans l'évolution de la gestion des fourrières :

- 1996 : scission fourriéristes/casseurs par le décret 96-476 du 23 mai 1996 entré en vigueur en 1998 ;
- 2002 : indemnisation des fourriéristes sur le chapitre évaluatif 37-91 du ministère de l'Intérieur : télégramme du 7 juin 2002 ;
- 2006 : entrée en vigueur de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 1^{er} août 2001.

L'entrée en vigueur de la LOLF en janvier 2006 a conduit l'Etat à cesser de régler les frais de fourrière engagés par les préfetures sur les crédits de contentieux comme cela était le cas depuis 2002 à la suite du télégramme évoqué plus haut. En effet, il ne s'agit nullement de contentieux et le ministère de l'intérieur a choisi en 2006 de prélever les crédits nécessaires sur le budget de la direction de l'administration de la police nationale (DAPN) : en juin 2006, 22 préfetures ont bénéficié de près de 7 millions d'euros (dont 3,2 pour la Seine-Saint-Denis) et en octobre, 33 préfetures ont bénéficié de 5,7 millions (dont 3,2 pour la Seine-Saint-Denis). Le contrôle des dépenses engagées devient plus strict, ce qui oblige les préfetures dépensières, et notamment la Seine-Saint-Denis, à un travail approfondi sur l'organisation des fourrières. Jusqu'en 2006, le fonctionnement des fourrières était un « désordre ordonné » qui satisfaisait tout le monde ; ce n'est désormais plus le cas.

Enfin, les départements ont des consommations de crédits anormalement différentes : ainsi, si la Seine-Saint-Denis a consommé 6, 525 millions d'euros en 2006, des départements comparables en terme de composition de la population, de violences urbaines et notamment d'incendies de voitures (94, 91, 78, 67...) ont peu, voire pas, demandé de crédits. Des départements limitrophes comme le Nord et le Pas-de-Calais ont des résultats totalement différents. Un « petit » département comme la Drôme consomme plus de crédits que le Pas-de-Calais.

	2006
Bouches du Rhône	90 000 €
Drôme	200 083 €
Hérault	0
Nord	870 €
Pas de Calais	124 588 €
Bas-Rhin	0
Seine et Marne	921 846 €
Yvelines	482 248 €
Essonne	546 000 €
Hauts de Seine	0
Seine Saint Denis	6 525 236 €
Val de Marne	1 000 000 €
Val d'Oise	1 712 524 €

(délégations de crédits 2006 source : DLPAJ)

C'est ce constat établi dès la mi-mai qui a conduit à un élargissement de la mission aux départements d'Ile-de-France et à quelques grandes agglomérations provinciales.

Il convient donc, au-delà de l'examen approfondi qui sera fait de la situation de la Seine-Saint-Denis, de s'interroger sur l'origine de ces différences : s'agit-il de différences dues à la géographie ou à la démographie (en particulier l'urbanisation) ayant des conséquences sur les déplacements de la population ? d'une organisation différente des services concernés, notamment au niveau des relations préfecture/direction départementale de la sécurité publique ? d'une volonté plus ou moins marquée des communes de prendre en charge les fourrières ? d'une interprétation différente des textes, en particulier de l'obligation pour l'Etat de se substituer aux collectivités locales défaillantes dans la mise en place des fourrières ? d'une relation plus ou moins bien établie entre les services et les fourriéristes ?

1. LE FONCTIONNEMENT DES FOURRIERES.

1.1. PRESENTATION JURIDIQUE.

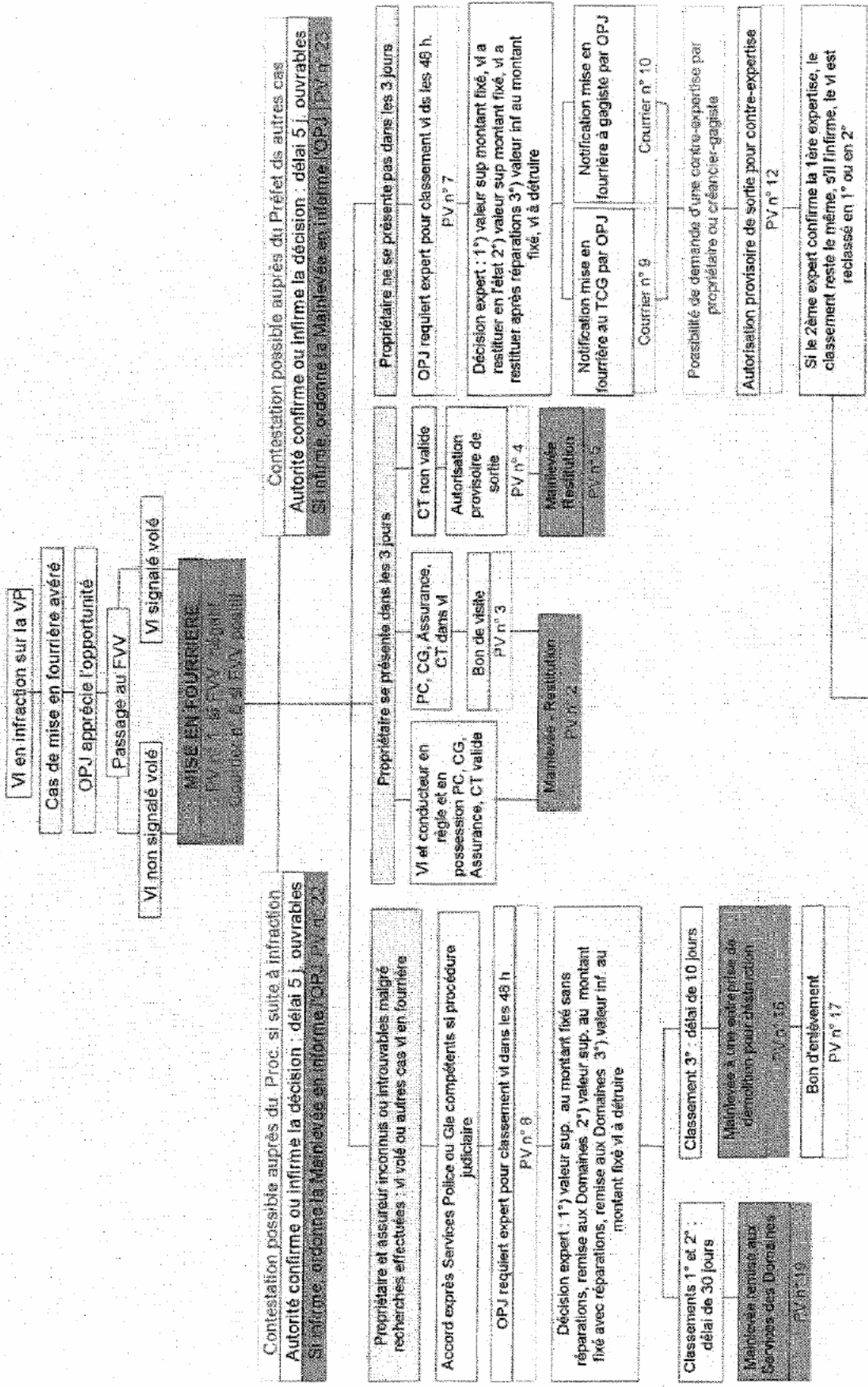
Le fonctionnement des fourrières est régi par le Code de la route, partie législative, chapitre 5, articles L325-1 à L325-13, et partie réglementaire, articles R325-1 à R 325-52 (annexes 6).

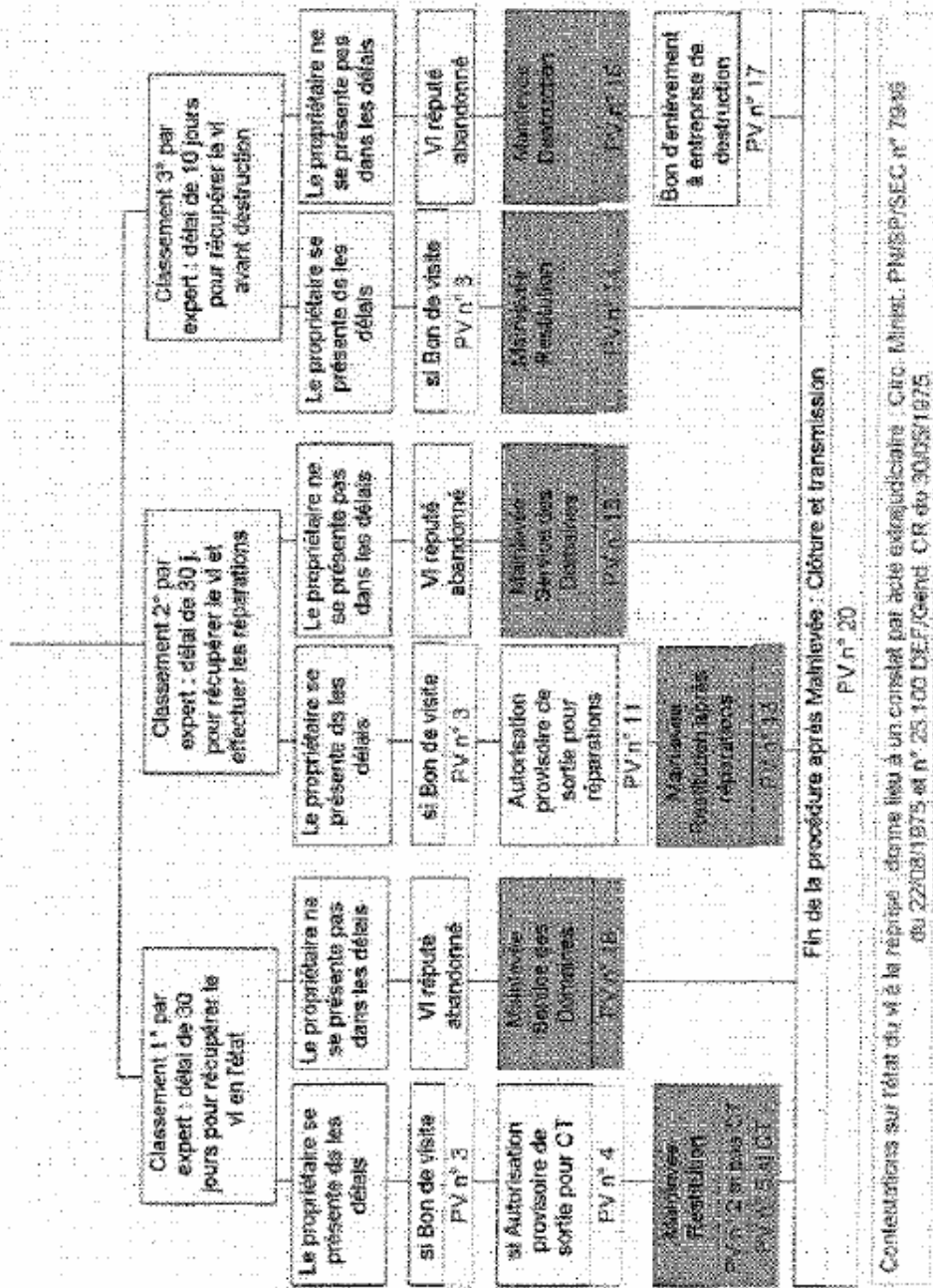
L'article L325-1 du Code de la route a été modifié quatre fois en six ans et 25 articles de la partie réglementaire ont été modifiés ou ajoutés entre 2002 et 2005, certains étant modifiés deux fois.

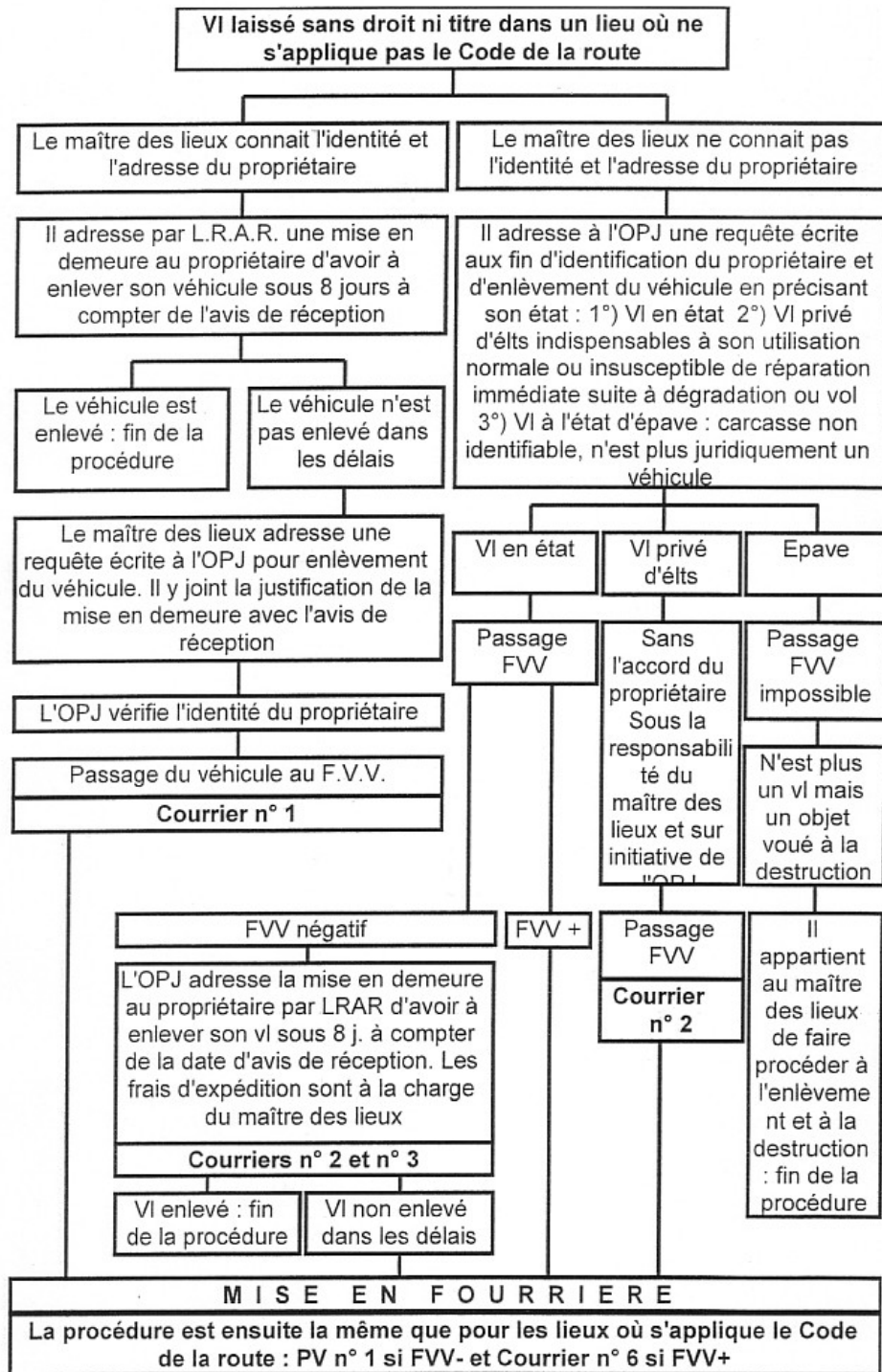
Dans ce contexte juridique instable, il est compréhensible que les différents services en charge des fourrières aient quelques difficultés à maîtriser la matière. Il est, également, difficile pour la mission de faire une analyse de l'évolution de l'organisation et des coûts sur la période puisque les données ont sans cesse changé.

La préfecture de la Seine-Saint-Denis a confié à un stagiaire de l'Ecole Nationale d'Administration une étude sur les fourrières en vue de préparer le comité de pilotage de la réforme en 2006. Cette analyse très précise (annexe 7), toujours d'actualité, à l'exception de la modification introduite par la loi 2007-297 du 5 mars 2007 pour la prévention de la délinquance, indique bien la complexité du problème lié à l'enchevêtrement des textes, des compétences et des intervenants.

Elle peut être visualisée par les tableaux ci-dessous établis par le commissaire divisionnaire de police, chef de la circonscription de sécurité publique de Nanterre.







Il convient, en sus du Code de la route, de prendre en compte, dans cette présentation juridique, le Code général des collectivités territoriales, partie législative, chapitre II sur la police municipale et notamment les articles L2212-1 et L2212-2 (annexe 8) qui confient au maire, sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat, la police municipale.

Celle-ci a pour objet « d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques » qui comprend « tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements..., ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ».

Ces indications du Code général des collectivités territoriales permettent à la mission de considérer que les maires sont partie prenante à la gestion des fourrières, ce qui n'est pas le cas en Seine-Saint-Denis.

La nature et le type de fourrières varient selon les départements sans qu'une idée directrice puisse permettre de comprendre le choix qui a été fait localement : fourrières municipales fonctionnant soit en régie, soit dans le cadre d'une délégation de service public ; garages privés agréés ; fourrières agréées par la préfecture, plus garages de permanence agréés ; garagistes délégataires de service public par une commune, agréés par la préfecture. Les polices municipales gèrent leurs propres fourrières en totale autonomie (sauf pour les identifications des véhicules).

1. 2. LA REGLE DES 3I : INCONNU, INTROUVABLE, INSOLVABLE.

Quand le véhicule reste en fourrière, sans récupération par son propriétaire, s'applique la règle dite des « 3 i » ; il s'agit des propriétaires inconnus, introuvables ou insolubles :

- inconnu : celui dont l'identification n'a pu être faite après consultation, par les services de police du fichier national automobile (FNA) ;
- introuvable : celui dont l'adresse figurant au fichier national des immatriculations (FNI) des véhicules est erronée ou qui ne donne pas suite aux courriers qui lui sont adressés ;
- insoluble : celui qui n'acquiesce pas les frais de fourrière parce qu'il n'a pas ou dit ne pas en avoir les moyens.

Lorsque le propriétaire du véhicule remplit l'une de ces trois conditions, l'autorité de fourrière ne peut se retourner contre lui.

Dans ces trois cas, l'ordre de destruction doit être donné au fourrieriste par l'autorité de fourrière ; la destruction du véhicule met fin au délai de garde et engendre le paiement de la somme due au fourrieriste : enlèvement, expertise, garde. Bien entendu, plus le délai de garde est long, plus la somme à payer est élevée.

Si les collectivités n'ont pas mis en place de service de fourrière, c'est l'Etat qui leur est substitué et qui rémunère donc les fourrieristes (voir infra).

C'est à ce titre-là, majoritairement mais pas uniquement, puisque l'Etat peut également prescrire des enlèvements, par exemple pour de grandes manifestations sur la voie publique, que se constitue la charge financière de l'Etat vis-à-vis des fourrieristes.

2. LES DIFFICULTES FINANCIERES DE LA SEINE-SAINT-DENIS SEMBLANT ETRE, PARTIELLEMENT, EN VOIE DE RESOLUTION.

La mission s'est rendue à la préfecture de Seine-Saint-Denis le 3 mai et a rencontré le préfet et le secrétaire général de la préfecture ; un dossier très complet lui a été remis.

De cet entretien et de la lecture de ce dossier, il ressortait à l'évidence que les problèmes liés au fonctionnement des fourrières en Seine-Saint-Denis étaient en voie de règlement. En effet, le secrétaire général s'est intéressé avec vigueur à ce dossier et a réussi fin 2006 et début 2007 à proposer une solution de délégation de service public qui s'est mise en place le 1^{er} juin 2007. Des difficultés demeurent cependant.

2.1. LA SITUATION EN 2006.

2.1.1. La sociologie du département.

Implanté au Nord-Est de Paris, la Seine-Saint-Denis est l'un des plus petits départements de France (236 km²), mais se situe au septième rang pour sa population, soit 1 459 000 habitants (les Sequano-Dionysiens) au 1^{er} janvier 2005 selon l'INSEE. Elle compte trois arrondissements, treize circonscriptions législatives, quarante cantons et quarante communes.

La Seine-Saint-Denis est un département particulièrement sensible qui regroupe 144 cités difficiles. Elle se caractérise par une sociologie particulière : la délinquance y est sensiblement la même que celle de l'Essonne et du Val d'Oise confondus. En 2006, 2 980 véhicules ont été incendiés (en moyenne 10 véhicules par jour avec des pointes de 25 à 30) pour des motifs divers (violences urbaines représentant 20 à 25% des faits, vols, escroqueries...). A cette délinquance s'ajoutent les contraintes particulières que constituent le stade de France et le parc des expositions de Villepinte, ces deux sites étant le siège de nombreuses manifestations de grande importance nécessitant de dégager les véhicules mal garés.

En Seine-Saint-Denis, on trouve beaucoup de véhicules dégradés ou très dégradés, de véhicules volés, donc plus globalement de véhicules sans valeur. Quand ces véhicules sont enlevés et mis en fourrière, leurs propriétaires ne viennent pas les chercher car les véhicules nécessiteraient, pour être autorisés à rouler, des réparations trop onéreuses. Par ailleurs, ces véhicules ne sont pas toujours assurés et ne sont pas en conformité avec le contrôle technique, ce qui accroît, le cas échéant, le coût de leur reprise par le propriétaire auprès de la fourrière et aboutit à des montants que certains ne peuvent pas payer. Certains propriétaires qui n'ont pas les moyens de payer les frais de restitution et qui ont un besoin impératif de leur véhicule, notamment pour aller travailler, laissent en gage les sièges-bébé, la carte grise, ...pour pouvoir récupérer leur bien.

Il est, également, souvent difficile de localiser les propriétaires des véhicules car la mise à jour des adresses n'a pas été faite. Par ailleurs, le numéro de série des véhicules sur les moteurs a parfois été effacé, empêchant toute identification du propriétaire.

2.1.2. Données chiffrées sur les mises en fourrière en Seine-Saint-Denis.

43 260 véhicules ont été mis en fourrière en 2006 contre seulement 34 291 en 2003, ce qui constitue une augmentation de 6,4 % par an. Sur ces 43 260 véhicules, 28 000 ont été repris par leur propriétaire et environ 15 000 ont donc été détruits au terme de la procédure décrite plus haut, procédure dite des « 3 i ». Ce sont donc ces 15 000 véhicules, dont l'enlèvement, l'expertise et la garde sont mis à la charge de l'Etat, qui ont engendré un coût de plus de 6 millions d'euros en 2006.

Environ 1/3 des véhicules enlevés sont des véhicules ventouses. 80 % d'entre eux, qui stationnent sur la voie publique au-delà de 7 jours, ne sont jamais réclamés par un propriétaire.

99 % des véhicules expertisés sont classés par les experts dans la catégorie des véhicules à détruire.

Enfin, 865 véhicules sont « en stock » dans les fourrières, certains depuis 2003 sans que les services de police ou les fourriéristes arrivent à retrouver l'historique précis pour déterminer la part de responsabilité de chacun dans ce retard et donc la charge financière qui en découle.

2.1.3. Les difficultés rencontrées dans le fonctionnement du service des fourrières.

2.1.3.1. L'abandon sur parc.

Les propriétaires sont informés de la mise en fourrière de leur véhicule par une « notification de mise en fourrière », qui leur indique également que les frais afférents à la prise en charge de leur voiture leur incombent. Ce courrier leur est adressé par le commissariat de police, en recommandé avec accusé de réception. Certains propriétaires signent ce recommandé et vont chercher leur véhicule, ou l'abandonnent pour destruction, et règlent les frais. Des recommandés reviennent avec la mention « n'habite pas à l'adresse indiquée ». Dans ce cas, la préfecture indemnise le gardien de fourrière.

Cependant, il s'avère qu'un certain nombre de propriétaires ne retirent pas le recommandé ou négligent de venir retirer leur voiture auprès du fourriériste, en vue de se dispenser des frais qui leur incombent. Ces « abandons de véhicules sur parc » ont tendance à augmenter. Le ministère de l'intérieur a encouragé, dans un télégramme d'octobre 2006, le recouvrement des dépenses indues de l'Etat contre cette catégorie d'usagers. Cependant, cette solution a peu de succès.

2.1.3.2. Les épaves et véhicules en voie d'épavisation.

Les véhicules en état d'épave ou en voie d'épavisation (voir infra) ne devraient pas aller en fourrière mais directement chez le casseur ; cependant, il n'est pas possible à la police de le faire directement ; le véhicule doit, dans un premier temps être enlevé et mis en fourrière pour qu'il soit procédé aux recherches nécessaires sur les fichiers et que son éventuel propriétaire soit contacté. Il serait difficile, en effet, de laisser sur la voirie publique les véhicules les plus abîmés en attendant que passe l'entreprise chargée de les enlever, qui a un marché avec le conseil général.

L'enlèvement rapide des épaves est aussi nécessaire car le risque d'incendie est préoccupant dans les cités sensibles. Il arrive cependant dans un souci de rapidité et d'efficacité que des commissariats envoient directement des véhicules épaves à la casse sans passer par la fourrière.

Selon la circulaire du 14 décembre 1974, sont des épaves assimilés à des déchets « des véhicules réduits à l'état d'abandon de carcasses non identifiables et que ne peuvent être utilisés pour sa destination normale, le plus souvent démunis des plaques d'immatriculation, sans roues, sans portières, ni moteur ».

L'article 17 de la loi du 15 novembre 2001 (article L 325-12 du Code de la route) précise qu'un véhicule « non roulant » ou en voie d'épavisation est un véhicule « se trouvant privé d'éléments indispensables à son utilisation et insusceptible de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols ».

2.1.3.3. Les domaines privés.

De nombreux véhicules sont laissés au sein des ensembles HLM dans des espaces privés donnant sur la voie publique. Leur enlèvement est demandé par les bailleurs sociaux ou privés, par des copropriétaires ou par des agents de police quand ils sont en stationnement plus de sept jours. S'agissant de voies privées, c'est au propriétaire de prendre en charge les frais de fourrière, mais la copropriété, en l'espèce un bailleur social ne le fait pas et donc la charge en revient actuellement à l'Etat en Seine-Saint-Denis (ce n'est pas le cas dans d'autres départements).

2.1.3.4. La proximité de Paris.

Un problème de coopération avec Paris a été évoqué : beaucoup de véhicules sont abandonnés à l'extérieur du périphérique, mais toujours sur le périmètre de Paris (c'est le cas en bordure des communes des Lilas, de Montreuil, d'Aubervilliers). Selon la direction départementale de sécurité publique de Seine-Saint-Denis, il arrive que les services de la Préfecture de Police ne se déplacent pas, ce qui nécessite une intervention de la sécurité publique en dehors de sa zone de compétence géographique. Ce problème serait toutefois en cours de règlement.

2.1.4. La complexité juridique et ses conséquences en Seine-Saint-Denis.

La préfecture de Seine-Saint-Denis est donc confrontée à la complexité juridique indiquée plus haut. Elle n'a pas, jusqu'en 2007, mis en place de système organisé pour les fourrières : il n'y a pas eu de négociation aboutie avec les communes et avec les fourriéristes pour répartir les responsabilités et adopter un système de rémunération conventionnel comme cela est le cas dans d'autres départements.

Le Code de la route (article R 325-21 introduit par le décret 2005-1148 du 6 septembre 2005) indique que l'Etat est substitué aux communes défaillantes dans la mise en place des fourrières. En Seine-Saint-Denis, aucune commune n'a organisé de fourrières : peut-on, pour autant dire que les communes sont défaillantes ? et l'Etat n'a-t-il pas accepté, un peu vite dans ce département, de prendre en charge une dépense communale qui, dans la plupart des autres départements est, pour tout ou partie, prise en charge par les communes ou les groupements de communes (voir infra les différentes solutions adoptées en Ile de France) ?

Dans la mesure où il n'existe pas de règle, à l'exception du télégramme précité du ministre de l'intérieur en date du 7 juin 2002 incitant les préfetures à faire une transaction avec les gardiens de fourrière quand les délais de garde et donc les coûts deviennent très importants, les fourriéristes demandent le remboursement intégral des dépenses engagées, ce qui aboutit à des montants sans commune mesure avec les autres départements. En effet, dans ce

département, la procédure qui mène à la destruction des véhicules n'est jamais correctement suivie, pour des raisons qui seront développées au 2.1.6. et les délais sont largement dépassés (cf. 2.1.7.), même si ces demandes sont revues à la baisse par les services préfectoraux, le remboursement pour certains véhicules n'étant pas pris en charge par l'Etat. C'est notamment le cas des véhicules brûlés et des épaves.

La préfecture a interrogé les services d'administration centrale du ministère de l'intérieur, mais eux-mêmes sont en désaccord quant à l'interprétation des textes (note du directeur des libertés publiques et des affaires juridiques en date du 23 février 2007 (annexe 9) ; réponse du directeur général des collectivités locales en date du 3 juillet 2007 (annexe 10). Au-delà des difficultés internes au ministère, il convient aussi de souligner que les codes qui, peu ou prou, s'imposent au régime des fourrières sont contradictoires : les prescriptions du Code de l'environnement, du Code de la route, du Code de la concurrence et même du Code de procédure pénale sont incompatibles.

Le Code de la route, de plus, est mal rédigé : il n'indique pas qui convoque les experts, ni qui les paie ; il ne dit pas ce qu'est une autorité défaillante ; il ne précise pas qui prend en charge les frais de garde et d'enlèvement des véhicules vendus par les Domaines.

Ce n'est pas à la préfecture de Seine-Saint-Denis de résoudre ces difficultés juridiques, mais elle en subit les conséquences, chaque service mettant en avant les dispositions qu'il doit respecter.

2.1.5. Les différents intervenants.

La multiplicité des acteurs est bien entendu un facteur important des difficultés rencontrées et rejaillit naturellement sur les délais de traitement des dossiers. Les difficultés tiennent à ce que la procédure de mise en fourrière requiert l'intervention de différents acteurs dont l'action n'est pas coordonnée et sur lesquels ne pèse aucune responsabilité financière.

2.1.5.1. Les gardiens de fourrière.

Les gardiens de fourrières sont choisis sur avis de la commission départementale de la sécurité routière (CDSR) où siège la direction départementale de la sécurité publique, et après enquête. Les critères principaux de choix sont la moralité, la fiabilité de l'entreprise et de ses représentants, la sécurité des lieux et les capacités techniques. Un cahier des charges précis et strict est établi par la préfecture.

Les gardiens de fourrière doivent satisfaire à des obligations morales, professionnelles et matérielles, et présenter toutes les garanties suffisantes en matière de qualité des prestations offertes et de professionnalisme.

Nul ne peut être agréé comme gardien de fourrière s'il exerce également une activité de destruction ou de retraitement des véhicules usagés (article R 325-24 du Code de la route). Le retraitement comprend les opérations de démolition, de récupération et de recyclage des matériaux. La revente des pièces d'occasion ou le don de pièces sont également interdits.

Les installations doivent être en conformité avec l'ensemble des règles d'urbanisme et doivent satisfaire aux dispositions relatives à la protection de l'environnement. Le gardien de fourrière doit disposer d'emplacements adaptés pour entreposer les véhicules. La protection du parc

doit être assurée jour et nuit par des systèmes de surveillance. Des locaux d'accueil du public doivent être installés à l'extérieur du parc de stationnement.

Le fourriériste doit disposer d'un matériel suffisant, conforme au Code de la route, pour procéder aux mises en fourrière. Certains enlèvements nécessitent un matériel spécifique (remorquage de poids lourd ; spécificité d'accessibilité).

Le personnel d'intervention doit être qualifié dans le domaine du remorquage, en effectif adapté au nombre de véhicules, régulièrement employé, titulaire du permis autorisant la conduite des véhicules utilisés.

En ce qui concerne les modalités d'intervention, le gardien de fourrière est tenu d'enlever tous les véhicules qui auront été désignés par les autorités qualifiées pour prescrire une mise en fourrière (officier de police judiciaire territorialement compétent, chef de la police municipale ou maire) quel que soit le lieu où ils se trouvent (voies publiques et domaine privé si la prescription intervient à la demande du maître des lieux, dès lors que les véhicules sont accessibles sans difficultés majeures et quel que soit leur état). En outre, il peut être constitué gardien de scellé par un officier de police judiciaire. Enfin, dans le cadre d'opérations de maintien de l'ordre, il peut être requis par les forces de sécurité compétentes.

Le fourriériste, qui se voit en principe attribué un secteur géographique d'intervention, doit répondre aux demandes de mises en fourrière jour et nuit, y compris les dimanches et jours fériés. Le délai d'intervention doit être le plus bref, en général moins de trente minutes après l'appel.

Lorsqu'un bon de destruction est délivré par l'autorité qui a prescrit la mise en fourrière, le gardien de fourrière remet le véhicule à une entreprise de destruction (démolisseur ou broyeur) agréée. Il informe l'autorité responsable de la date de remise du véhicule et des coordonnées de la société de destruction.

Pour le contrôle de l'activité de fourrière, un tableau de bord est tenu par le gardien de fourrière qui enregistre quotidiennement le mouvement des entrées et sorties des véhicules mis en fourrière, les décisions de mainlevée, ainsi que celles de remise au service des Domaines ou à une entreprise de destruction. Par ailleurs, il s'engage à fournir au préfet toutes statistiques utiles sur son activité. Enfin, des contrôles des installations peuvent être diligentés à la demande de la préfecture.

Les manquements aux prescriptions et obligations peuvent donner lieu à des sanctions de la part de l'autorité préfectorale, après avis de la commission départementale de la sécurité routière, pouvant aller de l'avertissement à la suspension provisoire ou au retrait définitif de l'agrément du préfet.

14 secteurs géographiques ont été définis pour les 22 fourriéristes agréés par la préfecture de Seine-Saint-Denis. Les secteurs ont été découpés par rapport aux circonscriptions de sécurité publique, excepté pour celle de Saint-Denis qui en compte deux.

Il convient de signaler que les fourriéristes sont de nature très variées. Certains remplissent cette activité à plein temps, pour d'autres c'est une activité annexe d'un garagiste ou d'un dépanneur, voire les deux.

A la fourrière Jean Jaurès, les chauffeurs sont payés 2400 € net par mois, selon l'employeur, qui préfère octroyer des salaires élevés pour éviter la fraude et le vol.

Les crédits versés aux gardiens de fourrière entre 2002 et 2006 provenant du chapitre 37-91. Les crédits de ce chapitre ne sont pas imposables quand l'indemnité est liée à la réparation d'un préjudice subi (source DLPAJ) ; dans le cas présent, **il ne s'agit pas, de fait, d'une indemnité, mais d'une transaction. La mission n'a pas approfondi ce point pour savoir si ces versements ont fait l'objet, par les fourriéristes, de déclaration aux services fiscaux.**

2.1.5.2. Les experts.

Cinq experts automobiles sont agréés en Seine-Saint-Denis, sur les trente six au niveau national. Ils passent deux fois par semaine expertiser les véhicules dans les fourrières à la demande des commissariats qui les convoquent par courrier et depuis peu par fax. Les experts examinent les véhicules présentés et remplissent des formulaires qu'ils envoient aux commissariats qui les ont sollicités. Il convient de souligner que les experts ne sont pas habilités à ouvrir les véhicules et qu'ils ne peuvent donc pas vérifier l'état du moteur et le contenu éventuel du coffre. En pratique, si le véhicule est ouvert, il est examiné à l'intérieur. 99 % des véhicules examinés sont classés par les experts dans la catégorie des véhicules à détruire.

Les experts rencontrés par la mission estiment qu'il y a des dysfonctionnements dans certains commissariats dus au manque de formation, au turn-over très rapide des agents en charge des fourrières et au faible intérêt que porte la hiérarchie policière à ce sujet. Ils soulignent que chaque commissariat a sa pratique, ce qui complique leur travail et souhaitent une harmonisation des procédures. Par comparaison, un expert cite les Yvelines où il a depuis longtemps le même interlocuteur dans un commissariat, compétent sur le sujet. Enfin, les experts indiquent n'avoir pas vu leurs factures réglées par l'Etat depuis octobre 2006. Jusqu'en mars 2006, les fourriéristes étaient payés par le conseil général ; d'avril à septembre 2006, l'Etat leur a versé 72 091 € et doit encore leur régler 18 025 € au titre de 2006.

2.1.5.3. Les services de police.

La direction départementale de la sécurité publique (DDSP) comprend 21 circonscriptions et deux commissariats subdivisionnaires. Chaque circonscription de police dispose d'une brigade des accidents et des délits routiers (BADR) qui traite la procédure relative aux fourrières. Un ou deux fonctionnaires sont spécialement chargés de suivre ces dossiers.

Le policier a la tâche principale de procéder à l'identification du véhicule par le biais du fichier national automobile (plaque d'immatriculation, numéro de série, numéro caché). Pour les immatriculations en ww, il s'adresse à la préfecture du département concerné. En outre, des difficultés persistent pour l'identification des véhicules étrangers. Il doit également impérativement consulter le fichier des véhicules volés (FVV). La police nationale effectue également ces deux actes de procédure à la demande des policiers municipaux.

Par ailleurs, le policier doit procéder à la mainlevée dans les meilleurs délais. Selon le Code de la route, chaque prescription de mise en fourrière prend fin par une décision de mainlevée qui émane de l'autorité qui a prescrit la mise en fourrière ou de l'officier de police judiciaire chargé d'exécuter cette mesure. La mainlevée se caractérise par la restitution, l'aliénation par le service des Domaines ou la destruction du véhicule mis en fourrière.

A la DDSP, un bureau de la circulation routière coordonne les missions et recueille les statistiques des différents services de police, puis communique les informations au bureau de la circulation routière de la sous-direction des missions de la direction centrale de la sécurité publique (DCSP).

Au niveau central, aucune politique globale relative aux fourrières n'existe.

Depuis le 27 septembre 2006, trois dispositifs ont été mis en place pour améliorer le suivi des fourrières : désignation de fonctionnaires référents chargés des problèmes de fourrière dans chaque circonscription, création d'une base Intranet à la direction départementale et d'un logiciel concernant la gestion des fourrières avec un lien avec la préfecture et des alertes.

En ce qui concerne les autoroutes, la compagnie républicaine de sécurité du secteur Nord-Ile-de-France (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val d'Oise, et une partie de la Seine-et-Marne et de l'Oise), qui est basée à Deuil-la-Barre (95), comprend neuf CRS autoroutières pour près trois mille kilomètres linéaires plus les voies de dégagement. Au niveau central, le bureau de la circulation et des missions de secours de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) coordonne les missions de sécurité routière.

Environ 1000 véhicules (dont 500 dans le 93) sont abandonnés chaque année sur les autoroutes du secteur Nord-Ile-de-France et mis en fourrière. La moitié des voitures sont restituées aux propriétaires.

En Seine-Saint-Denis, la priorité n'a pas été, à l'évidence, donnée aux fourrières. Ainsi à la BADR de Gagny, il n'y a, pour suivre les dossiers, alors même que la procédure est lourde et complexe, que deux fonctionnaires de police, l'un travaillant à 80 %, l'autre à 30 %. A la BADR de la circonscription du Raincy et de Clichy-sous-Bois, les enlèvements des véhicules ventouses se font périodiquement, mais quand le fonctionnaire de police est en congé, les enlèvements ne se font plus. Ainsi, début juillet, l'adjoint au maire chargé de la sécurité aux Lilas a indiqué à la mission, sans sourciller, que le dernier enlèvement de véhicules ventouses ayant eu lieu début juin, il n'y en aurait pas d'autre avant septembre !

2.1.5.4. Les polices municipales.

Le décret du 6 septembre 2005 prévoit la possibilité pour l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, de procéder à la mise en fourrière des véhicules en stationnement abusif, gênant et dangereux. Il appartient à l'officier de police judiciaire de la police nationale d'apprécier le caractère du stationnement (dangereux ou pas) en fonction d'éléments matériels objectifs limitant le risque d'erreur. Si le véhicule est volé ou doté de fausses plaques d'immatriculation, seul l'officier de police judiciaire peut procéder à l'immobilisation du véhicule.

Les élus municipaux de la Seine-Saint-Denis, rencontrés par la mission, considèrent que la gestion des fourrières est de la compétence de l'Etat. En dehors de ce choix politique, certaines communes considèrent que leur budget est trop faible pour faire face à de nouvelles charges financières.

2.1.5.5. Le service des Domaines

Intervenant en fin de procédure, les Domaines reçoivent un courrier de la préfecture leur indiquant qu'un véhicule expertisé est classé en 3ème catégorie et peut donc être proposé à la vente. Le représentant des Domaines va en fourrière examiner le véhicule. Théoriquement, le véhicule doit être « prêt à vendre ». Dans la réalité, le dossier est très souvent incomplet car manquent les indications relatives aux recherches sur le FNI, le FNA et le système d'information Schengen (SIS). L'agent des Domaines, au-delà de ses compétences et de ses prérogatives, recherche ces informations, par des voies officieuses, pour gagner du temps.

Comme d'autres personnes rencontrées par la mission, le service des Domaines constate que les commissariats ne font pas correctement ce travail, que les interlocuteurs trop souvent nouveaux, ne connaissent pas la procédure et que des dossiers se perdent. Ainsi, un véhicule vendu au bout de 10 ans de fourrière a rapporté 3 200 € à l'Etat, intégralement reversés à la fourrière auprès de laquelle la dette se montait à 4 500 €. Par ailleurs, un fonctionnaire de la préfecture (qui a quitté le service) n'a fait aucune remise de véhicule aux Domaines pendant 9 mois ! Enfin, le service des Domaines qui côtoie les experts dans les parcs des fourrières paraît surpris par la valorisation qui est faite de certains véhicules et a évoqué, avec pudeur, la procédure de « mutation postérieure à destruction » d'un véhicule destiné à la destruction qui finalement est remis en circulation ...

2.1.5.6. Les services de la préfecture.

Le bureau de la circulation routière de la préfecture comprend dans l'organigramme présenté à la mission cinq personnes. Dans la réalité constatée sur place, l'équipe en charge des fourrières comprend trois fonctionnaires dont un seul à temps plein, adjoint administratif de 2^{ème} classe, qui traite les dossiers relatifs aux principales fourrières du département. Les deux autres fonctionnaires sont affectées aux guichets et ne s'occupent des fourrières que quand elles sont disponibles ; le temps consacré aux fourrières a été estimé à 30% de leur emploi.

Une quatrième personne est affectée à ce bureau et est en charge de la facturation ainsi que du secrétariat des cartes grises et du contrôle technique. Elle travaille pour les fourrières seulement quand des crédits ont été octroyés par l'administration centrale ; à ce moment-là elle paie les factures présentées par les fourriéristes en vérifiant que ne sont pas pris en compte des véhicules déjà détruits ou restitués à leur propriétaire.

L'agent principalement en charge du service ne reçoit aucune information relative aux enlèvements de véhicules et aux mises en fourrière avant la demande de destruction en provenance des commissariats ou de la DDSP. Cette pratique est contraire aux textes qui prévoient que le procès-verbal de mise en fourrière doit lui être adressé (article R325-26 du Code de la route)

Cet agent vérifie sur le FNI qu'il n'y a pas de gage, pas d'opposition, pas de vol, pas de mutation et que le véhicule n'est pas déjà connu pour avoir été détruit ou restitué.

Elle utilise pour le suivi des procédures un logiciel conçu à la préfecture de Seine-Saint-Denis et fait un « bordereau de destruction », mis à la signature du chef de bureau et faxé à la fourrière, trois copies étant faites, une au directeur départemental de la sécurité publique (qui est supposé la renvoyer au commissariat), une autre rangée dans un classeur chronologique et une dernière dans le dossier du véhicule. Enfin, elle adresse l'original du bordereau à la fourrière par courrier postal.

Toute cette procédure se fait en temps réel et le véhicule est « cassé » administrativement sans délai par la préfecture. Il convient toutefois de noter qu'en absence de cet agent, le travail ne se fait pas car elle n'est pas remplacée ; ainsi, à l'évidence, des retards se créent, à ce moment-là, intégralement imputables à la préfecture. Par ailleurs, cet agent quitte définitivement la préfecture le 7 août 2007 et le chef de bureau a indiqué à la mission que son remplacement ne serait pas certainement assuré à temps plein. **Compte tenu des enjeux financiers qui ont motivé cette mission, on ne peut que s'étonner d'une pareille décision.**

2.1.5.7. Les services judiciaires.

La mission a rencontré le secrétaire général du Parquet de Bobigny. Depuis la mise en œuvre de la LOLF, la Justice est également préoccupée par la limitation des frais de justice. L'arrivée d'un nouveau procureur il y a quelques mois a, de même, conduit le secrétariat général du Parquet à surveiller de près les frais liés aux fourrières.

En 2006, le tribunal de Bobigny a payé 1,020 million d'euros aux fourriéristes pour les frais d'enlèvement et de garde des véhicules dans le cadre de procédures judiciaires (constitution de la fourrière en gardien des scellés, utilisation de la fourrière pour le transfert des véhicules vers les Domaines après jugement, destruction judiciaire des véhicules mis en fourrière).

Ce montant très élevé a conduit le procureur à prendre les mesures suivantes :

- toute mise en fourrière doit faire l'objet d'une autorisation du ministère public ;
- le recours à l'article 60 du Code de procédure pénale qui permet de saisir les véhicules, ayant été trop large et induisant des coûts, devra être réduit ;
- la confiscation d'un véhicule ne pourra se faire que dans le cadre d'une procédure rapide ou pour les besoins de la police technique et scientifique ;
- les fourriéristes doivent présenter un mémoire dès la fin du premier mois de garde puis tous les 3 mois ;
- enfin, l'indemnisation pour certains véhicules mis en fourrière pour des motifs judiciaires a été refusée car ces véhicules auraient dû relever de la procédure administrative.

2.1.6. Les délais d'instruction.

La procédure est lourde comme le montrent les tableaux pages 4, 5 et 6 et le rapport du stagiaire de l'ENA.

Après l'enlèvement et la mise en fourrière, l'expert automobile fournit son avis sur le classement des véhicules à l'autorité dont relève la fourrière, qui décide elle-même du classement. L'avis préalable de l'expert n'est obligatoire que pour les véhicules mis en fourrière classés en 2^{ème} et 3^{ème} catégories qui concernent les véhicules ne pouvant pas circuler dans des conditions normales de sécurité. Si le véhicule ne remplit pas ces conditions, l'expert définit les réparations nécessaires et fournit une évaluation de sa valeur marchande. Le délai d'abandon du véhicule est de 10 jours si la valeur vénale du véhicule est inférieure à 765 euros et de 30 jours dans les autres cas. Au-delà de ces délais, il est détruit ou remis au service des Domaines pour aliénation selon que la valeur est inférieure ou supérieure à 765 euros. Cette valeur de 765 € est la traduction de la prime de 5 000 francs, dite « balladurette » instituée en 1994 en faveur des automobilistes qui se débarrassaient d'un vieux véhicule pour en acheter un neuf.

La notification, effectuée dans le délai de cinq jours ouvrables suivant la mise en fourrière, devant mentionner le classement opéré, l'article R 290-2 permet expressément la restitution du véhicule sans expertise ni classement dans les trois jours qui suivent sa mise en fourrière. Le non-respect des délais a été signalé par tous les intervenants ; il semble même que les délais, prescrits par les textes en vigueur, ne puissent être respectés.

Des exemples ont été donnés à la mission qui révèle des dysfonctionnements :

- certains commissariats de police saisissent les experts par courrier postal qui peut mettre jusqu'à 15 jours à parvenir à l'expert ;
- les mainlevées permettant de détruire le véhicule sont faites avec beaucoup de retard ;
- les experts interviennent parfois avec lenteur en « groupant » les visites pour limiter les déplacements : des délais de trois semaines ont été évoqués ;
- le service des Domaines ne vient en fourrière qu'une fois par mois, voire moins ;
- à la préfecture, une seule personne est compétente pour les grosses fourrières du département. Quand elle est en congé, il n'y a pas de remplacement.

La fourrière Jean Jaurès indique **un temps moyen de 300 jours entre l'enlèvement et l'ordre de destruction**. Le service des Domaines fait état de plusieurs véhicules enlevés en mai 1996 et remis aux Domaines en 2004. Même si ces délais excessifs sont rares et n'ont pas été confirmés par les autres intervenants rencontrés par la mission, ils révèlent bien **que les procédures à respecter pour l'instruction des dossiers ne sont pas suivies attentivement, ce qui induit de graves conséquences financières**.

2.1.7. Les délais de garde.

En janvier 2007, les délais de garde des véhicules en Seine-Saint-Denis se révèlent très importants (source DLP AJ) :

- 5 % des véhicules sont gardés entre 10 et 30 jours ;
- 19 % des véhicules entre 30 et 45 jours ;
- 50 % entre 45 et 90 jours ;
- 12 % entre 90 et 180 jours ;
- 14 % plus de 180 jours.

Ainsi, 75 % des véhicules sont conservés en fourrière au-delà du délai maximal de 45 jours prescrit par l'article R 325-32 du Code de la Route.

2.1.8. Les dossiers en souffrance.

Certaines fourrières font état de demandes financières non encore soldées pour les années 1996 à 1998 ; les dossiers transactionnels sont en attente à la DLP AJ et il est nécessaire de trouver rapidement une solution pour ne pas polluer la mise en place de la délégation de service public.

L'enlèvement des véhicules brûlés lors des émeutes de 2005 n'a pas été rémunéré aux fourrieristes : la fourrière Jean Jaurès indique un manque à gagner de 0,440 million d'euros. Il convient de rappeler que le directeur de cabinet du ministre de l'intérieur a indiqué que ces véhicules ne pouvaient faire l'objet d'indemnisations aux fourrières.

2.1.9. Les difficultés financières.

La situation de la Seine-Saint-Denis a été préoccupante en 2006 par le caractère croissant des dépenses liées aux fourrières, relaté dans le tableau ci-dessous :

	Montant des dépenses (en euros)	Part du total des préfectures
2003	5 650 000	35,10 %
2004	7 912 133	54,13 %
2005	6 549 250	49,70 %
2006	6 894 379*	54,11 %

* données de la préfecture

Tous ces éléments ont conduit la préfecture, et notamment le secrétaire général, à examiner attentivement le sujet afin de trouver une solution.

Par lettre en date du 21 mars 2007 (pièce jointe n° 11), le secrétaire général de la préfecture de la Seine-Saint-Denis a indiqué au ministère avoir besoin de 2,263 millions d'euros pour régler les factures de septembre 2006 à janvier 2007. Il joint à cette demande un tableau des factures exigibles par les gardiens de fourrière (pièce jointe n° 12) qui indique qu'aucun véhicule mis en fourrière n'a été vendu et que 4 048 véhicules sur les 4 348 détruits ont été conservés pendant une durée de garde supérieure à 30 jours, 667 d'entre eux ayant été conservés plus de 180 jours.

2.2. LA MISE EN PLACE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ET LES NOUVELLES PROCEDURES.

Dès 2005, un comité de pilotage a été créé par le secrétaire général de la préfecture pour trouver une solution au coût croissant des enlèvements et des gardes.

A l'automne 2006, le secrétaire général de la préfecture a tenu de nombreuses réunions de travail avec tous les protagonistes pour mettre au point une « contractualisation » avec les fourriéristes qui s'est concrétisée par une délégation de service public et une organisation plus claire des relations fourrières/experts/direction départementale de la sécurité publique/préfecture.

La circulaire du 30 novembre 2005 du ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire recommande aux préfets d'orienter à court terme leurs services vers une délégation de service public. Cette formule, récente dans le droit positif français, car introduite par la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite « loi SAPIN », a pour objet et pour effet d'instaurer une procédure contraignante de publicité explicite visant à organiser une mise en concurrence réelle avant l'attribution de la délégation de service public à un tiers par rapport à l'autorité délégante. Mais cette loi n'a pas donné de définition de la notion de délégation de service public qui a été progressivement définie par la jurisprudence, essentiellement par opposition à la notion de marché public.

Le Conseil d'Etat a précisé que la délégation de service public se caractérisait par « son objet portant sur l'exécution du service public » et par le « mode de rémunération du cocontractant de l'administration », cette rémunération devant être « substantiellement assurée par le résultat de l'exploitation du service ». Ceci suppose que le délégataire assume une part du risque d'exploitation.

L'article 3 de la loi du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réforme à caractère économique et financier, dite « loi MURCEF », a introduit la notion de délégation de service public à l'article 38 de la loi du 29 janvier 1993. Selon l'article L1411-1 du Code des collectivités locales : « La délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou acquérir des biens nécessaires au service ».

Dans le cas de la Seine-Saint-Denis, la délégation de service public a été acceptée par tous et est mise en œuvre à compter du 1^{er} juin 2007. Dans le cadre de cette délégation de service public, le délégataire devrait supporter les risques financiers de son exploitation. Cependant, il apparaît que l'Etat va continuer à financer très lourdement les fourrières au vu des premiers calculs faits par la préfecture.

Les agréments donnés aux fourriéristes qui étaient sectorisés et contractuels sont redistribués et deviennent départementaux.

La DSP a été faite par lots correspondant aux 13 secteurs territoriaux définis par la préfecture (plus un secteur autoroutier).

Un tableau de bord (pièce jointe n° 13) a été défini qui est commun à la préfecture, aux circonscriptions de police et aux experts : ce tableau doit être rempli par chaque intervenant qui indique, en particulier, les dates auxquelles il est saisi.

C'est la transmission de l'OPJ à l'expert qui ouvre les délais à respecter. Ces délais ont été ramenés à 30 jours par la loi de prévention de la délinquance adoptée en mars 2007. Par anticipation, la préfecture de la Seine-Saint-Denis avait fixé à 30 jours le forfait d'indemnisation prévu dans la DSP. Toutefois, après négociation avec les fourriéristes, la préfecture a accepté que ce délai soit porté à 45 jours si les retards sont imputables à l'administration.

En contrepartie, la préfecture s'est engagée à payer plus rapidement ; en effet, les délais de paiement pouvaient atteindre jusqu'à six mois.

Les experts sont donc, à compter du 1^{er} juin, convoqués par mèl ou fax le jour J+3 ou 4 ; l'expert a, à sa disposition, une fiche-type (annexe 14) à remplir avec indication des dates (convocation ; expertise ; rendu du rapport et classement des véhicules dans une des trois catégories). Cette fiche revient ensuite à la préfecture qui procède, le cas échéant, à la « destruction » du véhicule.

Au total, il apparaît que pour remédier au coût croissant pour l'Etat de l'indemnisation des fourriéristes quand les véhicules ne sont pas repris par leur propriétaire, la préfecture a construit un système permettant en théorie de réduire les délais et de contraindre les dépenses. A la date de remise du rapport, il est prématuré et donc inopportun de se prononcer sur les résultats du nouveau système qui se met en place et qui donc connaît encore quelques difficultés.

On peut cependant noter que :

- la mise en œuvre de la délégation de service public s'est faite sans difficultés et dans un apparent consensus ;
- le tableau de bord interactif et commun à tous les services intervenants devrait permettre par l'usage de systèmes d'alerte de surveiller l'avancement des dossiers et donc de contrôler les délais ; toutefois, début juillet, certains services n'en disposaient toujours pas ;
- dans la mesure où le délai maximal indemnisé aux fourriéristes est fixé à 30 jours (et exceptionnellement à 45 jours en cas de retard de l'administration), la dépense de l'Etat est ainsi plafonnée et devrait donc être réduite, une fois le passé apuré. Un premier calcul approximatif fait sur la base de 15 000 véhicules détruits et gardés au préalable 30 jours aboutit à un coût, en année pleine, de 3,7 millions d'euros. Ce montant serait porté à 4,7 millions si le délai de garde atteignait 45 jours.

Mais, ce montant, en retrait par rapport à 2006 ne sera pas celui de 2007 car le nouveau système mis en place en juin ne sera totalement opérationnel qu'à l'automne et les factures des cinq premiers mois de l'année sont déjà très élevées.

2.2.1. Le problème de fond n'est pas résolu : les relations entre Etat et communes

L'article L 325-13 du Code de la route (introduit par la loi 2003-239 du 18 mars 2003) indique que « le maire, le président d'un établissement public de coopération intercommunale ou le président du conseil général ont chacun la faculté d'instituer un ou plusieurs services publics de fourrières pour automobiles relevant de leur autorité respective ».

Cet article signifie que la création d'une fourrière est facultative, les besoins n'étant pas nécessairement existants notamment en zone rurale. Il n'y a pas, par exemple, de fourrière en Ariège, et dans la plupart des départements, une fourrière n'a été créée que dans les villes les plus importantes (document de la Fédération nationale de l'artisanat automobile-FNAA-annexe 15).

Le Code de la route (article R 325-21 introduit par le décret 2005-1148 du 6 septembre 2005) indique également : « A défaut d'institution d'un service public local de fourrière pour véhicules par l'une des autorités précitées (préfet, président du conseil général, président du conseil exécutif de Corse, président de l'organisme de coopération intercommunale ou du maire), ou en cas de refus de leur part d'enlever, faire enlever, garder ou faire garder un véhicule faisant l'objet d'une prescription de mise en fourrière, l'Etat est substitué à ces autorités ».

Si l'Etat est substitué à une autre autorité, c'est qu'il n'est pas l'autorité principalement en charge des fourrières. S'agissant de voirie communale ou départementale, il peut être considéré que **c'est à chacune des autorités en charge de la police de ces voiries d'assurer le service des fourrières.**

Il conviendrait donc de s'assurer, avant toute contribution de l'Etat à l'indemnisation des fourriéristes que la collectivité n'a pas souhaité ou a refusé d'instituer une fourrière. En outre, ne pourrait-on imaginer une participation financière des collectivités puisque la police de la circulation relève de leur compétence ?

On peut légitimement craindre que d'autres communes, ailleurs, refusent d'assumer leur rôle d'autorité de fourrière, transférant ainsi le coût à l'Etat. Une commune de Seine-Saint-Denis qui avait une fourrière l'a ainsi supprimée, transférant la charge financière à l'Etat.

La Seine-Saint-Denis est connue des départements qui l'entourent pour ne pas faire de poursuite à l'égard des propriétaires qui « abandonnent » leur véhicule ; il a été indiqué à la mission que ce phénomène de dépôt augmentait, d'autant plus que les systèmes de fourrière adoptés en Ile-de-France sont très différents (voir infra).

On peut considérer, également, que quand la mise en fourrière est demandée par la police municipale, c'est à la commune de payer. A Epinay, la police municipale fait pleinement usage de la faculté donnée à la police municipale de mettre les véhicules en fourrière, dans le cadre de la convention de coordination entre la police municipale et la police nationale : en 2004, la police nationale a enlevé 433 véhicules sur la circonscription ; en octobre 2006, la police municipale a procédé à plus de 2 000 enlèvements. Les véhicules sont confiés à une fourrière qui demande à la préfecture l'indemnisation pour frais d'enlèvement et de garde de ces véhicules. Donc c'est la police municipale qui prescrit et c'est l'Etat qui paie.

De même, quand le véhicule mis en fourrière est de fait une épave, il faudrait prévoir que le coût de son enlèvement, de sa garde et de sa mise en destruction soit mis à la charge de la commune, **l'épave étant assimilable à un déchet relevant, d'après le Code de l'environnement, de la commune.**

2.2.2. Des difficultés vont persister en Seine-Saint-Denis.

Au-delà du problème conceptuel d'interprétation de la notion de police, et donc d'autorité en charge de la police et singulièrement de celle des fourrières, des difficultés vont subsister pour les motifs suivants :

- les fourriéristes ne semblent pas tous satisfaits du nouveau découpage et pourraient donc en demander un nouveau ;
- les 30 jours de délai ne peuvent être respectés par la préfecture sans renforcement des effectifs ou adoption d'une meilleure méthode de travail avec notamment instauration de la polyvalence ;
- de même, si les commissariats ne font pas de ce problème une priorité en termes d'affectation d'effectifs et de formation des agents, les délais ne seront pas respectés ;
- le problème de la non-indemnisation des véhicules brûlés ne semble pas résolu ; il y a là une source de contentieux réel, qui ne touche pas que la Seine-Saint-Denis, mais y est particulièrement préoccupant ;
- le tableau commun aux différents services ne semble pas mis en route partout ;
- la préfecture a remplacé le 24 mai la fourniture d'une liste de véhicules par les fourriéristes par un document individuel par véhicule, ce qui alourdit un système déjà compliqué ;
- le problème des épaves, des cycles et encombrants sur la voie publique qui font l'objet d'enlèvements sur demande de la police et ne sont pas réglés au fourriériste n'est pas résolu ;
- il en est de même pour le problème d'abandon sur parc.

Il conviendra donc, peut-être au printemps 2008, de porter une appréciation sur les premiers effets du nouveau système mis en place, appréciation en termes d'organisation et de coût.

Globalement, on peut considérer que ce n'est pas à la préfecture de gérer les fourrières et qu'elle ne le fait pas bien (lourdeur, délais, mauvaise circulation de l'information). La mise en place d'une délégation de service public aurait dû alléger ou supprimer ce travail.

3. DE FORTES DISPARITES EXISTENT SELON LES DEPARTEMENTS.

La discordance sur le territoire métropolitain et plus encore au sein de la seule région Ile-de-France est étonnante : si la déconcentration autorise des solutions locales d'application d'une réglementation nationale, il est légitime de s'interroger sur la divergence des solutions adoptées dans plusieurs départements limitrophes, divergences aussi bien dans le choix conceptuel que dans sa mise en œuvre.

Il convient de noter que face aux préfectures et à leurs interprétations, il n'y a que peu de syndicats professionnels et qu'il est difficile de leur tenir un langage différent selon le département. Il n'y a qu'un seul Code de la route.

3.1 L'ILE-DE-FRANCE.

Le Val-de-Marne.

Un service public des fourrières automobiles (hors autoroutes et Aéroports de Paris) relatif à l'organisation de l'enlèvement des véhicules en infraction ou abandonnés ou à l'état d'épaves a été mis en place.

La procédure d'attribution des secteurs des gardiens de fourrière s'effectue dans le cadre d'une délégation de service public et, après négociations avec les entreprises pressenties, par la signature de contrats comportant explicitement une clause de limitation d'indemnisation par l'Etat par référence à l'article R 325-29-6 du Code de la route, ainsi que la possibilité pour les collectivités locales ou les organismes bailleurs de participer financièrement.

Quatre fourrieristes ont été agréés par la préfecture selon deux critères : leur aptitude à assumer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public ; leurs garanties professionnelles, administratives et financières. Les gardiens de fourrière ont signé un cahier des charges quant aux missions qui leur sont confiées et à leurs modalités d'exécution.

Le plan départemental des secteurs d'activités des gardiens de fourrière adopté par la préfecture comprend six secteurs géographiques créés dans un souci d'équilibrer économiquement les zones urbaines et rurales. Quatre secteurs concernent les circonscriptions de sécurité publique, un les compagnies républicaines de sécurité autoroutière et un autre "Aéroports de Paris" qui assure la gestion directe.

Un logiciel a été mis en place entre la direction départementale de la sécurité publique et la préfecture pour assurer le suivi de la gestion des mises en fourrière.

Les véhicules brûlés sont systématiquement enlevés mais ne sont pas indemnisés par la préfecture. De même, les bailleurs ne paient pas les enlèvements réalisés sur le domaine privé.

Des discussions sont en cours entre la préfecture et certaines communes. Des maires ont fait part de leur opposition à toute participation, considérant qu'il s'agit d'un problème relevant de la compétence de l'Etat. Cependant, 25 conventions de coordination entre la police nationale et des polices municipales ont été signées sur 47 communes. Aucune création de fourrière municipale n'est envisagée à court terme.

Les Hauts-de-Seine.

Dans les Hauts-de-Seine (36 communes et 25 circonscriptions de sécurité publique), les communes sont autorité de fourrière. Des délégations de service public ont été mises en place entre les communes et six gardiens de fourrière qui ont été agréés par la préfecture. Ainsi les communes paient les frais de garde aux fourriéristes agréés qui sont répartis sur six secteurs géographiques.

En 2006, il y a eu 31 670 enlèvements, 4 386 expertises et 3 726 véhicules détruits. Le nombre des épaves a tendance à augmenter, d'où une irritation de certains maires. Par ailleurs, l'Office HLM, qui est le plus gros bailleur du département, commence à devenir réticent pour le paiement des frais et considère que l'Etat doit participer à l'indemnisation. Le fourriériste se fait parfois payer par le bailleur avant l'enlèvement. En cas de refus de paiement, dans certains cas, la mairie règle la facture.

La circonscription de sécurité publique de Nanterre rencontre des difficultés matérielles dans l'application des dispositions relatives aux véhicules laissés sans droit dans des lieux non ouverts à la circulation et dont le propriétaire n'est pas connu du requérant (bailleur public ou privé, gérant de grande surface...). La problématique tient pour l'essentiel au remboursement des frais d'envois recommandés avancés par les services de police, ce qui représente une charge financière certaine, alors que les solutions sont réellement complexes à mettre en œuvre, et d'autre part, à l'obligation de s'assurer du changement de stationnement (dans un délai de huit jours après réception du recommandé ou en cas de non retrait de celui-ci) ou non du véhicule visé dans la procédure ou après identification et réception de l'injonction de déplacement, charge plus aisée à accomplir par le personnel bailleur car le propriétaire du véhicule est très souvent un résident.

De nombreuses mairies ont créé des polices municipales dans le département, dont la plupart sont très actives. Dans 16 circonscriptions de police, la police municipale participe aux enlèvements. Cependant, il arrive que les fiches d'enlèvement soient mal remplies.

L'accueil et la réactivité des gardiens de fourrière semblent bons. Mais les délais d'intervention sont jugés parfois trop longs, d'une trentaine de minutes à une heure dans ce département sensible. De plus, on constate régulièrement des difficultés de restitution de véhicules la nuit ou le week-end, en raison du manque de personnel.

Les Yvelines.

Un système mixte, Etat et communes, existe dans le département des Yvelines qui compte 262 communes. Certaines communes sont conventionnées et donc prennent en charge les fourrières, ce qui représente près de 60% de la population totale : Mantes la Jolie, Trappes, Guyancourt, Versailles, les 36 communes du syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM) de Poissy... .

La commune de Versailles constitue un exemple caractéristique. La société d'exploitation des fourrières automobiles (SEFA) retire environ 300 véhicules sur la ville par mois. 10% de ces véhicules ne sont pas repris par leur propriétaire. La SEFA fait alors intervenir une société de

contentieux, avec 10% de réussite. Cette société demande comme rémunération 25% de la somme récupérée. Le gain final est donc de 7,5%.

La mairie n'intervient pas dans le processus d'indemnisation. Elle met le terrain à la disposition du gardien de fourrière qui, en contrepartie, lui reverse un pourcentage de ses gains. Lorsqu'un véhicule est vendu par les Domaines, la SEFA reçoit l'équivalent de sa facture, à condition que le prix de vente soit supérieur à celle-ci.

Pour les autres communes des Yvelines, c'est l'Etat qui paie. Les gardiens de fourrière agréés par la préfecture envoient les factures non réglées qui, après vérification, sont payées sur la base d'un forfait appliqué à chaque véhicule. La préfecture règle les frais concernant les véhicules incendiés mais pas les épaves ni les véhicules enlevés sur des voies privées (réquisition du maître des lieux).

Les services préfectoraux sont destinataires des bons d'enlèvement émis par les commissariats de police, des fiches de destruction en vue de la destruction administrative des véhicules. Lorsqu'il s'agit d'une voiture d'un autre département, le dossier est adressé à la préfecture concernée.

L'Essonne

Le service public des fourrières dans le département de l'Essonne était organisé selon une répartition géographique des zones d'intervention des entreprises sans procédure préalable de mise en concurrence et sans tenir compte des compétences de police des différents acteurs. Le paiement des frais de mise en fourrière avait atteint un niveau important, soit un montant de 970 000 euros en 2005, sur un total de près de 4 000 véhicules mis en fourrière par an.

Pour pallier ces difficultés, une réforme est intervenue en 2005 reposant sur plusieurs principes :

- chaque collectivité est responsable du service de fourrière pour la voirie qui la concerne ;
- chaque collectivité désirant créer un service public de fourrière procède au choix d'une entreprise agréée, après mise en concurrence préalable ;
- l'agrément des opérateurs est accordé par une commission départementale statuant sur des considérations techniques définies par un cahier des charges (l'agrément est valable au-delà des limites du département) ;
- l'enlèvement est effectué à la demande exclusive de l'autorité de fourrière et les frais sont mis à sa charge ;
- l'Etat ne peut se substituer à la collectivité défailante que dans le cas de mise en danger de la vie d'autrui.

Onze fourriéristes ont été agréés par la préfecture. Les principales communes du département sont autorité de fourrière. Des difficultés persistent pour les communes qui ne le sont pas en ce qui concerne les enlèvements de véhicules.

Ainsi, la commune de Grigny, qui n'a pas créé de police municipale, ne procède pas aux enlèvements. Pour pallier cette situation dans une commune où les incendies de véhicules sont très fréquents, le chef de la circonscription de sécurité publique a décidé de faire retirer les véhicules brûlés dans le cadre d'une réquisition judiciaire, mais le Parquet ne paie plus les factures en raison d'une politique restrictive des frais de justice. Une cinquantaine de véhicules sont toujours en parc, certains depuis le mois de juin 2006. Quelle sera la réaction des gardiens de fourrière si le refus de paiement persiste, d'autant plus que l'Essonne est un département sensible pour les violences urbaines, notamment les véhicules incendiés

(1 487 en 2006 et 832 pour le premier semestre 2007) ? De plus, la préfecture ne règle jamais les factures relatives aux véhicules brûlés, ni celles concernant les épaves.

A contrario, la municipalité d'Evry mène une politique très active. Sa police municipale diligente tous les actes de procédure de mise en fourrière jusqu'à la mainlevée et la destruction. En outre, elle a lancé un appel d'offres concernant une entreprise de démolition afin de pouvoir envoyer directement les véhicules à l'état d'épave à la casse sans passer par la fourrière.

Les services de sécurité publique ne disposent pas des moyens humains nécessaires à la prise en charge complète de toutes les procédures de mise en fourrière. Ainsi, par exemple, le policier n'adresse pas de réquisition à l'expert. C'est le gardien de fourrière qui fait directement appel à lui. On notera que certains experts ne rendent leurs rapports qu'au bout d'un mois, voire deux, par fax, puis par confirmation écrite.

La Seine-et-Marne.

Dans ce département, qui compte 514 communes, les fourrières sont gérées par des garages privés ayant reçu un agrément de la préfecture. Les gardiens de fourrière doivent répondre à un cahier des charges précis et strict établi par la préfecture dans le cadre d'un conventionnement qui limite le nombre de jours de gardiennage et qui exclut les épaves. Des secteurs sont attribués aux établissements retenus et des tours de permanence sont établis et gérés par le Conseil national des professionnels de l'automobile (CNPA).

Le délai moyen de garde des véhicules est d'un mois. Les gardiens de fourrières sont rémunérés par la préfecture deux fois par an. Certaines entreprises estiment que les délais de paiement sont trop longs et que ceux-ci sont effectués en fonction de l'attribution des crédits qui sont alloués à la préfecture.

Les enlèvements des véhicules brûlés sont pris en compte par les compagnies d'assurances des propriétaires ou par les mairies s'ils ne sont pas identifiables, par conséquent traités comme « déchets ». Les épaves sont enlevées par les services de la mairie. Pour les véhicules stationnés sur les voies privées, lorsque le bailleur refuse de payer, le fourrieriste ne procède pas toujours à l'enlèvement.

En ce qui concerne la sécurité publique, les mises en fourrière sont gérées indépendamment par les 17 commissariats de police du département, par le biais des brigades accidents et délits routiers.

Des conventions ont été signées entre la police nationale et des polices municipales. Ainsi, la convention de coordination signée avec la ville de Savigny-le-Temple contient un article relatif à la gestion des véhicules épaves et des mises en fourrière sur le domaine ouvert au public. Il est précisé que « si le véhicule est une épave (réduit à l'état de carcasse non identifiable), il est considéré comme déchet et c'est le maire qui procède à l'enlèvement sans délai. Les frais sont supportés par le budget communal. Il appartient à l'officier de police judiciaire d'apprécier et de qualifier la nature du véhicule (épave ou non) ». Par ailleurs un fonctionnaire de police « est désigné référent « épaves, mise en fourrière » au sein de chaque commissariat afin de faciliter les différentes démarches (identification, information mise en fourrière et restitution...) » dans la gestion des mises en fourrière.

Avec les autres polices municipales, les relations et les échanges d'informations se font conformément à la réglementation en vigueur : réquisition et rédaction du procès-verbal par la police municipale, puis continuation et gestion du suivi par la police nationale.

Le Val d'Oise.

Seul le préfet est autorité de fourrière dans le département, qui compte 185 communes. Les élus municipaux considèrent que la gestion des mises en fourrière est de la compétence de l'Etat.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, des conventions d'une durée d'un an ont été signées avec 17 fourriéristes sur les 21 qui ont été agréés par la préfecture. Ces conventions concernent les véhicules dont l'ordre de destruction a été émis par les services préfectoraux à partir du 1^{er} janvier 2007. Des négociations sont en cours pour les quatre autres garagistes qui sont encore réticents. L'agrément préfectoral est délivré pour une durée de deux ans et un système de permanence a été mis en place pour les gardiens de fourrière avec des secteurs géographiques.

Depuis 2001, l'indemnisation des fourriéristes s'effectuait aux frais réels. Le montant global s'est élevé à 1,4 million d'euros en 2006. Depuis le 1^{er} janvier 2007, la rémunération des frais s'effectue sur la base d'un forfait (340 euros pour un véhicule automobile : 91,50 euros pour l'enlèvement, 207 pour la garde journalière et 41,50 pour l'expertise) et aux frais réels, si le nombre de jours de garde est inférieur à la durée du forfait.

Les véhicules brûlés et les épaves ne sont pas indemnisés par les services préfectoraux, ni par les communes. Pour l'instant, les fourriéristes n'ont formulé aucune menace de cesser les enlèvements estimant que le nombre total des demandes compense le manque à gagner.

Des stocks encore anciens, dus à des carences administratives, sont presque épuisés. Le cas du garage des Flandres situé à Gonesse, qui réclame 1,1 million d'euros à l'Etat pour près de 400 véhicules en gardiennage depuis plusieurs années, certains depuis 2001, nécessitera une solution transactionnelle.

Certaines polices municipales deviennent plus actives, des maires considérant que la paix sociale doit primer. De plus, le conseil général du Val d'Oise les subventionne fortement. Disposant d'un budget important, la création d'une fourrière départementale a été envisagée.

Les douze circonscriptions de sécurité publique ne disposent pas de personnel suffisant pour assurer un suivi efficace des mises en fourrière. La direction départementale souhaite mettre en place un logiciel qui permettra un contrôle du suivi en temps réel, en particulier pour la mainlevée. Aucune difficulté particulière n'est à signaler, hormis l'identification des véhicules étrangers.

Les fonctionnaires de police ne font pas de réquisition pour les experts qui sont saisis directement par les gardiens de fourrière. En général, les rapports d'expert sont rendus dans des délais raisonnables.

La préfecture de police.

On rappellera, que les services administratifs (direction des transports et de la protection du public) et de police (direction de l'ordre public et de la circulation, et direction de la police urbaine de proximité) de la préfecture de police disposent de structures bien adaptées aux contraintes inhérentes à une forte concentration urbaine et à celles d'une grande capitale. Près de 1 000 véhicules sont enlevés par jour à destination des pré-fourrières, puis seulement une cinquantaine est transférée ensuite en fourrière en banlieue parisienne en cas de non récupération des voitures par les propriétaires au bout d'un délai de 72 heures. Le paiement des frais s'effectue à la régie de la pré-fourrière, avant reversement à la Ville de Paris.

La préfecture de police dispose de six pré-fourrières (Les Halles, Bercy, Balard, Pantin, Foch, Pouchet) et de cinq fourrières (Charléty, Mac Donald, Bonneuil-sur-Marne (94), La Courneuve (93) et Clichy (92)).

Environ 800 agents de surveillance de Paris (ASP), qui sont gérés par la direction de la police urbaine de proximité, sillonnent les rues de Paris. Ils disposent d'un véhicule par arrondissement qui est équipé d'un ordinateur embarqué pour les vérifications d'usage (fichier des véhicules volés principalement) et chaque ASP d'un PDA (Personal Digital Assistant) pour enregistrer les faits. La salle de commandement informée saisit alors une des deux sociétés de dépannage agréées aux fins d'enlèvement, dont l'une est compétente géographiquement pour le Nord et l'autre pour le Sud de la capitale.

De cette analyse générale des départements d'Ile-de-France, on constate notamment que les véhicules brûlés enlevés ne sont pas indemnisés par les services de l'Etat, hormis dans les Yvelines, et dans certains cas par les communes des Hauts-de-Seine.

En principe, l'indemnisation des frais relatifs aux épaves est du ressort des communes. Cependant, on relève que dans les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne les mairies ne remplissent pas ce rôle.

En ce qui concerne les voies privées, généralement les bailleurs paient, sauf dans le Val-de-Marne. En cas de non-paiement répétitif, les gardiens de fourrière refusent parfois de procéder aux enlèvements s'ils ne sont pas payés d'avance.

3.2 LA PROVINCE.

De même, de fortes disparités existent en province.

Bas-Rhin.

La communauté urbaine de Strasbourg (CUS) a mis en place une politique très active et efficace, avec une montée en puissance des polices municipales, relative aux enlèvements de véhicules et leur mise en fourrière. Ce dispositif comprend la fourrière-circulation qui concerne les stationnements abusifs et la fourrière-prévention-incendie pour les destructions volontaires de véhicules avec remise de la carte grise. Dans ce cadre, un numéro vert est mis à la disposition des particuliers qui souhaitent se débarrasser de leur véhicule sans valeur, évitant ainsi qu'il soit incendié. Après l'appel du propriétaire, la CUS envoie un épaviste et règle 30 euros pour chaque véhicule. Une politique de sensibilisation auprès des habitants et des bailleurs a permis la destruction d'un millier de voitures par an. Ce système original d'appel à la destruction volontaire a engendré une diminution sensible des véhicules brûlés, mais son cadre juridique devrait être précisé dans un nouveau texte. En outre, un système performant de caméras vidéosurveillance est très utile pour repérer les véhicules qui gênent ou qui sont à risque.

Les polices municipales gèrent leurs propres fourrières en totale autonomie. Des municipalités ont passé des contrats avec des fourriéristes qui sont des sociétés privées. La communauté urbaine de Strasbourg a choisi le cadre de la délégation de service public. Les policiers municipaux diligentent toute la procédure jusqu'à la destruction.

Pour les véhicules non identifiables ou dont le propriétaire est introuvable, la fourrière est indemnisée par la collectivité locale ou par la communauté urbaine de Strasbourg pour un montant forfaitaire de 30 euros par voiture.

Le cas d'un policier municipal qui commet une erreur d'appréciation pour une mise en fourrière, qui est ensuite annulée par la justice, a été soulevé en ce qui concerne l'indemnisation du propriétaire : Etat car c'est un acte de police judiciaire ou municipalité qui est l'employeur du policier fautif ? Selon la jurisprudence du Conseil d'Etat, la prescription d'une mise en fourrière a le caractère d'une opération de police judiciaire tandis que son exécution relève de la police administrative...

Pas-de-Calais.

A contrario, dans le département du Pas-de-Calais, le rôle de l'Etat est prédominant : tutelle des gardiens de fourrière et indemnisation de ceux-ci. La sociologie du département se caractérise par un nombre très élevé de communes (894), dont aucune grosse ville, bien réparties géographiquement, pour une population totale de près de 1,5 million d'habitants. L'arrondissement d'Arras compte à lui seul 360 communes. Un réseau dense de transports urbains permet d'éviter de prendre la voiture, notamment pour aller au travail : il y a donc moins de problèmes de stationnement.

La préfecture a passé des conventions avec les 33 gardiens de fourrière agréés par elle. Une nouvelle convention a été signée le 1^{er} janvier 2007 qui prévoit un forfait d'indemnisation de trente jours. Si le délai de garde est inférieur à trente jours, la rémunération est réduite proportionnellement. Les voitures brûlées et les épaves ne sont pas indemnisées par l'Etat, ni par les communes.

Les élus municipaux considérant que la gestion des mises en fourrière est de la compétence exclusive de l'Etat, aucun budget communal n'est prévu même si les quelques polices municipales récemment créées (vingt policiers municipaux à Arras en 2002) sont actives.

Chaque circonscription de sécurité publique gère directement ses procédures de mise en fourrière. C'est le service du quart qui assure les mainlevées.

L'absence totale d'un service de fourrière peut engendrer des difficultés pratiques, comme c'est le cas à Boulogne-sur-Mer. Il n'y a pas de fourrière, donc pas d'enlèvement sauf extrême urgence. La gêne croissante occasionnée par le stationnement abusif de véhicules, notamment devant les entrées cochères, engendre une exaspération des habitants et un certain sentiment d'impunité vis-à-vis des contrevenants. Aucun garage privé ne semble vouloir s'investir dans ce type d'entreprise en raison du manque de rentabilité. Le directeur départemental de la sécurité publique a suggéré que la création d'une telle structure soit évoquée devant la communauté d'agglomération du Boulonnais (100 000 habitants).

Bouches-du-Rhône.

Deux types de fourrières existent dans le département : des fourrières municipales fonctionnant soit en régie soit dans le cadre d'une délégation de service public et des garages privés agréés. Il arrive que des fourrières sous-traitent les opérations d'enlèvement. L'enlèvement des épaves est exclusivement à la charge des services municipaux. De même, le problème des voitures ventouses est généralement traité par les polices municipales.

La situation n'est pas homogène en ce qui concerne l'indemnisation des gardiens de fourrière. Généralement, ces dépenses sont à la charge de l'Etat, mais des collectivités locales participent à leur financement, selon des conventions passées avec les titulaires des fourrières.

L'entreprise chargée de la destruction traite directement avec le gardien de fourrière, après la notification de la mainlevée. Après destruction effective, un exemplaire complet de la procédure est transmis à la préfecture.

Il n'existe pas de difficulté particulière, hormis pour la circonscription d'Arles où il n'y a pas de fourrière agréée, mais seulement un garage conventionné avec la mairie.

4. QUELQUES ELEMENTS GENERAUX EN GUISE DE CONCLUSION.

La mission n'était pas mandatée pour examiner le fonctionnement des fourrières sur l'ensemble de la France ; elle n'en avait, par ailleurs, ni le temps ni les moyens.

Elle a relevé cependant plusieurs éléments qui devraient inciter à une réflexion générale sur les fourrières, et à un traitement global et interministériel du problème ; certaines des suggestions ci-dessous pourront paraître iconoclastes, ce qui explique qu'elles ne soient pas proposées par la mission en tant que telles.

Elles nécessitent, en effet, un travail complémentaire d'investigation et des choix politiques qui dépassent les limites de ce rapport :

- la diversité de situation pourrait conduire à différencier les villes des campagnes ; un seuil pourrait être envisagé au-delà duquel la commune est tenue de créer une fourrière. De même, toute commune ayant créé une police municipale pourrait lui confier le suivi des fourrières ;

- est-il nécessaire de faire expertiser les véhicules ? La convocation des experts dans les départements d'Ile-de-France semble toute théorique : de fait, les experts ont « leur jour » ou « leurs jours » pour les fourrières les plus importantes, c'est-à-dire qu'ils passent chaque semaine selon un calendrier connu ; ils expertisent alors les véhicules présentés par le fourrier. Seuls les gardiens de fourrière sont en capacité de dire si l'expert est passé et quels véhicules ont été examinés. C'est probablement cette « proximité » entre experts et fourriers qui a fait dire à un fonctionnaire de préfecture rencontré par la mission que les experts sont « forfaitarisés » ou « mensualisés » ; un sentiment de doute quant à la réalité des déplacements des experts a été également évoqué en préfecture. En Seine-Saint-Denis, seulement 1% des véhicules expertisés sont proposés à la vente aux Domaines, ce qui implique que 99 % d'entre eux sont destinés à la destruction ;

- le seuil de 765 € est nettement trop bas pour considérer qu'un véhicule peut être vendu par les Domaines. Plutôt que le calage sur un coût, il pourrait être opportun de choisir d'autres critères objectifs de la valorisation du véhicule qui éviteraient ainsi le recours aux experts : tout véhicule de plus de X années serait automatiquement détruit.

Pour éviter également le recours aux experts, la cotation Argus du véhicule pourrait suffire : il est probable que le propriétaire d'un véhicule dont la valeur est sensiblement supérieure à sa cotation Argus ne l'abandonnera pas en fourrière ;

- ne serait-il pas plus simple et en tout cas moins onéreux de détruire l'ensemble des véhicules mis en fourrière au-delà de 10 ou 15 jours, quitte à indemniser, sous conditions à débattre, les propriétaires de véhicules indument détruits ?

- est-il bien raisonnable de poursuivre juridiquement des automobilistes ayant abandonné leur véhicule quand les chances de recouvrement sont très faibles ? Dans les Yvelines, seuls 5 % des poursuites faites par la préfecture ont un résultat positif ;
- à l'occasion de ses visites en Seine-Saint-Denis, la mission a été informée que plusieurs acteurs ne respectaient peut-être pas les règles de droit (fiscal, social, concurrence...) ; l'attention du groupe d'intervention régional (GIR) pourrait être attirée sur la filière "fourrière" pour apprécier la réalité des sous-entendus dans certains cas ;
- il serait, enfin, également opportun de regarder comment ce problème a été traité dans les pays de l'Union européenne. Ainsi, en Grande-Bretagne, tout dépôt sur la voie publique est sévèrement sanctionné, ce qui explique une partie des véhicules abandonnés dans le Pas-de-Calais.

PRECONISATIONS ET PROPOSITIONS

A. La Seine-Saint-Denis dans la délégation de service public.

1. Simplifier les circuits et utiliser de manière plus importante les courriers électroniques ; en particulier établir un lien direct entre la préfecture et les commissariats, à charge pour eux d'informer en parallèle la direction départementale de la sécurité publique ;
2. Mettre à disposition de la préfecture et des commissariats les effectifs suffisants ou les moyens techniques nécessaires pour raccourcir les délais d'instruction ; dans le cas présent, un coût supplémentaire en moyens humains devrait permettre un raccourcissement des délais de garde et donc une économie substantielle ;
3. Sensibiliser les mairies sur la nécessité de créer des fourrières municipales en Seine-Saint-Denis, les communes étant en charge de la police municipale qui comprend notamment « tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues » (article L 2212-2 du CGCT) ;
5. Inciter les policiers à recourir plus souvent à l'épaviste départemental dès qu'il apparaît que le véhicule ne sera pas repris par un particulier, et particulièrement dans le cas des véhicules incendiés ;
6. Trouver un accord financier avec les communes pour que l'Etat soit remboursé du coût de traitement des épaves mises en fourrière, les épaves étant un déchet au sens du Code de l'environnement ;
7. Améliorer le contact avec le service des Domaines pour accélérer la vente ;
8. Réduire drastiquement le délai entre enlèvement et destruction, ce point étant prioritaire ; pour cela, dès maintenant assurer un suivi mensuel strict et parallèle des enlèvements et des destructions ;
9. Obtenir une position commune des trois directions d'administration centrale concernées au ministère de l'intérieur (DLPAJ, DGCL, DAPN) sur l'interprétation des responsabilités respectives de l'Etat et des collectivités locales ; cette question, qui est centrale dans le coût des fourrières en Seine-Saint-Denis, doit être tranchée par le cabinet du ministre dans les meilleurs délais ;
10. Faire « tourner » les experts entre les différentes fourrières du département afin d'éviter une trop grande proximité.

B. Au plan national.

Si le choix politique privilégie la prise en charge communale des fourrières :

1. Modifier la législation pour rendre obligatoire l'institution de fourrières par les collectivités ;
2. A défaut, modifier la partie réglementaire du Code de la route pour que l'autorité en charge de la police de la circulation indemnise les gardiens de fourrière ; si elle est défaillante, et que l'Etat se substitue à elle, elle devra rembourser l'Etat ;
3. Considérer que le service public des fourrières constitue une dépense obligatoire pour les collectivités locales sur leur territoire ;
4. Généraliser la possibilité de mise en fourrière par les polices municipales, en particulier en faisant impliquer de plus en plus les polices municipales par les directions départementales de la sécurité publique par la signature de conventions de coordination ou d'avenants à des conventions déjà existantes qui définiront la répartition technique des compétences et les modalités de communication et d'information ;

Au-delà du choix commune/Etat :

5. Rappeler au niveau ministériel que les épaves sont considérées comme des déchets et donc que leur traitement est de la compétence exclusive des communes, et donc à la charge des budgets communaux ;
6. Etudier la possibilité de créer un service départemental assurant la gestion des mises en fourrière, à l'instar de la préfecture de police de Paris, dans les importantes directions départementales de la sécurité publique confrontées notamment à des problèmes récurrents de circulation, d'abandon de véhicules et de risques de violences urbaines avec des véhicules incendiés ;
7. Réduire le délai de garde des véhicules mis en fourrière en sensibilisant les personnels de police et de préfecture à la procédure administrative en vigueur. Les forces de l'ordre doivent en particulier signer en temps et en heure les mainlevées afin que l'Etat n'ait pas à prendre en charge le paiement de jours supplémentaires non prévus par le Code de la route. Pour une réelle efficacité, les administrations concernées doivent veiller à ce que le niveau des ressources humaines soit à la hauteur des enjeux ;
8. Sensibiliser les intervenants privés : rapport de l'expert rendu dans les délais, avis du fourrieriste au commissariat ou à la préfecture pour signaler les véhicules gardés au-delà d'une durée de trente jours afin d'en vérifier le motif... ;
9. Donner la possibilité aux commissariats de faire envoyer directement à la démolition des véhicules à l'évidence à l'état d'épaves non récupérables sans passer par la fourrière ;

10. Généraliser l'emploi des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) dans la gestion et les procédures de mise en fourrière (logiciel de gestion et de suivi des enlèvements, Intranet, création de connexions informatiques entre les services de police et les préfetures...), voire mise en place d'un logiciel national. De même, les lettres recommandées avec accusé de réception pourraient être remplacées par le « courrier suivi » de La Poste nettement moins onéreux ;

11. Exiger des gardiens de fourrière, sous peine de sanctions, l'envoi des éléments statistiques au préfet en vue de son rapport annuel sur les activités et le fonctionnement des fourrières de son département. Ce rapport prévu par l'article L 325-24 du Code de la route n'est plus actuellement fait alors qu'il s'avérerait très utile pour suivre l'évolution de l'organisation des fourrières et leur activité ;

12. Mettre en œuvre un contrôle technique annuel des sites de fourrière. Ce contrôle pourrait être fait en commun par les services de la préfecture, la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) et la direction départementale de l'équipement (DDE) ;

13. Veiller à la régularité des opérations de mise en fourrière, à leur déroulement dans des délais raisonnables et apprécier la qualité d'exécution des missions des gardiens de fourrière, à travers un contrôle administratif plus approfondi ;

14. Assurer l'indemnisation réelle des fourriéristes pour les enlèvements sollicités par les forces de l'ordre, en particulier les véhicules incendiés. Ce problème est crucial, le nombre de voitures incendiées ayant très fortement augmenté en 2007 (doublement dans certains départements). Il faut craindre un refus d'enlèvement des véhicules par les fourriéristes s'ils ne sont pas payés ;

15. Mener une réflexion sur les « encombrants » que les fourriéristes enlèvent à la demande des services de police et qui ne font pas toujours l'objet d'indemnisation : cycles non immatriculés, engins agricoles, poids lourds ;

16. Régler de manière homogène au niveau national la difficulté de la prise en charge financière des véhicules enlevés sur le domaine privé et notamment à l'intérieur des cités HLM ; il ne peut y avoir de solution locale ;

17. Revaloriser le montant de 765 euros de la valeur marchande du véhicule en vue de sa destruction ou de son aliénation par les services des Domaines, ou adopter une solution plus radicale (cf supra) ;

18. Définir une procédure adaptée pour l'identification des véhicules étrangers ;

19. Mettre en place rapidement un groupe de travail autour des codes pour les rendre cohérents (Code de la route, Code de l'environnement, Code général des collectivités territoriales, Code de la concurrence, Code de procédure pénale,..) et faire arbitrer ses choix par le cabinet du Premier ministre. Au préalable, il serait utile d'analyser les systèmes en vigueur dans certains pays étrangers, ainsi que les perspectives envisagées au niveau des directives européennes.

CONCLUSION

Il est évident que le passage du système fourriériste/casseur au système actuel où les deux entités sont distinctes n'a pas été correctement accompagné par le ministère, ou plus exactement que personne n'a souhaité traiter le sujet au fond tant que l'arrangement financier permettait de l'éviter.

Il est probable que devant les véhicules laissés à l'abandon et créant un risque en cas de violences urbaines, certaines préfectures ont choisi de prendre en charge elles-mêmes les fourrières sans s'interroger suffisamment sur la répartition des rôles entre les collectivités et l'Etat. Le Code de la route indique pourtant que l'Etat ne doit intervenir qu'en cas de défaillance des collectivités.

Le contexte politique local doit également être pris en compte. Des maires considèrent en effet que la gestion des fourrières relève de la compétence exclusive de l'Etat et seront peut-être difficiles à convaincre si la décision est prise de lire dans le Code de la route que la « faculté » de créer une fourrière est liée aux besoins locaux et non à un choix municipal face à l'Etat. A contrario, certains élus ont mis en place des polices municipales fortes (personnel et matériel) ainsi que des fourrières municipales.

En général, les gardiens de fourrière ont un comportement professionnel et coopératif, sont disponibles et soucieux de rentabilité. Ce milieu est encore parfois considéré comme « trouble », même si le fourriériste ne peut plus exercer une activité de destruction ou de retraitement des véhicules usagés. L'Etat lui donne une garantie financière. Cependant, le non-paiement de certains types d'enlèvements ou les délais trop longs de paiement peuvent engendrer à terme des menaces de ne plus procéder aux mises en fourrière dans certains cas, voire une « grève » des enlèvements. Cela s'est déjà pratiqué dans certains départements d'Ile-de-France et pourrait se reproduire prochainement si les paiements des factures pour 2007 n'intervenaient pas rapidement.

La chaîne administrative de la procédure de mise en fourrière comprend des acteurs publics et des acteurs privés qui doivent diligenter leurs actes dans un souci de clarté et d'équité. Ainsi, les entreprises privées des gardiens de fourrière, qui travaillent dans un secteur concurrentiel, souhaitent légitimement augmenter leurs chiffres d'affaires, alors que les services étatiques agissent afin de réduire le montant global d'indemnisation des frais inhérents à la gestion de mise en fourrière.

ANNEXES

Liste des annexes :

- Annexe 1 : lettre de mission en date du 12 avril 2007.
- Annexe 2 : ordre de mission en date du 31 mai 2007.
- Annexe 3 : télégramme du directeur de cabinet du ministre en date du 7 juin 2002.
- Annexe 4 : circulaire en date du 30 novembre 2005.
- Annexe 5 : circulaire en date du 19 juin 2006.
- Annexes 6 : articles L 325-1 à L 325-13 et R 325-1 à R 325-52 du Code de la route.
- Annexe 7 : étude sur les fourrières réalisée par un stagiaire de l'ENA (préparation du comité de pilotage de réforme de 2006).
- Annexe 8 : articles L2212-1 et L 2212-2 du Code général des Collectivités Territoriales.
- Annexe 9 : lettre du directeur des libertés publiques et des affaires juridiques en date du 23 février 2007.
- Annexe 10 : réponse du directeur général des collectivités locales en date du 3 juillet 2007.
- Annexe 11 : lettre du secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis du 21 mars 2007.
- Annexe 12 : tableau des factures exigibles par les gardiens de fourrière.
- Annexe 13 : tableau de bord.
- Annexe 14 : fiche-type mise à disposition de l'expert.
- Annexe 15 : document de la Fédération nationale de l'artisanat automobile (FNAA).
- Annexe 16 : liste des personnalités rencontrées.

ANNEXE 1



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Directeur du cabinet

0 0 0 5 0 7

Paris, le 12 AVR. 2007

Le Ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire
à
Monsieur le Chef de l'inspection générale
de l'administration
Monsieur le Chef de l'inspection générale
de la police nationale

Objet : difficulté d'application de la réglementation relative aux fourrières
en Seine-Saint-Denis.

La réglementation relative aux fourrières est complexe en ce que son application repose sur plusieurs acteurs ayant des statuts, des rôles et des responsabilités différents. La connaissance par chacun de ces intervenants de ses missions et des conséquences de ses actions ainsi que leur coordination par l'autorité responsable de la fourrière est un des éléments essentiels pour la bonne application de la règle de droit et dans la maîtrise de la dépense publique.

En effet, dans la réglementation actuelle, le préfet est autorité de fourrière par défaut dès lors qu'aucune des autres autorités habilitées à créer un service public de fourrière n'a usé de cette faculté. Par ailleurs si les frais d'enlèvement, d'expertise et de garde d'un véhicule incombent toujours à son propriétaire, il ressort du code de la route que l'indemnisation du gardien de fourrière appartient à l'autorité de fourrière lorsque le propriétaire est inconnu, introuvable ou insolvable.

Si la tarification des frais de fourrière est encadrée par un arrêté du ministre chargé du budget, il était d'usage depuis 1996 que l'indemnisation des gardiens de fourrière intervienne soit sur la base d'une convention qui peut déterminer un forfait d'indemnisation, soit sur la base d'une transaction locale amiable qui conduit en général à un abattement de 30 % consenti par le fourrieriste à la collectivité publique.

Inspection Générale de l'Administration
12 AVR. 2007
1291 / ARRIVÉE

En l'absence de l'un ou de l'autre de ces dispositifs, dont seule la voie conventionnelle paraît aujourd'hui compatible avec les principes de la LOLF, l'indemnisation est due au tarif réglementaire et proportionnellement au nombre de jours pendant lequel le véhicule a été gardé. Une absence de maîtrise dans le temps de la réalisation des étapes successives et nécessaires tant à la mise en fourrière qu'à la restitution, la vente ou à la destruction des véhicules conduit mécaniquement à une inflation de la dépense à la charge de l'Etat agissant par défaut.

Telle est notamment la situation en Seine-Saint-Denis. Dans ce département les dépenses liées aux fourrières se situent à des niveaux exceptionnellement élevés au regard de l'enveloppe financière attribuée pour l'ensemble des départements. Cette exception a un caractère pérenne.

Ainsi les dépenses exposées par la préfecture représentaient 5 650 000 € en 2003 (soit 35.1 % du total des crédits alloués aux préfectures), 7 912 133 € en 2004 (soit 54,13 %), 6 549 250 € en 2005 (soit 49.7 %) et 6 525 236,32 € en 2006 (soit 51.21 %). Au vue des demandes de crédits reçus pour les premiers mois de l'année une extrapolation conduit à un taux de consommation de 57 % de l'enveloppe nationale.

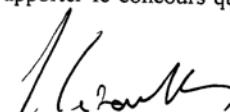
Les délais moyens de conservation des véhicules apparaissent au regard des éléments fournis par la préfecture très supérieurs aux délais qui devraient résulter de l'application stricte de la réglementation. Si la constatation d'une durée de deux mois apparaît raisonnable, près de 76 % des véhicules sont conservés pendant plus de 180 jours. Pour certains véhicules le maintien en fourrière peut durer plusieurs années.

Par ailleurs, il apparaît que cette situation est aggravée par la sociologie du département et le comportement de propriétaires de véhicules très dégradés qui sont abandonnés sciemment sur la voie publique. Ces véhicules normalement voués à une destruction rapide (10 jours à partir de la mise en demeure du propriétaire) sont également conservés sur de longues périodes soit en raison des investigations nécessaires pour retrouver le propriétaire soit par défaut d'investigation. Le flux important de véhicules supposerait une mobilisation des forces de l'ordre dans la recherche des propriétaires et dans la délivrance des décisions de mains levées qui sont des préalables obligatoires à la mise en destruction du véhicule. Or la seule activité des 4 derniers mois fait ressortir un flux de 4 348 véhicules à traiter.

C'est dans ce contexte que je souhaite vous confier une mission d'expertise dans ce département, afin de cerner les raisons objectives de ces difficultés, et d'identifier les points de blocage dans la chaîne procédurale pour proposer des solutions au préfet de la Seine-Saint-Denis.

Au regard du constat qui sera dressé je vous demande également d'apprécier, les différentes voies d'amélioration qui pourraient être explorées telles que la définition en partenariat avec la profession d'une convention type d'indemnisation ou la définition d'un traitement juridique spécifique pour les véhicules en voie « d'épavisation » et dont la prise en charge et le traitement engendrent des coûts très supérieurs à leur valeur économique résiduelle. La mission pourra également suggérer au vu de la situation constatée en Seine-Saint-Denis les modifications législatives ou réglementaires qui lui paraissent s'imposer.

Je souhaite disposer de votre rapport dans les plus brefs délais. Les services de la sous direction de la circulation et de la sécurité routières de la direction des libertés publiques et des affaires juridiques se tiennent à votre disposition pour vous apporter le concours qui vous paraîtrait nécessaire.



Jacques GERAULT

ANNEXE 2



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 07-033 bis

INSPECTION GENERALE DE L'ADMINISTRATION

ORDRE DE MISSION

Pour

Madame Corinne DESFORGES
Inspectrice Générale de l'Administration

Monsieur Franck PERRIEZ
Préfet, chargé de Mission

Par l'ordre de mission 07-33 du 19 avril 2007, je vous ai chargé de la mission d'expertise concernant l'application de la réglementation relative aux fourrières en Seine Saint Denis.

Compte tenu de l'évolution de la mission telle que vous me l'avez exposée, je vous demande d'en étendre le champs aux autres départements d'Ile-de-France et à quelques agglomérations que je vous laisse le soin de choisir.

L'objectif recherché est d'évaluer la possibilité de réduire de façon conséquente la charge qui pèse sur le budget du ministère.

Je souhaite que vous puissiez mener ce travail à terme d'ici le 31 juillet 2007 prochain.

Fait à Paris, le 31/05/2007



**Le Chef de l'Inspection Générale
de l'Administration**


Thierry KLINGER

ANNEXE 3

TELEGRAMME DEPART EN CLAIR

PARTIE RESERVEE POUR L'ACHEMINEMENT			
URGENCE	(
	(
Indicateurs	(
	(
d'acheminement	(
	(
DE	(
		ORIGINE	N° D'ENREGISTREMENT
		Date - Heure - Dépôt - Lettre fuseau	

REDIGEZ VOS TELEGRAMMES SELON LES DIRECTIVES DE LA CIRCULAIRE MINISTERIELLE SUR LA CORRESPONDANCE TELEGRAPHIQUE

PARTIE RESERVEE A L'EXPEDITEUR		
Cocher éventuellement la mention utile	(VOIES AUTORISEES) (AVEC ACCUSE DE RECEPTION) (A TELEPHONER A L'ARRIVEE)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	MENTION D'URGENCE (éventuellement)	Nom du rédacteur : N° de téléphone :

DE MIN. INT. DLPAJ NOR INTD|92|019137|C 07 JUN 2002

A MESDAMES LES PREFETES ET MESSIEURS LES PREFETS MONSIEUR LE PREFET DE POLICE

OBJET : PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE FOURRIERE EN CAS DE PROPRIETAIRES DEFAILLANTS OU INSOLVABLES

REFERER : CIRCULAIRE N° 74-657 DU 13 DECEMBRE 1974

LE PRESENT TELEGRAMME EST DESTINE A VOUS PRECISER LES CONDITIONS D'IMPUTATION SUR LE CHAPITRE 37-91 DU MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES (ARTICLE 11 PARAGRAPHE 33), A DEFAUT D'UN CHAPITRE BUDGETAIRE PLUS ADAPTE, DES FRAIS CORRESPONDANT A LA REMUNERATION DES GARDIENS DE FOURRIERE, RELEVANT DE L'ETAT, DANS LE CAS OU LES PROPRIETAIRES DES VEHICULES SONT INTROUVABLES OU INSOLVABLES. CETTE IMPUTATION PRENDRA FIN AU 1^{ER} JANVIER 2003.

JE VOUS RAPPELLE QUE LES DEMANDES DE DELEGATIONS DE CREDITS SONT A ENVOYER AU BUREAU DE LA RESPONSABILITE DE L'ADMINISTRATION, DES DOMMAGES ET DE L'ASSURANCE (SOUS DIRECTION DU CONSEIL JURIDIQUE ET DU CONTENTIEUX, DLPAJ).

1) LE REGLEMENT NE PEUT INTERVENIR QUE DANS LE CADRE D'UNE TRANSACTION AMIABLE, AU TITRE DE LA PREVENTION DU CONTENTIEUX

CE FINANCEMENT NE PEUT ETRE ENVISAGE QUE DANS LE CADRE D'UNE TRANSACTION AMIABLE (CIRCULAIRE DU PREMIER MINISTRE DU 6 FEVRIER 1995 RELATIVE AU DEVELOPPEMENT DU RECOURS A LA TRANSACTION POUR REGLER AMIABLEMENT LES CONFLITS) QUI RAPPELLE NOTAMMENT LES AVANTAGES DE LA TRANSACTION MAIS AUSSI SES CARACTERISTIQUES

LES PREFECTURES SONT COMPETENTES EN CE DOMAINE TANT POUR LA TRANSACTION AMIABLE QUE POUR LE CONTENTIEUX DE PREMIERE INSTANCE.

CECI A PLUSIEURS CONSEQUENCES :

A) LES PRINCIPES DE LA TRANSACTION

EN VERTU D'UNE JURISPRUDENCE CONSTANTE DE LA COUR DE CASSATION, UNE TRANSACTION DOIT COMPORTER DES CONCESSIONS RECIPROQUES. LE JUGE ADMINISTRATIF APPLIQUE LE PRINCIPE SELON LEQUEL L'ADMINISTRATION N'EST JAMAIS AUTORISEE A PAYER UNE SOMME QU'ELLE NE DOIT PAS. LORSQU'IL EST SAISI SOIT D'UNE DEMANDE D'HOMOLOGATION D'UNE TRANSACTION, SOIT D'UN LITIGE PORTANT SUR L'EXECUTION DE CELLE-CI, IL VERIFIE QUE LES PRETENTIONS CONTRE L'ADMINISTRATION, QUI ONT SERVI DE BASE A LA NEGOCIATION, ETAIENT FONDEES. S'IL ESTIME QUE TEL N'ETAIT PAS LE CAS, IL SOULEVE D'OFFICE CE MOYEN POUR ECARTER L'APPLICATION DE L'ACCORD INTERVENU.

C'EST POURQUOI IL VOUS REVIENT NON DE PROCEDER AU PAIEMENT INTEGRAL DES FRAIS DE FOURRIERE DUS A DES PROPRIETAIRES INSOLVABLES OU DEFAILLANTS MAIS A UNE ESTIMATION DU PREJUDICE CORRESPONDANT, QUI VOUS CONDUIRA, DE FAÇON GENERALE A UNE INDEMNISATION COMPRISE ENTRE LA MOITIE ET LES TROIS QUARTS DE LA DEMANDE, SAUF CAS EXCEPTIONNELS DUMENT JUSTIFIES. VOUS POURREZ UTILEMENT VOUS REFERER A LA DECISION DU CONSEIL D'ETAT, DU 21 MAI 1968, SIEUR CHAMBRIN (LE CONSEIL D'ETAT AYANT ACCORDE AU DEMANDEUR 50.000 FRANCS CONTRE 150.000 FRANCS OBTENUS EN PREMIERE INSTANCE).

DANS LES CAS PARTICULIEREMENT DIFFICILES, COMME L'INDIQUE LA CIRCULAIRE PRECITEE, IL CONVIENT DE RAPPELER QUE « LA TRANSACTION NE DOIT PAS REPRESENTER UN BUT EN SOI. LORSQUE LA PARTIE ADVERSE EMET DES REVENDICATIONS MANIFESTEMENT INFONDEES OU EXCESSIVES, IL VAUT MIEUX LAISSER L'AFFAIRE AUX TRIBUNAUX. »

B) LA FORME DE LA TRANSACTION

- LA TRANSACTION DOIT ETRE ECRITE ET PEUT RESULTER D'UN SIMPLE ECHANGE DE LETTRES CONCRETISANT L'ACCORD INTERVENU ENTRE LES PARTIES, QUI EMPORTE RENONCIATION D'ACTION OU DESISTEMENT AUTOMATIQUE.
 - DANS TOUS LES CAS, LE PROTOCOLE TRANSACTIONNEL DOIT COMPORTER LES MENTIONS SUIVANTES:
 - LE NOM DES PARTIES AYANT QUALITE POUR SIGNER LA TRANSACTION ;
 - UN RAPPEL SOMMAIRE DES FAITS
 - LE MONTANT TOTAL DE LA SOMME A VERSER PAR L'ETAT EN PRECISANT SI CE MONTANT EST HORS TAXE OU NON. IL CONVIENT DE SIGNALER ET DE JOINDRE LES JUSTIFICATIFS EVENTUELS (FACTURES,...) AU PROTOCOLE.
 - UNE FORMULE DE RENONCIATION A TOUT RECOURS ULTERIEUR PORTANT SUR LES MEMES FAITS OU LE DESISTEMENT SI UN CONTENTIEUX EST EN COURS. EN CAS D'INSTANCE EN COURS, IL PEUT ETRE EGALEMENT OPPORTUN DE REGLER DANS LE PROTOCOLE LE SORT DES DEPENS ET DES FRAIS IRREPETIBLES, Y COMPRIS CEUX EXPOSES, LE CAS ECHEANT, EN PREMIERE INSTANCE.
- 2) LE REGLEMENT NE DOIT PAS CONDUIRE A CE QUE L'ETAT PRENNE EN CHARGE DES FRAIS QUI NE PEUVENT LUI ETRE IMPUTES
- LE PAIEMENT NE PEUT INTERVENIR QU'A COMPTER DE L'ENTREE EN VIGUEUR DU DECRET DU 23 MAI 1996, C'EST A DIRE EN GENERAL EN 1998

- LA RESPONSABILITE DE L'ETAT EN L'OCCURRENCE, COMME INDIQUE PRECEDEMMENT, N'EST PAS UNE « GARANTIE DE REMUNERATION » QUI CORRESPONDRAIT A L'INTEGRALITE DES FRAIS ENGAGES PAR LE GARDIEN DE FOURRIERE.
- ❖ C'EST A DEFAUT D'UNE CLAUSE CONTRACTUELLE FIGURANT SOIT DANS LES CONVENTIONS CONCLUES AVEC LES PROFESSIONNELS DONT LES CLAUSES TARIFAIRES DOIVENT RESPECTER DES TAUX MAXIMA OU LES CONTRATS DE CONCESSION QUE PEUT ETRE ENVISAGEE CETTE INDEMNISATION.
- ❖ IL S'EN DEDUIT QUE, SI UNE CONVENTION OU UN CONTRAT DE CONCESSION A ETE CONCLU, IL N'Y A PAS LIEU A PRIORI A INDEMNISATION A MOINS QUE LE GARDIEN DE FOURRIERE NE PUISSE DEMONTRER, PIECES A L'APPUI, QU'APRES PRISE EN COMPTE DES MECANISMES DE PEREQUATION EXISTANTS, DUS PAR EXEMPLE A L'UTILISATION DES TAUX MINIMA FIXES PAR ARRETE, LE COUT SUPPORTE EST EXCESSIF.
- LE CHAMP DU PAIEMENT N'INCLUT PAS **LES EPAVES** (CIRCULAIRE N° 74-657 DU 13 DECEMBRE 1974) Y COMPRIS DANS LE CADRE DES ARTICLES L.325-1 ET L.325-12 DU CODE DE LA ROUTE DANS LEUR REDACTION DE LA LOI N° 2001-1062 DU 15 NOVEMBRE 2001 RELATIVE A LA SECURITE QUOTIDIENNE.

DES INSTRUCTIONS SPECIFIQUES VOUS SERONT ULTERIEUREMENT DONNEES SUR CE POINT.

Pour le ministre et par délégation,
Le Préfet, directeur du cabinet


Claude GUEANT

ANNEXE 4



Liberté • Egalité • Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION DES LIBERTÉS PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES

Sous-Direction de la circulation et de la
Sécurité routières

Paris, le 30 NOV. 2005

**Le ministre d'Etat,
ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire**

à

Mesdames et Messieurs les Préfets

NOR INT/D/05/0101407/C

OBJET : Indemnisation des gardiens de fourrière – Incidence de la LOLF.

Référence : Ma circulaire INT/D/05/00087 C du 15.9.05.

Résumé : L'entrée en vigueur de la LOLF au 1^{er} janvier 2006 supprime le caractère évaluatif des crédits du chapitre 37-91 article 11 § 33 du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire sur lequel était financée, à titre exceptionnel et transitoire, la garantie d'indemnisation des gardiens de fourrières relevant des préfets, lorsque les propriétaires des véhicules placés en fourrière sont introuvables ou insolubles. La présente circulaire a pour but de vous indiquer les évolutions du cadre juridique et financier de cette indemnisation lorsqu'elle est à la charge de l'Etat et de préciser les mesures d'application immédiate à mettre en œuvre.

Les deux circulaires sur lesquelles reposent les demandes actuelles de crédits par les préfetures pour indemniser les fourrieristes sont : d'une part, la circulaire REG/14 n° 74-657 du 13 décembre 1974 et d'autre part, un télégramme NOR-INT D/0200137/C du 7 juin 2002 qui définit les modalités de prise en charge des frais de fourrière dans les cas où les propriétaires des véhicules sont défailants ou insolubles, par référence à la circulaire de 1974 précitée.

Le télégramme du 7 juin 2002, précité, souligne : que « le règlement (amiable et transactionnel) ne doit pas conduire à ce que l'Etat prenne en charge des frais qui ne peuvent lui être imputés », et qu'en conséquence :

- « la transaction ne doit pas représenter un but en soi lorsque la partie adverse émet des revendications manifestement infondées ou excessives... ». Le texte ajoute « ...il vaut mieux laisser l'affaire aux tribunaux ».

- il revient aux préfets « ... non de procéder au paiement intégral des frais de fourrière dus à des propriétaires insolvable ou défaillants mais à une estimation du préjudice correspondant... » et plus précisément « ... à une indemnisation comprise entre la moitié et les trois quarts de la demande sauf cas exceptionnels dûment justifiés ».

- « le champ de paiement n'inclut pas les épaves ».

- au titre de la prévention du contentieux, le protocole transactionnel doit comporter diverses mentions dont « Le montant total de la somme à verser par l'Etat en précisant si ce montant est hors taxe ou non. Il convient de signaler et de joindre les justificatifs éventuels (factures...) au protocole auquel s'ajoute une formule de renonciation à tout recours ultérieur portant sur les mêmes faits ou le désistement si un contentieux est en cours ».

D'application stricte ces dispositions avaient pour objectif de vous permettre d'apurer le passif et de mettre un terme à la croissance des dépenses des frais de fourrière. Les renseignements recueillis dans les départements démontrent que les conditions exigées pour indemniser les fourriéristes ont été, pour l'essentiel, perdues de vue.

Les conséquences de l'entrée en vigueur de la LOLF notamment le passage à compter du 1^{er} janvier prochain à des crédits limitatifs conduisent, en toute hypothèse, à ce que l'imputation provisoire sur les crédits du chapitre 37-91 ne puisse être poursuivie. Comme vous l'a indiqué le télégramme NOR/INT/D/05/00087/C du 15 septembre 2005, « les décisions précédentes d'imputations à titre exceptionnel et transitoire sur ce chapitre ne devraient pas pouvoir être reconduites », tant pour des questions de principe que du montant des crédits.

La base réglementaire de l'indemnisation des gardiens de fourrière repose sur l'article R. 325-29 VI du code de la route (issu du décret du 23 mai 1996 et du décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005). Le récent décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 précité a modifié la réglementation applicable.

Ainsi, aux termes de l'article R. 325-29 VI, nouveau du code de la route, une orientation nouvelle doit être privilégiée par une convention reposant sur la nécessité d'un équilibre financier liant l'autorité de fourrière avec le gardien de fourrière.

Dès lors au 1^{er} janvier prochain, les préfetures ne pourront plus procéder par transaction amiable pour indemniser les gardiens de fourrière.

En conséquence, je vous recommande d'orienter à court terme vos services vers une délégation de service public qui repose sur :

• l'article 3 de la loi n° 2001-1168 du 11 décembre 2001 portant mesures urgentes de réforme à caractère économique et financier, dite « loi MURCEF », qui l'a introduite à l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite « loi SAPIN » ;

• l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales, en son premier alinéa ainsi rédigé : « Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service ».

Sans préjudice de mesures réglementaires ou législatives susceptibles d'intervenir ultérieurement : il vous appartient, dès à présent, de lancer les procédures nécessaires avec les gardiens de fourrière de votre département afin de conclure avec eux des conventions de délégations de services publics, dès lors que la fourrière relève des dispositions prévues aux articles R. 325-20 et R. 325-21 du code de la route ou que l'activité du fourrieriste s'opère aux termes de l'article R. 325-29 VI nouveau du code de la route.

Cette nouvelle rédaction offre l'avantage de préciser de manière limitative les cas où un préfet peut être, éventuellement, conduit à assurer la rémunération forfaitaire des professionnels du secteur privé auxquels il fait appel pour la mise en fourrière de véhicules.

En effet, les cas où le préfet doit rémunérer les professionnels privés (de manière forfaitaire ou non) résultent : soit du fait que le propriétaire « s'avère inconnu, introuvable ou insolvable » ; soit si la mesure prescrivant la mise en fourrière ou si la procédure suivie sont séparément ou conjointement annulées par une juridiction.

Par ailleurs, sans attendre les résultats définitifs des consultations que vous allez engager avec les fourrieristes je vous invite, d'ores et déjà, à mettre en œuvre certaines mesures d'application immédiate susceptibles de produire des effets à très court terme compte tenu de l'échéance du 1^{er} janvier 2006. En conséquence, il vous appartient de :

- faire procéder au recensement, par vos services, de toutes les factures rejetées depuis 2001 ;
- faire appliquer strictement les délais de maintien en fourrière, à compter de la notification du jour de la mise en fourrière au dernier propriétaire connu, conformément aux dispositions de l'article L. 325-7 du code de la route et de faire détruire ces véhicules passé ces délais y compris les des véhicules immatriculés hors de France ;-
- faire émettre des titres de recouvrement à l'encontre des propriétaires de véhicules qui les abandonnent en fourrière ;
- demander aux services de police de cesser dès à présent de privilégier la procédure de réquisition et d'envisager avec votre Direction départementale des polices urbaines (D.D.P.U.) la mise en place d'une formation accélérée des personnels concernés.

Je vous demande de me rendre compte, sous le présent timbre, des dispositions que vous prendrez dans votre département, sachant toute l'importance que joue également la mise en fourrière dans les mesures de prévention de la délinquance dans le domaine de la sécurité routière.

Pour le ministre d'Etat et par délégation,
Le Préfet, directeur du cabinet

Claude GUEANT

ANNEXE 5



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

LE DIRECTEUR DE CABINET

Paris, le 19 JUIN 2006

LE MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

NOR INT/D/05/00107/C

A

MESDAMES ET MESSIEURS LES PREFETS [...]

OBJET : Indemnisation des gardiens de fourrière – incidence de la LOLF.

REF. : Circulaire NOR/ INT/ D/ 05 / 00107 / C du 30 novembre 2005

À la suite de la circulaire citée en référence, plusieurs préfetures ont appelé mon attention sur les difficultés rencontrées par vos services en raison de la mise en oeuvre de la LOLF, depuis le 1^{er} janvier 2006, qui impose une vigilance accrue des ordonnateurs sur la légitimité des règlements financiers au profit de personnes privées intervenant soit pour mettre un véhicule en fourrière, soit comme gardien d'une fourrière.

1) L'ASPECT BUDGETAIRE ET COMPTABLE

La première question est celle des crédits sur lesquels sera désormais prise en charge l'indemnisation de gardiens de fourrière telle que résultant de l'article R 325-29 VI du code de la route puisqu'il n'y a plus d'imputation possible sur les crédits de contentieux. Les demandes de délégations transmises par les préfetures seront désormais imputées sur des crédits strictement limitatifs et devront être rigoureusement justifiées.

Je rappelle que la circulaire du 30 novembre 2005 vous avait indiqué plusieurs mesures d'application immédiate susceptibles de produire des effets à très court terme et de nature à limiter strictement le coût pour l'Etat de cette indemnisation.

Étaient notamment citées à ce titre :

- l'application stricte des délais de maintien en fourrière, à compter de la notification du jour de la mise en fourrière au dernier propriétaire connu, conformément aux dispositions de l'article L 325-7 du code de la route et de faire détruire ces véhicules passé ces délais y compris les véhicules immatriculés hors de France :

l'émission de titres de recouvrement à l'encontre des propriétaires de véhicules qui les abandonnent en fourrières.

Il vous était également demandé de solliciter les services de police pour cesser de privilégier la procédure de réquisition et d'organiser avec la direction départementale de la sécurité publique une formation accélérée des personnels concernés.

La date à laquelle les crédits nécessaires seront rendus disponibles vous sera très prochainement communiquée. Vos demandes de crédits doivent être adressées à la DLPAJ.

Les paiements se feront directement par vos soins, les crédits vous étant attribués sous forme de délégations de crédits. Le principe retenu pour l'année 2006 est une imputation d'ordre technique sur les crédits du programme « police nationale » : les crédits qui vous seront délégués par la DGPN devront être imputés sur le programme 176, sous action 176-05 – police judiciaire et concours à la justice –, lignes du plan comptable de l'État 61 371 – frais de saisie, mise sous séquestre, fourrières et scellés ou 6182 gardiennage.

Le paiement ne pourra plus se faire sous forme de transaction amiable et un contrôle de l'attribution et de la répartition de ces crédits en fonction des demandes sera exigé de vos services.

2) LES ASPECTS JURIDIQUES

Liées à cet aspect comptable, quatre questions juridiques importantes sont évoquées de façon récurrentes par les services préfectoraux : d'une part, l'indemnisation des gardiens de fourrière ; d'autre part, la rémunération des professionnels du secteur privé appelés à procéder à une mise en fourrière ; la gestion du sort réservé aux épaves ; enfin, les difficultés résultant de véhicules abandonnés en fourrière par leur propriétaire.

- L'indemnisation des gardiens de fourrière telle qu'elle résulte des dispositions prévues à l'article R. 325-29 du code de la route est indissociable des dispositions générales relatives à la mise en fourrière de véhicules définies aux articles R. 325-12 et suivants du même code lesquels déclinent les dispositions prévues à l'article L. 325-13 du code de la route dans sa rédaction issue de l'article 88 de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 qui dispose : « Le maire, le président d'un établissement public de coopération intercommunale ou le président du conseil général ont chacun la faculté d'instituer un ou plusieurs services publics de fourrières pour automobiles relevant de leur autorité respective ».

En conséquence, le préfet dans le département est autorisé de fourrière par défaut quand bien même, aux termes de l'article R. 325-24 du même code, il agréé la liste des gardiens de fourrières.

Cette situation est traduite au VI nouveau de l'article R. 325-29 du code de la route. Cet article, dans sa rédaction issue du décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 relatif à la mise en fourrière des véhicules et modifiant le code de la route, limite les cas où l'autorité de fourrière peut être conduite à assurer, éventuellement, la rémunération forfaitaire des professionnels du secteur privé auxquels il est fait appel pour la mise en fourrière de véhicules.

Ces dispositions ne sont pas d'application systématique. Elles interviennent « A défaut de stipulations contractuelles... ». Dans ce cas seulement l'autorité indemnise les frais énumérés par l'exécutant désigné. En conséquence, il vous appartient de privilégier la passation de conventions liant l'autorité administrative au professionnel concerné en usant - lorsqu'elles s'avèrent nécessaires - de procédures conventionnelles adaptées dont les conventions de délégation de service public sont l'une des possibilités qui vous sont offertes ; dès lors que la fourrière relève des dispositions prévues aux articles R. 325-20 et R. 325-21 du code de la route ou que l'activité de fourrieriste s'exerce aux termes de l'article R. 325-29 VI pré-cité, du même code dans le respect des marchés publics.

- Sur la rémunération résultant d'une mise en fourrière par un professionnel du secteur privé.

La mise en fourrière est prescrite conformément à l'article R. 325-14 du code de la route par « un officier de police judiciaire territorialement compétent » à la demande de l'autorité administrative ou, aux termes de l'article R. 325-16 par « ...l'agent verbalisateur qui a constaté l'infraction justifiant la mise en fourrière ».

Il résulte de ce qui précède que la mise en fourrière d'un véhicule a, en application des dispositions prévues aux articles L. 325-1 à L. 417-1 du code de la route le caractère d'une opération de police judiciaire dont il n'appartient qu'aux tribunaux judiciaires de connaître.

Ces dispositions se conjuguent avec l'article L. 2212-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) qui dispose : « le maire est chargé sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'Etat qui y sont relatifs ».

En conséquence, la question de la substitution de l'Etat au propriétaire défaillant d'un véhicule qui s'abstient de rembourser les frais d'enlèvement, de mise en fourrière ou de garde de son véhicule, en contradiction avec les dispositions prévues à l'article R. 325-29 n'incombe pas à l'Etat mais plus généralement et selon une jurisprudence constante à l'autorité municipale.

Ainsi, peu importe de savoir quelle autorité a édicté le texte dont les forces de police ou de gendarmerie ont fait application pour décider de la mise en fourrière.

C'est donc à tort que pourrait être évoquée de manière systématique la responsabilité de l'Etat dans ce domaine, alors même que toutes les voies de recours dont disposent les exploitants de fourrières ou les personnels chargés de l'exécution d'une mise en fourrière, n'ont pas été épuisées.

- Sur la problématique des « épaves ».

Le télégramme NOR-INT D/0200137/C du 7 juin 2002 par lequel sont indiqués aux préfets les modalités de prise en charge des frais de fourrière au cas de propriétaires défaillants ou insolvables, par référence à la circulaire REG/14 n° 74-657 du 13 décembre 1974, dispose expressément que « le champ de paiement n'inclut pas les épaves ».

Dans ces conditions, il y a lieu de se reporter aux dispositions prévues à l'article L. 325-12 du code de la route telles qu'elles résultent de l'article 87 de la loi n°2003-239 du 18 mars 2003 qui précisent : « Peuvent également, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, à la demande du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, agissant sur initiative et sous la responsabilité du maître des lieux publics ou privés où ne s'applique pas le présent code, être mis en fourrière et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate, à la suite de dégradations ou de vols ».

Par ailleurs, il résulte des dispositions du décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 relatif à la mise en fourrière des véhicules et modifiant le code de la route que : « ... les communes sont civilement responsables des dommages qui résultent de l'exercice d'attributions de police municipale, quel que soit le statut des agents qui y concourent » conformément à l'article 91 de la loi n° 838 du 7 janvier 1983, modifiée, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

En conséquence, et comme indiqué dans la question précédente, l'Etat ne saurait se substituer au propriétaire défaillant, à l'autorité municipale ou à l'organisme privé ou public propriétaire des lieux d'où cette épave a été retirée.

• Sur la question relative au véhicule abandonné en fourrière par son propriétaire qui s'avère défaillant ou insolvable.

Aux termes des dispositions combinées des articles L. 325-7 à L. 325-9 du code de la route, si le propriétaire ne peut être identifié passé un délai déterminé selon des procédures définies à l'article L. 325-7, pré-cité, son véhicule est réputé abandonné. Ce véhicule est alors remis aux domaines pour être vendu et s'il ne trouve pas preneur il est livré à la destruction.

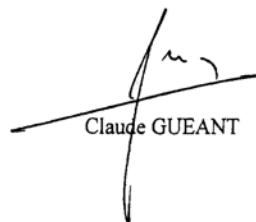
Lorsque le montant des redevances pour frais de fourrière, enlèvement, etc... est inférieur au prix de la vente du véhicule, ou si ce dernier est détruit, aux termes des dispositions prévues à l'article L. 325-9, non seulement le propriétaire demeure débiteur mais la créance court également à l'encontre de « ses ayants droits (qui) restent débiteurs de la différence » et qui dans ces conditions peuvent être poursuivis au même titre que le propriétaire de ce véhicule.

Enfin, sans préjuger des contentieux susceptibles d'intervenir, j'appelle votre attention sur deux points :

- d'une part, la mise en fourrière demeure, en tout état de cause, une opération de police judiciaire et échappe à la compétence du juge administratif ;

- d'autre part, une société de fourrière qui a déposé récemment un référé-provision se prévalant d'une créance contre l'Etat a été déboutée en première instance et en appel au motif que la créance évoquée est « sérieusement contestable ».

En cas de contentieux, la sous-direction du conseil juridique et du contentieux¹ peut vous apporter tout conseil juridique souhaité et est chargée de présenter les observations de l'Etat devant les cours administratives d'appel et le Conseil d'Etat. Il est donc utile de la saisir dès la première instance.



Claude GUEANT

¹ Bureau de la responsabilité de l'administration, des dommages et de l'assurance M BOICHE, adjoint au chef de bureau

ANNEXE 6



Les codes en vigueur

◀ Précédent (Suivant ▶ Retour ↶

CODE DE LA ROUTE
(Partie Législative)

Chapitre 5 : Immobilisation et mise en fourrière

Article L325-1

(Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 17 I Journal Officiel du 16 novembre 2001)

(Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 art. 87 1°, 2° Journal Officiel du 19 mars 2003)

(Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 art. 24 I Journal Officiel du 13 juin 2003)

(Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 24 II Journal Officiel du 7 mars 2007)

Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur ou à la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, peuvent à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et L. 325-11, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.

Peuvent également, à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules qui, se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols.

L'immobilisation des véhicules se trouvant dans l'une des situations prévues aux deux alinéas précédents peut également être décidée, dans la limite de leur champ de compétence, par les agents habilités à constater les infractions au présent code susceptibles d'entraîner une telle mesure.

Article L325-1-1

(Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 art. 60 I Journal Officiel du 10 mars 2004)

(Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 12 I Journal Officiel du 6 janvier 2006)

En cas de constatation d'un délit ou d'une contravention de la cinquième classe prévu par le présent code ou le code pénal pour lequel la peine de confiscation du véhicule est encourue, l'officier ou l'agent de police judiciaire peut, avec l'autorisation préalable du procureur de la République donnée par tout moyen, faire procéder à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule.

Si la juridiction ne prononce pas la peine de confiscation du véhicule, celui-ci est restitué à son propriétaire, sous réserve des dispositions du troisième alinéa. Si la confiscation est ordonnée, le véhicule est remis au service des domaines en vue de sa destruction ou de son aliénation. Les frais d'enlèvement et de garde en fourrière sont à la charge de l'acquéreur.

Si la juridiction prononce la peine d'immobilisation du véhicule, celui-ci n'est restitué au condamné qu'à l'issue de la durée de l'immobilisation fixée par la juridiction contre paiement des frais d'enlèvement et de garde en fourrière, qui sont à la charge de ce dernier.

Article L325-2

(Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 art. 89 1°, 2° Journal Officiel du 19 mars 2003)

(Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 12 II Journal Officiel du 6 janvier 2006)

Pour l'application des articles L. 325-1 et L. 325-1-1 et sur prescription de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, les fonctionnaires de police en tenue et les militaires de la gendarmerie habilités à constater par procès-verbaux les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

La mise en fourrière peut également être prescrite par l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, territorialement compétent. Pour l'application de cette disposition et sur prescription de l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou qui occupe ces fonctions, les agents de police municipale habilités à constater par procès-verbal les contraventions à la police de la circulation routière peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manoeuvrer ou faire manoeuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire le véhicule ou le faire conduire, en leur présence, vers le lieu de mise en fourrière en utilisant, le cas échéant, les moyens autonomes de propulsion dont le véhicule est muni.

Dans les cas prévus aux alinéas précédents, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les limites du contrat la réparation du dommage causé au tiers, sauf recours, s'il y a lieu, contre la collectivité publique qui, par son fait, a causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur et sans qu'une majoration de prime puisse en résulter pour le propriétaire. Il est statué sur ce recours ainsi que sur toute action en responsabilité en cas de non-assurance du véhicule dans les conditions prévues par l'article 1er de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public.

Article L325-3

(Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 12 III Journal Officiel du 6 janvier 2006)

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des articles L. 325-1 à L. 325-2.

Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules à moteur.

Article L325-3-1

(inséré par Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 12 IV Journal Officiel du 6 janvier 2006)

I. - Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule, de faire obstacle à l'immobilisation de celui-ci ou à un ordre d'envoi en fourrière est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

II. - Toute personne physique coupable de ce délit encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

2° La peine de travail d'intérêt général selon les modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

3° La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

III. - Ce délit donne lieu de plein droit à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.

Article L325-4

L'absence à bord du véhicule du document prévu par l'article 26 de la loi n° 95-96 du 1er février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial ou, pour les transports qui ne sont pas soumis aux dispositions de cet article, de la lettre de voiture prévue par la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route, dûment rempli et signé par le remettant ou son représentant, entraîne l'immobilisation immédiate du véhicule ou de l'ensemble routier et de son chargement, prévue à l'article L. 325-1 dans les cas suivants :

1° Soit le dépassement de plus de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les voies ouvertes à la circulation publique ou de la vitesse maximale autorisée par construction pour son véhicule ;

2° Soit le dépassement de plus de 20 % de la durée maximale de conduite journalière ;

3° Soit la réduction à moins de six heures de la durée de repos journalier.

Article L325-5

En cas de délit ou de contravention concernant les conditions de travail dans les transports routiers, constaté sur le territoire national, le dépassement des temps de conduite et la réduction du temps de repos sont calculés, pour la période de temps considérée, en incluant les périodes de temps de conduite et de repos effectuées à l'étranger.

Article L325-6

(Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 art. 11 IV Journal Officiel du 6 janvier 2006)

Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ou qui ne sont plus conformes à leur réception ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables à leur

remise en état ou en conformité.

Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.

En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité ou qu'il nécessite une mise en conformité à la réception, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

Article L325-7

(Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 21 I Journal Officiel du 7 mars 2007)

Sont réputés abandonnés les véhicules laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son véhicule.

La notification est valablement faite à l'adresse indiquée au fichier national des immatriculations. Dans le cas où le véhicule fait l'objet d'un gage régulièrement inscrit, cette notification est également faite au créancier gagiste.

Si le propriétaire ne peut être identifié, le délai précité court du jour où cette impossibilité a été constatée.

Le délai prévu au premier alinéa est réduit à dix jours en ce qui concerne les véhicules qu'un expert désigné par l'administration aura estimés d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par arrêté interministériel et déclarés hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont, à l'expiration du délai de dix jours, livrés à la destruction.

Article L325-8

(Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 21 I Journal Officiel du 7 mars 2007)

I. - L'autorité dont relève la fourrière remet au service chargé du domaine les véhicules gardés en fourrière dont elle a constaté l'abandon à l'issue du délai prévu au premier alinéa de l'article L. 325-7 en vue de leur mise en vente. Ceux d'entre eux que le service chargé du domaine estime invendables et ceux qui ont fait l'objet d'une tentative de vente infructueuse sont livrés, sans délai, par l'autorité dont relève la fourrière, à la destruction.

II. - La propriété d'un véhicule abandonné en fourrière est transférée, selon le cas, soit au jour de son aliénation par le service chargé du domaine, soit à celui de sa remise à la personne chargée de la destruction.

Article L325-9

(Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 art. 37 Journal Officiel du 13 juin 2003)

Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

Le produit de la vente, sous déduction des frais énumérés à l'alinéa précédent, est tenu à la disposition du propriétaire ou de ses ayants droit ou, le cas échéant, du créancier gagiste pouvant justifier de ses droits, pendant un délai de deux ans. A l'expiration de ce délai, ce produit est acquis à l'Etat.

R325-21



Legifrance .gouv.fr

LE SERVICE PUBLIC DE L'ACCÈS AU DROIT

Mardi 15 mai 2007

ACCUEIL

Les codes en vigueur

◀ Précédent Suivant ▶ Retour ↶

CODE DE LA ROUTE
(Partie Réglementaire)

Section 1 : Dispositions générales

Article R325-1

(Décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 art. 5 II Journal Officiel du 6 avril 2005)

L'immobilisation, la mise en fourrière, le retrait de la circulation et la destruction prévus à l'article L. 325-1 peuvent être décidés dans les cas et les conditions définis au présent code.

L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent également être ordonnées conformément aux dispositions de l'article L. 325-1-1.

Ces mesures ne font pas obstacle aux saisies ordonnées par l'autorité judiciaire.

Elles ne s'appliquent pas aux véhicules participant à des opérations de maintien de l'ordre.

Article R325-1-1

(inséré par Décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 art. 5 III Journal Officiel du 6 avril 2005)

Lorsque la juridiction prononce la confiscation d'un véhicule immobilisé et mis en fourrière en application de l'article L. 325-1-1, le service des domaines chargé de son aliénation informe préalablement le candidat acquéreur que le montant des frais d'enlèvement et de garde en fourrière seront à sa charge.



Legifrance .gouv.fr
LE SERVICE PUBLIC DE L'ACCÈS AU DROIT

Mardi 15 mai 2007

ACCUEIL

Les codes en vigueur

◀ Précédent Suivant ▶ Retour ↶

CODE DE LA ROUTE (Partie Réglementaire)

Section 2 : Immobilisation

Article R325-2

L'immobilisation est l'obligation faite au conducteur ou au propriétaire d'un véhicule, dans les cas prévus au présent code, de maintenir ce véhicule sur place ou à proximité du lieu de constatation de l'infraction en se conformant aux règles relatives au stationnement.

En cas d'absence du conducteur ou lorsque celui-ci refuse de déplacer son véhicule, l'immobilisation de ce véhicule peut être assurée par un moyen mécanique.

Pendant tout le temps de l'immobilisation, le véhicule demeure sous la garde juridique de son propriétaire ou de son conducteur.

Le fait, pour tout conducteur ou propriétaire d'un véhicule de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge excédant 3,5 tonnes ou d'un véhicule de transport en commun, de contrevenir à l'obligation prévue au premier alinéa est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Le fait pour tout conducteur ou propriétaire d'un autre véhicule de contrevenir à l'obligation prévue au premier alinéa est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R325-3

(Décret n° 2002-1256 du 15 octobre 2002 art. 7 Journal Officiel du 16 octobre 2002)

(Décret n° 2003-536 du 20 juin 2003 art. 14 Journal Officiel du 22 juin 2003)

L'immobilisation peut être prescrite par les officiers et les agents de police judiciaire ainsi que les agents de police judiciaire adjoints mentionnés à l'article 21 du code de procédure pénale et les gardes champêtres lorsqu'ils constatent la nécessité de faire cesser sans délai une des infractions pour lesquelles cette mesure est prévue par le présent code.

Elle peut être prescrite par les agents mentionnés au 2° de l'article L. 116-2 du code de la voirie routière lorsque l'infraction qui la motive est constatée dans les conditions prévues à l'article R. 130-5.

Elle peut également être prescrite, dans le champ de leur compétence, par les inspecteurs des transports, fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports mentionnés à l'article 25 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952, modifié par le décret n° 65-714 du 21 août 1965, les agents des douanes et les inspecteurs du travail lorsqu'il y a nécessité de faire cesser sans délai une infraction pour laquelle cette mesure est prévue par le présent code.

Elle peut être en outre prescrite par les agents verbalisateurs mentionnés à l'article L. 362-5 du code de l'environnement.

Article R325-4

- I. - Lorsque la décision d'immobilisation résulte de l'une des situations suivantes :
- 1° Le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur est présumé en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique ;
 - 2° Le conducteur n'est pas titulaire de la catégorie du permis exigée pour la conduite du véhicule considéré ;
 - 3° Le conducteur est en infraction aux règles relatives aux conditions de travail dans les transports routiers, publics ou privés, ou ne peut présenter les documents dûment renseignés permettant de contrôler le respect de ces règles, le véhicule peut poursuivre sa route dès qu'un conducteur qualifié proposé par le conducteur ou, éventuellement, par l'accompagnateur de l'élève conducteur ou par le propriétaire du véhicule peut assurer la conduite de celui-ci.
- II. - A défaut, les fonctionnaires et agents habilités à prescrire l'immobilisation peuvent prendre toute mesure destinée à placer le véhicule en stationnement régulier, au lieu qu'ils désignent, en faisant notamment appel à un conducteur qualifié.

Article R325-5

- Lorsque la décision d'immobilisation résulte d'une infraction aux règles concernant l'état ou l'équipement du véhicule, elle peut n'être rendue effective que dans un lieu où le conducteur du véhicule sera susceptible de trouver les moyens de faire cesser l'infraction.
- Il ne peut être fait usage de cette faculté que dans la mesure où l'accompagnement du véhicule jusqu'à ce lieu peut être assuré dans des conditions de sécurité satisfaisantes.
- Le conducteur peut également être autorisé à faire appel à un professionnel qualifié pour la prise en remorque de son véhicule en vue de sa réparation. L'immobilisation devient alors effective au lieu de réparation.

Article R325-6

- Lorsque le véhicule circule en infraction aux règles relatives aux contrôles techniques, la décision d'immobilisation doit prescrire la présentation du véhicule à un contrôle technique dans une installation de contrôle du choix du conducteur.
- Dans ce cas, une fiche de circulation provisoire, valable sept jours, est établie par les autorités selon la procédure mentionnée à l'article R. 325-9. La ou les pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule sont restituées au vu d'un document attestant le résultat satisfaisant du contrôle technique.

Article R325-7

(Décret n° 2004-568 du 11 juin 2004 art. 2 Journal Officiel du 19 juin 2004)

(Décret n° 2005-947 du 2 août 2005 art. 1 Journal Officiel du 6 août 2005)

- I. - Lorsque le véhicule est dépourvu d'appareil de contrôle permettant l'enregistrement de la vitesse ou lorsque cet appareil a fait l'objet d'une modification ou d'une détérioration affectant son fonctionnement normal, la décision d'immobilisation prescrit de faire procéder soit à son installation par un installateur agréé, soit aux réparations et mises en conformité nécessaires.
- Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé des transports fixe les conditions d'application de ces dispositions.
- II. - Lorsque le dispositif de limitation de vitesse par construction a fait l'objet d'une modification ou d'une détérioration affectant son fonctionnement normal, la décision d'immobilisation prescrit de faire procéder aux réparations et mises en conformité nécessaires par le constructeur du véhicule ou son représentant autorisé.
- Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les conditions d'application de ces dispositions.
- III. - Lorsque l'immobilisation est prescrite en application des I et II, une fiche de circulation provisoire, dont la durée de validité ne peut excéder sept jours, est établie par les autorités selon la procédure mentionnée à l'article R. 325-9. Les pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule sont restituées au vu de documents attestant la mise en conformité ou, le cas échéant, l'installation du dispositif requis.

Article R325-8

Lorsqu'un véhicule lui paraît en état de surcharge, le fonctionnaire ou agent habilité à prononcer l'immobilisation peut prescrire au conducteur de présenter son véhicule à une bascule proche autorisée pour un usage légal, en vue de sa pesée et, le cas échéant, de son immobilisation.

Lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou agent peut prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification.

Lorsqu'un véhicule paraît ne pas satisfaire aux prescriptions de l'article R. 318-1 et à celles prises pour son application, le fonctionnaire ou agent peut prescrire de le présenter à un service de contrôle.

Dans les cas prévus aux deux précédents alinéas, le conducteur peut être autorisé par le fonctionnaire ou agent verbalisateur à conduire le véhicule dans un établissement de son choix pour y faire procéder aux réparations nécessaires ; en pareil cas, une fiche de circulation provisoire est établie conformément aux prescriptions du II de l'article R. 325-9 et à celles de l'article R. 325-36.

En cas d'infraction, les frais de ces opérations sont à la charge du propriétaire du véhicule.

Le fait pour tout conducteur ou propriétaire d'un véhicule de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge excédant 3,5 tonnes ou un véhicule de transport en commun de contrevenir aux injonctions prévues au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Le fait pour tout conducteur ou propriétaire d'un autre véhicule de contrevenir aux injonctions prévues au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R325-9

(Décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 art. 4 Journal Officiel du 13 décembre 2003)

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 1 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. - Lorsque l'infraction qui a motivé l'immobilisation n'a pas cessé au moment où l'agent quitte le lieu où le véhicule est immobilisé, l'agent saisit l'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, territorialement compétent en lui remettant soit la carte grise du véhicule s'il s'agit d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes et une fiche d'immobilisation, soit les pièces administratives nécessaires à la circulation du véhicule s'il s'agit d'un véhicule de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge excédant 3,5 tonnes ou de transport en commun et la fiche d'immobilisation. Un double de cette fiche est remis au contrevenant.

II. - La fiche d'immobilisation énonce les date, heure et lieu de l'immobilisation, l'infraction qui l'a motivée, les éléments d'identification du véhicule et de la carte grise, les nom et adresse du contrevenant, les noms, qualités et affectations des agents qui la rédigent et précise la résidence de l'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, qualifié pour lever la mesure.

III. - Par dérogation aux dispositions du I ci-dessus, si la mesure a été motivée par le franchissement d'une barrière de dégel, l'autorité saisie est l'ingénieur des ponts et chaussées ou, s'il s'agit d'une voie communale, le maire.

Article R325-10

Le procès-verbal de l'infraction qui a motivé l'immobilisation d'un véhicule est transmis dans les plus brefs délais au procureur de la République et au préfet. Il relate de façon sommaire les circonstances et les conditions dans lesquelles la mesure a été prise.

Article R325-11

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 2 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. - L'immobilisation ne peut être maintenue après que la circonstance qui l'a motivée a cessé.

II. - Elle est levée :

1° Par l'agent qui l'a prescrite s'il est encore présent lors de la cessation de l'infraction ;

2° Par l'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, saisi dans les conditions prévues à l'article R. 325-9, dès

que le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur justifie de la cessation de l'infraction. L'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, restitue alors la carte grise au conducteur ou à l'accompagnateur de l'élève conducteur et transmet aux autorités destinataires du procès-verbal mentionné à l'article R. 325-10 un exemplaire de la fiche d'immobilisation ou une copie conforme de cette fiche, comportant la mention de la levée de la mesure. Lorsque le conducteur ou l'accompagnateur de l'élève conducteur n'a pas justifié de la cessation de l'infraction dans un délai de quarante-huit heures, l'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, peut transformer l'immobilisation en une mise en fourrière ; il joint alors à chacun des exemplaires de la procédure de mise en fourrière qu'il adresse aux autorités mentionnées à l'article R. 325-10 un exemplaire ou une copie conforme de la fiche d'immobilisation ;

3° Par la décision de l'ingénieur des ponts et chaussées ou du maire supprimant les barrières de dégel, lorsque la mesure a été motivée par leur franchissement. L'ingénieur des ponts et chaussées ou le maire peut, avant la suppression des barrières de dégel, autoriser l'enlèvement du véhicule dans des conditions qu'il détermine. Il délivre alors au contrevenant une autorisation écrite valant justification à l'égard des services de police.

III. - Dans tous les cas, dès la cessation de l'infraction qui a motivé l'immobilisation, le véhicule peut circuler entre le lieu d'immobilisation et la résidence de l'autorité désignée pour lever la mesure, sous couvert du double de la fiche d'immobilisation remise au conducteur.

◀ Précédent (Suivant ▶ Retour ↶



Legifrance .gouv.fr

LE SERVICE PUBLIC DE L'ACCÈS AU DROIT

Mardi 15 mai 2007

ACCUEIL

Les codes en vigueur

[◀ Précédent](#) [▶ Suivant](#) [Retour ↶](#)

CODE DE LA ROUTE (Partie Réglementaire)

Sous-section 1 : Dispositions générales

Article R325-12

- I. - La mise en fourrière est le transfert d'un véhicule en un lieu désigné par l'autorité administrative ou judiciaire en vue d'y être retenu jusqu'à décision de celle-ci, aux frais du propriétaire de ce véhicule.
- II. - L'immobilisation matérielle visée à l'article R. 325-2 peut constituer l'une des opérations préalables au commencement d'exécution de la mise en fourrière.
- III. - La mise en fourrière est réputée avoir reçu un commencement d'exécution :
 - 1° A partir du moment où deux roues au moins du véhicule ont quitté le sol, lorsque le transfert du véhicule vers la fourrière est réalisé au moyen d'un véhicule d'enlèvement ;
 - 2° A partir du commencement du déplacement du véhicule vers la fourrière, quel que soit le procédé utilisé à cet effet.

Article R325-13

Toute prescription de mise en fourrière est précédée d'une vérification tendant à déterminer s'il s'agit d'un véhicule volé. Lorsque le résultat de cette vérification est positif, le propriétaire et son assureur sont immédiatement informés de la découverte du véhicule. Le véhicule est alors confié au gardien de fourrière à titre conservatoire en attendant que le propriétaire ou l'assureur se manifeste.

Article R325-14

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 3 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

- I. - Dans les cas prévus au présent code ou à la suite d'une immobilisation du véhicule, la mise en fourrière est prescrite dans les conditions prévues à l'article R. 325-9 et au 2° de l'article R. 325-11 :
 - soit par un officier de police judiciaire territorialement compétent, de la police nationale ou de la gendarmerie nationale ;
 - soit par un agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, territorialement compétent, de sa propre initiative ou sur proposition de l'agent qui a verbalisé à la suite d'une infraction justificative de mise en fourrière.
- II. - Lorsque le véhicule a été volé, que son propriétaire n'a pu être identifié ou lorsqu'il est muni de fausses plaques d'immatriculation, sa mise en fourrière ne peut être prescrite que par un officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétent, ou avec son accord préalable exprès.

Article R325-15

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 4 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

En cas d'infraction aux règlements édictés pour la sauvegarde de l'esthétique des sites et des paysages classés, la mise en fourrière peut être également prescrite par le maire ou, à Paris, par le préfet de police.

Un officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, territorialement compétent peut être chargé d'exécuter, ou de faire exécuter, la mesure prévue à l'alinéa précédent.

Les dispositions du II de l'article R. 325-16 sont appliquées.

Article R325-16

(Décret n° 2004-106 du 29 janvier 2004 art. 10 Journal Officiel du 5 février 2004)

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 5 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. -(abrogé)

II. - L'officier de police judiciaire ou l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions, territorialement compétent, ou l'agent placé sous leur autorité :

1° Désigne la fourrière dans laquelle sera transféré le véhicule, cette désignation étant matérialisée par la pose d'un signe distinctif sur celui-ci ;

2° Dresse, si possible contradictoirement en présence du propriétaire ou du conducteur du véhicule et du préposé à l'enlèvement, un état sommaire, extérieur et intérieur, du véhicule, sans l'ouvrir, au moyen d'une fiche descriptive dont le modèle est fixé par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense, avant que la mise en fourrière reçoive un commencement d'exécution ;

3° Remet à ce propriétaire ou ce conducteur, s'il est présent, un double de la fiche relative à l'état du véhicule et, le cas échéant, la fiche de circulation provisoire prévue à l'article R. 325-6 ;

4° Relate sur le procès-verbal de constatation ou le rapport les motifs de la mise en fourrière ; il y fait mention du retrait provisoire du certificat d'immatriculation et de l'heure d'appel du véhicule d'enlèvement.

Article R325-17

Lorsque la mise en fourrière a reçu un commencement d'exécution, le véhicule est restitué à son propriétaire ou son conducteur dans les conditions prévues à l'article R. 325-38.

Toutefois, si le propriétaire ou le conducteur du véhicule règle les frais d'opérations préalables prévus à l'article R. 325-29 ou s'il s'engage par écrit à les régler, et s'il s'engage à rendre immédiatement son usage normal à la voie publique, il peut être autorisé à reprendre aussitôt son véhicule.

Article R325-18

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 6 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

L'auteur d'une prescription de mise en fourrière informe l'autorité dont relève la fourrière dans les plus brefs délais.

Article R325-19

Chaque fourrière relève d'une autorité publique unique.
Cette autorité publique est l'une de celles qui sont prévues aux articles R. 325-20 et R. 325-21.
Cette autorité publique désigne le gardien de la fourrière sur la liste des gardiens de fourrière agréés par le préfet conformément aux dispositions de l'article R. 325-24.

Article R325-20

Si la mise en fourrière est effectuée dans un lieu public ou relevant d'une autorité publique, la fourrière relève de l'autorité respectivement du préfet, du président du conseil général, du président du conseil exécutif de Corse, du président de l'organisme de coopération intercommunale ou du maire, selon que l'Etat, le département, la collectivité territoriale de Corse, l'organisme de coopération intercommunale ou la commune est propriétaire, ou dispose de l'immeuble où se trouve la fourrière.

Article R325-21

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 7 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

A défaut d'institution d'un service public local de fourrière pour véhicules par l'une des autorités précitées, ou en cas de refus de leur part d'enlever, faire enlever, garder ou faire garder un véhicule faisant l'objet d'une prescription de mise en fourrière, l'Etat est substitué à ces autorités.

L'auteur de la prescription de la mise en fourrière signale au préfet du département le refus opposé à l'enlèvement ou à la garde du véhicule.

La fourrière peut être située dans un lieu privé avec l'assentiment du propriétaire ou du locataire de cet immeuble s'il accepte d'assurer la garde de cette fourrière.

Article R325-22

(Décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 art. 5 Journal Officiel du 13 décembre 2003)

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 8 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. - Lorsque le propriétaire du véhicule faisant l'objet de la mise en fourrière est domicilié ou réside dans le ressort de l'officier de police judiciaire ou de l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions qui prescrit cette mesure, celui-ci peut faire garder le véhicule par son propriétaire, à condition que le certificat d'immatriculation soit immédiatement retiré. Ce document reçoit la destination prévue à l'article R. 325-34.

II. - Dans cette hypothèse, l'autorité dont relève la fourrière est :

1° Soit le maire, lorsque la mise en fourrière a été décidée par lui ou par un de ses adjoints agissant en qualité d'officier de police judiciaire ou par l'agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions ;

2° Soit le préfet, dans les autres cas.

Article R325-23

Le véhicule est placé sous la garde juridique du gardien de la fourrière jusqu'à la date d'effet de la mainlevée, sauf au cours de la sortie provisoire prévue à l'article R. 325-36.

Article R325-24

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 9 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

Le préfet agréé les gardiens de fourrière et les installations de celle-ci, après consultation de la commission départementale de sécurité routière. Il peut, dans les mêmes conditions, procéder au retrait de l'agrément. La décision de retrait n'intervient qu'après que la personne intéressée a été mise à même de présenter des observations écrites et, le cas échéant, sur sa demande, des observations orales.

Nul ne peut être agréé comme gardien de fourrière s'il exerce également une activité de destruction ou de retraitement de véhicules usagés.

La fourrière doit être clôturée. Ses installations doivent notamment satisfaire aux dispositions législatives et réglementaires relatives à la protection de l'environnement.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables ni à la personne occasionnellement requise comme gardien de fourrière ni au propriétaire qui garde son véhicule dans les conditions prévues à l'article R. 325-22.

Le préfet établit un rapport annuel sur les activités et le fonctionnement des fourrières de son département.

Article R325-25

Le gardien de fourrière enregistre, au fur et à mesure de leurs arrivées, les entrées des véhicules mis en fourrière, leurs sorties provisoires et définitives, les décisions de mainlevée de la mise en fourrière et, le cas échéant, les décisions de remise au service des domaines ou à une entreprise de destruction.

Article R325-26

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 10 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

Les circonstances et les conditions dans lesquelles la mesure de mise en fourrière a été prise sont relatées :

- soit dans un procès-verbal de mise en fourrière, consécutivement à la commission d'une infraction. Ce procès-verbal est transmis au procureur de la République et au préfet ;
 - soit dans un rapport de mise en fourrière, dans les autres cas. Ce rapport est transmis au préfet.
- Une copie de ce document est transmise sans délai à l'autorité ayant compétence pour prononcer la mainlevée.

En cas d'absence du propriétaire ou du conducteur au moment de l'enlèvement du véhicule en fourrière, un double de la fiche descriptive remplie par l'agent de constatation est adressé sans délai au responsable de la notification de mise en fourrière.

Un autre double de cette fiche descriptive est remis au gardien de fourrière.

Article R325-27

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 11 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

Les intéressés peuvent contester la décision de mise en fourrière :

- auprès du procureur de la République du lieu de l'enlèvement du véhicule, lorsque la procédure est consécutive à la commission d'une infraction ;
- auprès du préfet du lieu de l'enlèvement du véhicule, dans les autres cas.

Dans le délai de cinq jours ouvrables, l'autorité compétente confirme la mesure ou, si elle estime la décision infondée, en ordonne la mainlevée. Elle en informe sans délai l'auteur de la prescription.

Article R325-28

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 12 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

Peuvent procéder au transfert d'un véhicule du lieu de son stationnement à celui de sa garde en fourrière :

- 1° Les personnels habilités mentionnés aux premier et deuxième alinéas de l'article L. 325-2 ;
- 2° Le professionnel agréé, ou son préposé, désigné pour l'enlèvement du véhicule dont la mise en fourrière a été prescrite ;
- 3° Un tiers en vertu d'une réquisition ;
- 4° Le propriétaire ou le conducteur du véhicule en vertu d'une réquisition.

Article R325-29

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 13 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. - Le propriétaire du véhicule est tenu de rembourser :

1° Lorsque la prescription de mise en fourrière a reçu le commencement d'exécution défini à l'article R. 325-12, les frais d'enlèvement ainsi que, le cas échéant, les frais de garde en fourrière, d'expertise sous réserve de l'application du IV de l'article R. 325-30 et de l'alinéa 3 de l'article R. 325-35, et de vente ou de destruction du véhicule ;

2° Lorsque la prescription de mise en fourrière n'a pas reçu de commencement d'exécution, les frais afférents aux opérations préalables à la mise en fourrière, à condition que le véhicule d'enlèvement se soit rendu sur les lieux.

II. - Le propriétaire du véhicule rembourse les frais précités au gardien de la fourrière sur présentation d'une facture détaillée.

III. - Ces remboursements constituent des recettes budgétaires dans le cas de fourrières publiques.

IV. - Les taux maximaux des frais d'opérations préalables à la mise en fourrière, des frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de destruction des véhicules sont fixés par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'économie et des finances, compte tenu des catégories de véhicules.

V. - Les frais de vente par le service des domaines sont fixés conformément aux dispositions de l'article A. 114 du code du domaine de l'Etat.

VI. - Les professionnels auxquels l'autorité dont relève la fourrière fait appel dans le cadre de la mise en fourrière sont rémunérés par cette autorité.

A défaut de stipulations contractuelles, cette autorité indemnise les frais énumérés au IV dans les cas suivants :

- 1° Le propriétaire du véhicule mis en fourrière s'avère inconnu, introuvable ou insolvable ;
- 2° La procédure ou la prescription de mise en fourrière est annulée.

Article R325-30

(Décret n° 2001-751 du 27 août 2001 art. 6 III Journal Officiel du 28 août 2001)

I. - L'autorité dont relève la fourrière classe le véhicule dans l'une des trois catégories suivantes :

- 1° Véhicule pouvant être restitué en l'état à son propriétaire ou son conducteur ;
- 2° Véhicule ne pouvant être restitué à son propriétaire ou son conducteur qu'après l'exécution des travaux reconnus indispensables, ou après avoir satisfait aux obligations de contrôles

techniques ;

3° Véhicule hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité et dont la valeur marchande est inférieure à un montant fixé par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'économie et des finances, devant être livré à la destruction à l'expiration du délai d'abandon prévu au quatrième alinéa de l'article L. 325-7.

II. - Le classement dans les deuxième et troisième catégories prévues au I ci-dessus est décidé après avis d'un expert en automobile au sens de l'article L. 326-3, désigné par l'administration parmi ceux figurant sur la liste nationale.

III. - L'expert se prononce sur la capacité du véhicule à circuler dans des conditions normales de sécurité. Si le véhicule ne remplit pas ces conditions, l'expert définit les réparations indispensables propres à lui redonner cette capacité et fournit une évaluation de la valeur marchande du véhicule.

IV. - Les véhicules réclamés par leurs propriétaires ou leurs conducteurs dans le délai de trois jours suivant la mise en fourrière peuvent être restitués sans avoir été expertisés ni classés.

Article R325-31

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 14 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

La mise en fourrière est notifiée par l'auteur de la mesure à l'adresse relevée, soit sur le fichier national des immatriculations, soit sur le procès-verbal d'infraction ou le rapport de mise en fourrière.

Lorsque le véhicule n'est pas identifiable, il n'est pas procédé à cette formalité. Mention en est faite dans le procès-verbal ou dans le rapport de mise en fourrière.

Article R325-32

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 15 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

I. - Cette notification s'effectue par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception, dans le délai maximal de cinq jours ouvrables suivant la mise en fourrière du véhicule.

Il y est joint un double de la fiche descriptive de l'état du véhicule mis en fourrière en cas d'absence du propriétaire ou du conducteur au moment de l'enlèvement pour mise en fourrière.

II. - Cette notification comporte les mentions obligatoires suivantes :

1° Indication de l'auteur de la prescription, du motif de la prescription, de la fourrière désignée et de l'autorité dont relève cette fourrière ;

2° Décision de classement prise en application de l'article R. 325-30 et indication de la faculté de faire procéder à une contre-expertise conformément aux articles R. 325-35 et R. 325-36 ;

3° Autorité qualifiée pour donner mainlevée de la mise en fourrière ;

4° Injonction au propriétaire du véhicule, s'il est soumis à immatriculation, de remettre immédiatement, sous peine d'encourir l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, le certificat d'immatriculation à l'autorité qualifiée pour donner mainlevée de la mise en fourrière.

5° Mise en demeure au propriétaire de retirer son véhicule avant l'expiration d'un délai :

a) De dix jours pour un véhicule qu'un expert aura estimé d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par arrêté interministériel et déclaré hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité ;

b) De quarante-cinq jours dans les autres cas, ces délais commençant à courir un jour franc après la date de notification ;

6° Avertissement au propriétaire que son absence de réponse dans les délais impartis vaudra abandon de son véhicule et que ledit véhicule sera, dans les conditions prévues par décret, soit remis au service des domaines en vue de son aliénation, soit livré à la destruction ;

7° Nature et montant des frais qu'il sera tenu de rembourser ;

8° Énoncé des voies de recours.

III. - Si le fichier des immatriculations révèle l'inscription d'un gage, copie de la notification de mise en fourrière est adressée par l'auteur de la prescription de mise en fourrière au créancier-gagiste, par lettre recommandée avec demande d' accusé de réception, qui fait référence au décret n° 72-823 du 6 septembre 1972 (art. 5, 6 et 7) fixant les conditions de remise au service des domaines des véhicules non retirés de fourrière par leurs propriétaires.

Article R325-33

Le fait, pour le propriétaire d'un véhicule, de ne pas restituer le certificat d'immatriculation immédiatement après la notification qui lui a été faite en application de l'article R. 325-32 (II, 4°) est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Article R325-34

Toute personne se trouvant destinataire du certificat d'immatriculation d'un véhicule mis en fourrière est tenue de le transmettre sans délai à l'autorité ayant compétence pour prononcer la mainlevée.

L'autorité ayant compétence pour prononcer la mainlevée informe sans délai le préfet du département ou, à Paris, le préfet de police, de la réception du certificat d'immatriculation.

Article R325-35

En cas de désaccord sur l'état du véhicule ou sur la décision de classement visée à l'article R. 325-30, le propriétaire a la faculté de faire procéder à une contre-expertise.

La contre-expertise est faite par un expert choisi sur la liste visée à l'article R. 325-30.

Dans le cas où la contre-expertise confirme l'expertise initiale, les frais d'expertise et de contre-expertise sont à la charge du propriétaire. Dans le cas contraire, ces frais incombent à l'autorité dont relève la fourrière.

Article R325-36

(Décret n° 2004-106 du 29 janvier 2004 art. 10 Journal Officiel du 5 février 2004)

L'autorité dont relève la fourrière ne peut s'opposer à la demande d'autorisation provisoire de sortie de fourrière présentée par le propriétaire du véhicule en vue exclusivement de faire procéder aux travaux reconnus indispensables par l'expert. Il en est de même lorsque le propriétaire du véhicule fait procéder à une contre-expertise, aux réparations remettant le véhicule en état de circuler dans des conditions normales de sécurité ainsi qu'au contrôle technique du véhicule dans un centre agréé.

Cette autorisation provisoire de sortie de fourrière, dont le modèle est fixé par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense, qui tient lieu de pièce de circulation et qui est limitée au temps des parcours nécessaires et des opérations précitées, peut prescrire un itinéraire et des conditions de sécurité.

Le réparateur doit remettre au propriétaire du véhicule une facture détaillée certifiant l'exécution des travaux prescrits en application du 2° du I de l'article R. 325-30.

Article R325-37

L'autorité dont relève la fourrière informe l'autorité qualifiée pour prononcer la mainlevée de la délivrance de l'autorisation provisoire de sortie de fourrière et de la durée de sa validité.

En ce qui concerne les véhicules volés retrouvés en fourrière, l'autorité dont relève la fourrière est tenue d'informer au

préalable les services de police ou de gendarmerie compétents de son intention de délivrer une autorisation provisoire de sortie de fourrière.

Article R325-38

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 16 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

- I. - Chaque prescription de mise en fourrière prend fin par une décision de mainlevée.
- II. - Cette décision émane de l'autorité qui a prescrit la mise en fourrière ou de l'officier de police judiciaire chargé d'exécuter cette mesure.
- III. - Lorsque l'autorité qualifiée pour prononcer la mainlevée est saisie en ce sens par le procureur de la République ou le préfet, comme il est prévu à l'article R. 325-27, elle est tenue de donner immédiatement mainlevée.
- IV. - L'autorité qualifiée pour prononcer la mainlevée est tenue de le faire, de restituer le certificat d'immatriculation du véhicule s'il a été retiré et de délivrer une autorisation définitive de sortie de fourrière :
 - 1° Sur simple demande du propriétaire ou du conducteur si elle concerne un véhicule classé dans la première catégorie visée à l'article R. 325-30 ;
 - 2° S'il s'agit d'un véhicule classé dans la deuxième ou la troisième catégorie, sur demande du propriétaire ou du conducteur, accompagnée selon le cas :
 - a) De la facture détaillée du réparateur certifiant l'exécution des travaux reconnus indispensables par l'expert ;
 - b) Ou du récépissé délivré par un centre de contrôle technique agréé, postérieur à la date de mise en fourrière.
- V. - Les dispositions du IV ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules volés retrouvés en fourrière ainsi qu'aux véhicules dont le propriétaire et l'assureur demeurent inconnus ou introuvables malgré les recherches effectuées, pour lesquels la mainlevée ne peut être prononcée qu'après accord préalable exprès des services de police ou de gendarmerie compétents.

Article R325-39

L'autorité qualifiée qui a prononcé la mainlevée en informe sans délai le préfet du département ou, à Paris, le préfet de police, en précisant la date d'effet de cette mesure.

Article R325-40

La mainlevée prend effet au jour de la délivrance de l'autorisation définitive de sortie du véhicule dans les cas prévus au IV de l'article R. 325-38.

La mainlevée prend effet à compter de la remise du véhicule au service des domaines s'il est destiné à être aliéné, ou de sa remise à l'entreprise spécialisée s'il est destiné à être détruit.

Article R325-41

Le gardien de la fourrière restitue le véhicule à son propriétaire ou à son conducteur dès que ce dernier produit l'autorisation définitive de sortie de fourrière et s'est acquitté des frais de mise en fourrière, d'enlèvement, de garde et d'expertise, dans le cas où ces derniers sont à la charge du propriétaire. Ces frais sont arrêtés à la date de reprise du véhicule.

Article R325-42

Aucun véhicule mis en fourrière ne peut être remis au service des domaines en vue de son aliénation ou à une entreprise de

démolition en vue de sa destruction sans que la mainlevée de cette mesure ait été préalablement prononcée à l'une ou l'autre de ces fins

Article R325-43

En application des dispositions des articles L. 325-7 et L. 325-8 relatives aux véhicules abandonnés, l'autorité dont relève la fourrière décide de la remise du véhicule au service des domaines en vue de son aliénation ; l'autorité administrative investie du pouvoir de police en matière de circulation décide de la destruction des véhicules mentionnés au quatrième alinéa de l'article L. 325-7 ainsi que des véhicules qui ont été remis au service des domaines pour aliénation et qui n'ont pas trouvé preneur.

L'autorité dont relève la fourrière informe de ces décisions l'autorité qualifiée pour prononcer la mainlevée, détentrice du certificat d'immatriculation, ainsi que le préfet du département ou, à Paris, le préfet de police.

Dans ce cas, en se référant aux décisions susvisées, l'autorité qualifiée précitée envoie le certificat d'immatriculation, dûment barré, au préfet du département ou, à Paris, au préfet de police aux fins d'annulation de ce document. Si l'envoi du certificat d'immatriculation est impossible, elle en précise le motif.

Article R325-44

(Décret n° 2003-727 du 1 août 2003 art. 19 Journal Officiel du 5 août 2003)

Le service des domaines informe le préfet du département ou, à Paris, le préfet de police de l'aliénation du véhicule ou de la nécessité de le détruire s'il n'a pas trouvé preneur. La destruction d'un véhicule ne peut être réalisée que dans des installations classées pour la protection de l'environnement.

S'il s'agit d'un véhicule hors d'usage au sens de l'article 1er du décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage, la destruction doit être opérée par un démolisseur, ou un broyeur, agréé.

Article R325-45

(Décret n° 2003-727 du 1 août 2003 art. 19 Journal Officiel du 5 août 2003)

I. - Le responsable de l'entreprise chargée de la destruction d'un véhicule prend en charge celui-ci en remettant au gardien de la fourrière un bon d'enlèvement délivré par l'autorité dont relève la fourrière. Il rend compte de la destruction dudit véhicule à l'autorité dont relève la fourrière, à l'autorité qui a prononcé la mainlevée de mise en fourrière, ainsi qu'au préfet du département ou, à Paris, au préfet de police.

II. Les autorités dont relèvent les fourrières, définies aux articles R. 325-20 et R. 325-21, peuvent passer contrat avec des entreprises appelées à effectuer la destruction des véhicules.

III. - Ce contrat doit comporter obligatoirement les clauses suivantes :

1° Obligations de l'entreprise contractante :

L'entreprise s'engage sur le territoire de () :

a) A retirer et détruire les véhicules mis en fourrière et désignés par l'autorité dont relève cette fourrière ;

b) A retirer de fourrière les véhicules ainsi désignés dans le délai maximal de quinze jours à compter de la demande de retrait ;

c) A adresser au service de police ou de gendarmerie, dès la destruction complète du véhicule et dans le délai maximal de trois mois à compter de la date de la demande, le certificat d'immatriculation revêtu de la mention "Détruit" (suivi du cachet de l'entreprise et de la signature de son représentant) ou, si elle n'a pu entrer en possession de ce titre, une attestation certifiant cette impossibilité ;

2° Obligations de l'autorité cocontractante dont relève la fourrière

L'autorité publique s'engage :

a) A désigner et réserver à la seule entreprise contractante toutes opérations d'enlèvement ou de destruction de véhicules auxquelles elle entendra faire procéder dans les conditions prévues par les articles L. 325-1 et suivants à moins que le propriétaire du véhicule n'ait demandé à le faire retirer de la fourrière par un réparateur de son choix, conformément aux dispositions de l'article L. 325-6 ;

b) Paragraphe supprimé ;

c) Paragraphe supprimé ;

3° Droits de l'entreprise contractante :

En contrepartie de ses obligations, l'entreprise a le droit :

a) De réclamer aux propriétaires des véhicules mis, sur la demande de l'autorité publique, en fourrière sur son chantier le paiement, conformément au tarif approuvé par l'autorité publique, des frais de transfert et de garde en fourrière à la condition que son chantier soit clôturé ou soit gardé jour et nuit. Toutefois, s'agissant des véhicules hors d'usage au sens de l'article 1er du décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage, et sous réserve des dispositions de l'article 5 de ce décret, seuls les frais de transfert peuvent éventuellement donner lieu à facturation ;

b) En cas de démolition du véhicule, de récupérer tout accessoire et toute pièce détachée en vue de sa revente après, en cas de besoin, remise en état ;

c) Après démolition et si l'entreprise effectue elle-même la destruction complète du véhicule, de disposer librement des matières ayant une valeur marchande (fer, cuivre, etc.).

Article R325-46

Les dispositions concernant la mise en fourrière ne sont pas applicables aux véhicules militaires.

◀ Précédent Suivant ▶ Retour ↶



Legifrance.gouv.fr

LE SERVICE PUBLIC DE L'ACCÈS AU DROIT

Mardi 15 mai 2007

ACCUEIL

Les codes en vigueur

[◀ Précédent](#) [Suivant ▶](#) [Retour ↶](#)CODE DE LA ROUTE
(Partie Réglementaire)

Sous-section 2 : Véhicules laissés sans droit dans des lieux non ouverts à la circulation publique

Article R325-47

Le maître de lieux publics ou privés où ne s'applique pas le code de la route qui veut faire procéder à l'enlèvement d'un véhicule laissé sans droit dans ces lieux en adresse la demande à l'officier de police judiciaire territorialement compétent.

Article R325-48

Lorsque le maître des lieux connaît l'identité et l'adresse du propriétaire du véhicule, il joint à sa requête la justification qu'il l'a mis en demeure, avec demande d'avis de réception, d'avoir à retirer son véhicule dans un délai de huit jours à compter de la date de réception.

L'officier de police judiciaire vérifie, avant de prescrire la mise en fourrière, l'identité du propriétaire du véhicule.

Article R325-49

(Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 art. 17 Journal Officiel du 13 septembre 2005)

Lorsque le maître des lieux ignore l'identité et l'adresse du propriétaire du véhicule, il joint à sa requête une demande d'identification. Si les recherches menées par l'officier de police judiciaire, de la police nationale ou de la gendarmerie nationale, territorialement compétent, permettent d'obtenir ces renseignements, l'officier de police judiciaire procède à l'expédition de la mise en demeure prévue à l'article R. 325-48. Les frais d'expédition sont à la charge du requérant.

Article R325-50

Dans tous les cas où le propriétaire a pu être identifié, l'officier de police judiciaire, après avoir prescrit la mise en fourrière, lui notifie cette mesure dans les conditions prévues à l'article R. 325-32.

Article R325-51

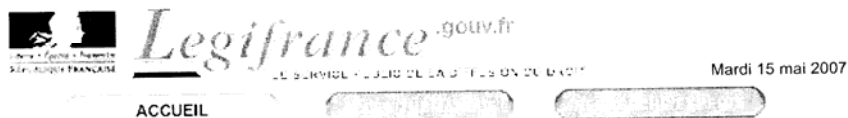
Lorsque le propriétaire n'a pu être identifié, l'officier de police judiciaire prescrit la mise en fourrière après avoir vérifié que le véhicule n'a pas été signalé comme ayant été volé.

Article R325-52

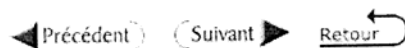
En ce qui concerne les véhicules abandonnés dans les forêts soumises au régime forestier, les ingénieurs et agents assermentés de l'office national des forêts peuvent demander, concurremment avec le maître des lieux ou en son nom, la mise en fourrière de ces véhicules, conformément à la procédure prévue aux articles R. 325-47 à R. 325-51.

[◀ Précédent](#) [Suivant ▶](#) [Retour ↶](#)

[À propos du site](#) [Plan du site](#) [Nous écrire](#) [Établir un lien](#) [Mise à jour des textes](#)



Les codes en vigueur



CODE DE LA ROUTE (Partie Réglementaire)

Section 1 : Règles générales

Article R326-1

(Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 art. 2 Journal Officiel du 31 décembre 2006)

L'expert en automobile doit indiquer à la personne qui envisage de faire appel à lui le prix de sa prestation.

L'expert ne peut se substituer au propriétaire du véhicule que s'il en a reçu mandat écrit.

Article R326-2

(Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 art. 2 Journal Officiel du 31 décembre 2006)

L'expert est tenu de donner ses conclusions dans la limite de sa mission. Toutefois, il doit informer sans délai le propriétaire et consigner dans son rapport les déficiences du véhicule ainsi que les défauts de conformité du véhicule ou d'homologation d'accessoires qu'il a découverts au cours de l'accomplissement de sa mission et qui sont susceptibles de mettre en danger la vie du conducteur ou celle d'autres personnes.

Article R326-3

(Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 art. 2 Journal Officiel du 31 décembre 2006)

- I. - Le rapport d'expertise comporte :
 - le nom de l'expert qui a procédé à l'expertise ;
 - le rappel des opérations d'expertise effectuées, en précisant si elles l'ont été avant, pendant ou après les réparations ;
 - l'indication du nom et de la qualité des personnes présentes lors de l'examen du véhicule ;
 - les documents communiqués par le propriétaire ;
 - les conclusions de l'expert.
- II. - L'expert adresse une copie de son rapport et de tout rapport complémentaire au propriétaire du véhicule.

Article R326-4

(Décret n° 2006-1808 du 23 décembre 2006 art. 2 Journal Officiel du 31 décembre 2006)

Dès qu'il a connaissance d'une contestation portant sur les conclusions techniques ou sur le coût des dommages ou des réparations, l'expert doit en informer, par tous moyens à sa convenance, les parties intéressées, notamment le propriétaire et le professionnel dépositaire du véhicule.

[◀ Précédent](#) [Suivant ▶](#) [Retour](#)

[À propos du site](#) [Plan du site](#) [Nous écrire](#) [Etablir un lien](#) [Mise à jour des textes](#)

ANNEXE 7

Mengin Lecreulx
François
Stagiaire de l'ENA

Note à l'attention de M. le Préfet de Seine-Saint-Denis

Objet : Indemnisation des gardiens de fourrière et procédures récursoires à l'encontre des propriétaires : point de situation et propositions suite à la parution du décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005.

I. Les problèmes de rémunération et d'indemnisation des gardiens de fourrière dans le cadre du décret n°96-476 du 23 mai 1996

A. Rappels sur les conditions d'exercice de la profession de gardien de fourrière

► Conformément à l'article R 325-20 du Code de la Route, **les gardiens de fourrières peuvent être des personnes morales de droit public ou de droit privé. A cet effet, lorsqu'ils sont des personnes morales de droit privé, ils relèvent de la seule autorité du Préfet** (article R 325-21 du même Code). **Tel est le cas dans le département de la Seine-Saint-Denis.**

► Sous cette hypothèse, l'exercice de la profession de gardien de fourrière est soumis à une procédure d'**agrément préfectoral** (arrêté du Préfet de département, édicté après avis de la Commission départementale de Sécurité Routière, conformément à l'article R 325-24 du Code de la Route). **Cet agrément emporte délégation au fourrieriste du service public d'enlèvement et d'immobilisation de véhicules en état d'infraction**, dont les termes sont définis :

- **par des dispositions de nature législative et réglementaire** : Code de la Route (article L 121-4, L 325-1, L 325-3 à L 325-11, L 417-1, R 325-12 à R 325-46, R 326-1 à R 326-9)¹, **arrêté interministériel du 18 octobre 1996** (relatif à la fiche descriptive de l'état du véhicule mis en fourrière), **arrêté interministériel du 18 octobre 1996** (relatif à l'autorisation provisoire de sortie de fourrière), **arrêté du 12 avril 2001** (fixant la valeur marchande en dessous de laquelle les véhicules mis en fourrière réputés abandonnés et déclarés par expert hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité, seront

¹ Articles issus :

Pour la partie législative :

- de la loi n°70-301 du 31 décembre 1970 relative à la mise en fourrière, à l'aliénation et à la destruction de véhicules terrestres
- de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne
- de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 relative à la sécurité intérieure
- de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière

Pour la partie réglementaire :

- du décret n° 72-822 du 6 septembre 1972 portant application de l'article L 121-4 du Code de la Route
- du décret n° 72-823 du 6 septembre 1972, fixant les conditions de remise au service des domaines des véhicules non retirés de fourrière par leurs propriétaires
- du décret n° 72-824 du 6 septembre 1972, portant application de l'article 3 de la loi n° 70-301 du 31 décembre 1970 (et de sa circulaire d'application n° 74-657 du 13 décembre 1974)
- du décret n° 96-476 du 23 mai 1996, relatif à l'immobilisation, à la mise en fourrière, et à la destruction des véhicules terrestres (et de sa circulaire d'application n° 96-00125 du 25 octobre 1996)
- du décret du 6 septembre 2005 relatif à la mise en fourrière des véhicules

livrés à la destruction), **arrêté du 14 novembre 2001** (fixant les tarifs maxima des frais de fourrière automobile).

- **par des dispositions de nature contractuelle** : les dispositions législatives et réglementaires précitées peuvent être complétées par un **cahier des charges**, approuvé par les fouriéristes. Ce cahier des charges vient préciser les conditions d'exercice de la profession de gardien de fourrière (locaux clôturés, matériels, conditions d'intervention, assurances...)².

► **Seize fourrières ont été agréées en 2003, et pour une période de cinq ans, dans le département.** Elles exercent leur activité dans un périmètre géographique déterminé. Une permanence est assurée selon un planning de rotation établi par les commissariats.

B. Les règles applicables à la rémunération et de l'indemnisation des fouriéristes dans le cadre du décret n°96-476 du 23 mai 1996

a. Situation de droit commun : le véhicule est récupéré par son propriétaire.

► **La rémunération ordinaire des gardiens de fourrière est assurée par les propriétaires** lors la récupération du véhicule, conformément à l'article L 325-9 du Code de la Route. Cet article dispose en effet de la prise en charge intégrale, par le propriétaire, « des frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise, ou de destruction de véhicule »

► **Les tarifs maxima de frais d'enlèvement et de garde** sont définis à ce titre par l'**arrêté du 14 novembre 2001 précité**. Ils imposent au fouriériste le respect d'une base fixe pour les frais d'enlèvement, et l'application d'une base forfaitaire complémentaire par jour de garde.

b. Cas particulier : le véhicule est abandonné

► Conformément à l'article R 325-32 du Code de la Route, la mise en fourrière du véhicule est notifiée au propriétaire par l'officier de police judiciaire ayant décidé l'enlèvement dans un délai de 5 jours.

► A cet égard, l'article L 325-7 du Code de la Route précise **qu'un véhicule est réputé abandonné si son propriétaire ne s'est pas manifesté dans un délai de 45 jours après notification de l'immobilisation**, que ce propriétaire soit inconnu, ou qu'il soit identifié mais qu'il n'ait pas manifesté le souhait de récupérer son véhicule.

► Ce délai de 45 jours est toutefois modulé selon les résultats du rapport d'expertise effectué après l'enlèvement³. De fait, conformément à l'article L 325-7 du Code de la Route, et à l'arrêté du 12 avril 2001 précité, **si la valeur marchande du véhicule est estimée inférieure à 765 euros, le véhicule pourra être livré à la destruction dans un délai de 10 jours après notification de l'immobilisation au propriétaire. En cas contraire, le véhicule sera soumis à la vente au service des domaines dans un délai de 45 jours.**

² L'article R 325-24 du Code de la Route précise en effet –sobrement- que la fourrière doit être clôturée, que ses installations doivent respecter les normes environnementales en vigueur, et que la profession de gardien de fourrière est incompatible avec les activités de destruction et de retraitement de véhicules usagés. Le cahier des charges vient préciser à cet égard le type de matériel nécessaire, les périmètres d'intervention, les règles applicables pour la rédaction des tableaux de bord...

³ Le propriétaire a la possibilité de retirer son véhicule avant expertise dans un délai de trois jours. Passé ce délai, le retrait du véhicule ne pourra avoir lieu qu'après expertise, laquelle doit être effectuée dans les meilleurs délais (article R 325-30 du Code de la Route)

► **Les conditions d'indemnisation des gardiens de fourrière diffèrent selon la valeur du véhicule**

1. Première hypothèse : la valeur du véhicule est estimée supérieure à 765 euros.

► Sous cette hypothèse, et à l'issue d'un délai de 45 jours après notification de la mise en fourrière au propriétaire, le véhicule peut être livré au service des domaines pour y être vendu.

► Conformément à l'article L 325-9 du Code de la Route, **le produit de la vente est tenu à disposition du propriétaire pendant un délai de deux ans, déduction faite des frais d'enlèvement, le garde et d'expertise, lesquels sont reversés immédiatement au gardien de fourrière et à l'expert au prorata des dépenses réciproques engagées.**

► Lorsque le produit de la vente est inférieur au total des frais énumérés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent toutefois débiteurs de la différence auprès du fourrieriste (article L 325-9 du Code de la Route) . Conformément à l'article 8 du décret n° 72-823 du 6 septembre 1972, le recouvrement de cette différence relève toutefois de la responsabilité de l'Etat.

2. Deuxième hypothèse : la valeur du véhicule est estimée inférieure à 765 euros

► Sous cette hypothèse, et à l'issue d'un délai de 10 jours après notification de la mise en fourrière au propriétaire, le véhicule peut être livré à la destruction.

► Avant l'entrée en vigueur du décret n° 96-476 du 23 mai 1996, aucune indemnisation au gardien de fourrière pour les frais d'enlèvement et de garde engagés n'était prévue. Le plus souvent, les gardiens de fourrière compensaient ces frais par la vente de pièces détachées et le cyclage d'éléments de moteur et de carrosserie.

► Toutefois, le décret n° 96-476 du 23 mai 1996 a modifié l'article R 325-24 du Code de la Route, lequel dispose désormais que « nul ne peut être agréé comme gardien de fourrière s'il exerce également une activité de destruction ou de retraitement de véhicules usagés »⁴. A cet effet, et en vue de compenser les pertes subséquentes, ce même décret a introduit à l'article R 325-29 du Code de la Route la « possibilité » d'assurer la rémunération des gardiens de fourrière, à raison des frais d'enlèvement et de garde d'un véhicule abandonné par son propriétaire et livré à la destruction. Cette « possibilité » n'emporte toutefois pas avec elle une « obligation », ce qui appelle la circulaire d'application du décret n° 96-476 du 23 mai 1996⁵.

► En Seine-Saint-Denis, après application d'un protocole transitoire pour la période 1998-2000, une indemnisation des gardiens de fourrière sur la base des tarifs maxima de frais de fourrière fixés par arrêté du 14 novembre 2001 a été décidée, entérinée par l'arrêté n° 02-1881 du 21 mai 2002 « portant sur les conditions d'indemnisation par l'Etat des gardiens de fourrière pour les véhicules abandonnés par leur propriétaire ». Cet arrêté dispose notamment dans son article 1er : « lorsqu'un véhicule placé en fourrière est réputé abandonné, les frais d'enlèvement ainsi que les frais de garde engagés par le gardien de fourrière sont pris en charge par l'Etat, à l'exclusion des frais de mobilisation matérielle ».

⁴ : période transitoire du 23 mai 1996 au 27 mai 1998 a cependant été prévue, durant laquelle le cumul des activités de garde et de destruction ou de retraitement de véhicules était possible.

⁵ : circulaire NOR/INT/D/96/00125/C du Ministre de l'Intérieur en date du 25 octobre 1996. Cette circulaire souligne que l'Etat n'est pas tenu de reverser au gestionnaire de la fourrière les sommes qu'il a perçues des propriétaires de véhicules, ni lorsque ces derniers sont défaillants, de lui verser une rémunération sur les bases de l'arrêté précité », conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat (CE, 24 mai 1968, Chambrin)

⁶ : circulaire d'accord dont les termes ont été contestés par 3 des 16 gardiens de fourrière du département : ESD, Jean Jaurès et Clichy-sous-Bois

C. Ces règles d'indemnisation soulèvent un certains nombre de difficultés

► **Les règles jusqu'alors mises en œuvre pour l'indemnisation des gardiens de fourrière en cas d'abandon du véhicule par son propriétaire ne vont pas sans soulever des difficultés.**

1. Elles suscitent en premier lieu des **dépenses d'indemnisation particulièrement élevées**. Sur le plan national, 12 434 538 euros ont ainsi été délégués à cet fin pour l'année 2004, imputés sur le chapitre 37-91 du budget du Ministère de l'Intérieur (« frais de contentieux et de réparation civiles »)⁷. **La seule Seine-Saint-Denis a consommé 6 500 000 euros de crédits au cours de l'année 2004, soit 53 % de l'enveloppe nationale. Cette réalité demeure assez mal expliquée. Elle pourrait résulter :**
 - des **spécificités du département en matière de violences urbaines** (le nombre de voitures brûlées prises en charge par les fouriéristes et non récupérées par leurs propriétaires est considérable).
 - du **mode d'indemnisation choisi** (la Seine-et-Marne a opté par exemple pour une indemnisation forfaitaire de 214.96 euros par véhicule, frais de garde et d'enlèvement inclus)
 - de l'**insuffisante application, dans le département, de la procédure de destruction des épaves** (financée par le Conseil Général)
 - de la **méconnaissance, par certains fouriéristes, des délais réglementaires** (certains véhicules sont en effet immobilisés en fourrière pendant plus de 100 jours avant destruction, ce qui accroît d'autant le coût de l'indemnisation).
2. **Elles ne permettent pas**, en second lieu, de **distinguer les propriétaires inconnus ou insolvables des propriétaires abandonnant volontairement leurs véhicules** (et les livrant donc à la destruction aux frais du contribuable). De fait, conformément au décret n° 96-476 du 23 mai 1996, l'**arrêté préfectoral n° 02-1881 du 2 mai 2002 garantit l'indemnisation du fouriériste dès que le véhicule est réputé abandonné**, quelle que soit la cause de l'abandon (si l'on excepte le cas où le propriétaire manifeste *explicitement* son souhait d'abandonner son véhicule).
3. Elles **introduisent enfin une ambiguïté quant à la possibilité pour l'Etat, d'intenter des procédures récursoires à l'encontre des propriétaires défaillants**. Si ces procédures existent lorsque la valeur du véhicule abandonné est supérieure à 765 euros, la formulation du décret n° 96-476 du 23 mai 1996 rend en effet leur aboutissement incertain lorsque la valeur du véhicule est inférieure à 765 euros. De fait, dans la mesure où l'Etat a la « possibilité » et non « l'obligation » d'indemniser le fouriériste, le juge pourra considérer que le choix d'une indemnisation se fait sous sa seule responsabilité...

II. Le décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 apporte des éléments de clarification, et permet de formuler plusieurs propositions pour réduire durablement les coûts.

- A. Le décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 reformule l'article R 325-29 du Code de la Route et clarifie les conditions de l'indemnisation.

► L'article 13 du décret du 6 septembre 2005 « relatif à la mise en fourrière des véhicules et modifiant le Code de la Route » **modifie la rédaction de l'article R 325-29 du Code de la Route.**

⁷ Suite à l'entrée en vigueur de la LOLF, ces crédits devraient être imputés au programme « Soutien des politiques de l'Intérieur »

► Celui-ci dispose désormais, dans son paragraphe VI qu'« à défaut de stipulations contractuelles, l'autorité dont relève la fourrière indemnise les frais [de garde, d'enlèvement et d'expertise] dans les cas suivants :

1. Le propriétaire du véhicule s'avère inconnu, introuvable ou insolvable
2. La procédure ou le prescription de mise en fourrière est annulée »

Cette nouvelle formulation a plusieurs conséquences importantes :

1. Le Préfet (autorité dont relève la fourrière) a désormais « l'obligation » (et non la seule « possibilité ») d'indemniser les fourriéristes en cas d'abandon d'un véhicule livré à la destruction. Cette nouvelle rédaction lève les incertitudes quant à l'effectivité de la reconduction des crédits d'indemnisation de gardiens de fourrière au titre de l'exercice budgétaire 2006 (même si elle ne fait pas disparaître les incertitudes sur leur montant).
2. La nouvelle formulation de l'article R 325-29 restreint toutefois le champ de l'indemnisation des gardiens de fourrière. De fait, l'indemnisation ne peut être effective que « lorsque le propriétaire est inconnu, introuvable ou insolvable ». Elle ne peut donc être mise en œuvre lorsque le véhicule est volontairement abandonné par son propriétaire. Ainsi, deux situations peuvent se présenter :

- soit le propriétaire du véhicule est identifié. En cas de non récupération du véhicule par le propriétaire à l'expiration des délais prévus par l'article L 325-7 du Code de la Route, il appartient dès lors à l'officier de police judiciaire compétent de vérifier :

- sa localisation : si le propriétaire est « introuvable » (n'habite plus à l'adresse indiquée...), le gardien de fourrière pourra être indemnisé
- sa solvabilité : si le propriétaire est « insolvable », le gardien de fourrière pourra être indemnisé

► En revanche, dans l'hypothèse où le propriétaire du véhicule ne serait ni introuvable, ni insolvable, il appartiendra au gardien de fourrière d'ester en justice pour faire valoir ses droits⁸.

- soit le propriétaire du véhicule n'est pas identifié (absence de plaques, fausses plaques, faux numéro de châssis...). En ce cas, à l'issue des délais prévus à l'article L 325-7 du Code de la Route, et dans l'hypothèse où les investigations de l'officier de police judiciaire ne permettrait pas l'identification du débiteur normal des frais de fourrière, celui-ci pourra être déclaré « inconnu », et le gardien de fourrière indemnisé.

- B. Cette évolution nous conduit à formuler les propositions suivantes (lesquelles pourraient être reprises lors du Comité de pilotage du 26 octobre)

► L'évolution induite par le décret du 6 septembre 2005, pour peu qu'elle soit mise en œuvre avec rigueur, pourrait faciliter considérablement la réduction tendancielle des dépenses d'indemnisations des gardiens de fourrière engagées dans le département. Différentes mesures semblent toutefois devoir être prises à cette fin :

⁸ Cette procédure récursoire intentée par le gardien de fourrière a de grandes chances d'aboutir. De fait, conformément à l'article L 325-9 du Code de la Route, « les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction de véhicule sont à la charge du propriétaire ». De ce fait, le gardien de fourrière devient seul fondé à tenter une procédure récursoire à l'encontre d'un propriétaire de véhicule défaillant. Le décret du 6 septembre 2005 lève ainsi de façon subséquente l'ambiguïté du décret de 1996

1. Il **pourrait être utile**, après informations des fourriéristes sur ces nouvelles dispositions réglementaires, de **prendre un nouvel arrêté de « fixation des conditions d'indemnisation par l'Etat des gardiens de fourrière en cas d'abandon de véhicules par leurs propriétaires »**. L'article 1 de l'arrêté en vigueur, pourrait notamment être remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsqu'un véhicule placé en fourrière est réputé abandonné, et si le propriétaire du véhicule s'avère inconnu, insolvable ou introuvable après vérification par l'officier de police judiciaire territorialement compétent,, les frais d'enlèvement et les frais de garde engagés par le gardien de fourrière sont pris en charge par l'Etat, à l'exclusion des frais d'immobilisation matérielle ».

► **La modification de cet arrêté pourrait également être l'occasion de fixer un nouveau régime indemnitaire** moins onéreux, assis par exemple, comme c'est le cas en Seine-et-Marne, sur une base forfaitaire calculée sur un nombre moyen de jours d'immobilisation.

2. **Un certain nombre de mesures complémentaires** semblent pouvoir être prises **afin de réduire les coûts** :

- **Développer l'application de la procédure d'enlèvement et de destruction des épaves** (en rappelant notamment son existence aux commissariats, et en élaborant une définition plus claire du concept d' « épave »)
- **Mettre en place** au bureau de la circulation routière un **système de contrôle des délais**, sur la base d'un classement des procès verbaux de mise en fourrière transmis par les commissariats, et d'une procédure d'alerte.
- **Renforcer les contrôles sur le respect des cahiers des charges par les fourriéristes** (périodicité des contrôles sur place et des contrôle des factures). Mettre en place également une **surveillance accrue de leur activité** (ce qui passe d'abord par une transmission plus régulière des plannings de permanence)
- Exiger une **transmission régulière des tableaux de bord élaborés par les gardiens de fourrière**.

ANNEXE 8



Les codes en vigueur

◀ Précédent (Suivant ▶ Retour ↶

CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
(Partie Législative)

CHAPITRE II : Police municipale

Article L2212-1

Le maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'Etat qui y sont relatifs.

Article L2212-2

(Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 46 Journal Officiel du 16 novembre 2001)

(Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 18 III 1° Journal Officiel du 7 mars 2007)

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment :

1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des édifices menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ou celle de rien jeter qui puisse endommager les passants ou causer des exhalaisons nuisibles ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ;

2° Le soin de réprimer les atteintes à la tranquillité publique telles que les rixes et disputes accompagnées d'ameutement dans les rues, le tumulte excité dans les lieux d'assemblée publique, les attroupements, les bruits, les troubles, les rassemblements nocturnes qui troublent le repos des habitants et tous actes de nature à compromettre la tranquillité publique ;

3° Le maintien du bon ordre dans les endroits où il se fait de grands rassemblements d'hommes, tels que les foires, marchés, réjouissances et cérémonies publiques, spectacles, jeux, cafés, églises et autres lieux publics ;

4° L'inspection sur la fidélité du débit des denrées qui se vendent au poids ou à la mesure et sur la salubrité des comestibles exposés en vue de la vente ;

5° Le soin de prévenir, par des précautions convenables, et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les accidents et les fléaux calamiteux ainsi que les pollutions de toute nature, tels que les incendies, les inondations, les ruptures de digues, les éboulements de terre ou de rochers, les avalanches ou autres accidents naturels, les maladies épidémiques ou contagieuses, les épizooties, de pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours et, s'il y a lieu, de provoquer l'intervention de l'administration supérieure ;

6° Le soin de prendre provisoirement les mesures nécessaires contre les personnes atteintes de troubles mentaux dont l'état pourrait compromettre la morale publique, la sécurité des personnes ou la conservation des propriétés ;

7° Le soin d'obvier ou de remédier aux événements fâcheux qui pourraient être occasionnés par la divagation des animaux malfaisants ou féroces ;

8° Le soin de réglementer la fermeture annuelle des boulangeries, lorsque cette fermeture est rendue nécessaire pour l'application de la législation sur les congés payés, après consultation des organisations patronales et ouvrières, de manière à assurer le ravitaillement de la population.

Article L2212-2-1

(inséré par Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 11 Journal Officiel du 7 mars 2007)

Lorsque des faits sont susceptibles de porter atteinte au bon ordre, à la sûreté, à la sécurité ou à la salubrité publiques, le maire ou son représentant désigné dans les conditions prévues à l'article L. 2122-18 peut procéder verbalement à l'endroit de leur auteur au rappel des dispositions qui s'imposent à celui-ci pour se conformer à l'ordre et à la tranquillité publics, le cas échéant en le convoquant en mairie.

Le rappel à l'ordre d'un mineur intervient, sauf impossibilité, en présence de ses parents, de ses représentants légaux ou, à défaut, d'une personne exerçant une responsabilité éducative à l'égard de ce mineur.

Article L2212-3

La police municipale des communes riveraines de la mer s'exerce sur le rivage de la mer jusqu'à la limite des eaux.

Article L2212-4

En cas de danger grave ou imminent, tel que les accidents naturels prévus au 5° de l'article L. 2212-2, le maire prescrit l'exécution des mesures de sûreté exigées par les circonstances.

Il informe d'urgence le représentant de l'Etat dans le département et lui fait connaître les mesures qu'il a prescrites.

Article L2212-5

(Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 1 Journal Officiel du 16 avril 1999)

(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 43 I Journal Officiel du 28 février 2002 en vigueur le 31 décembre 2002)

(Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 art. 62 Journal Officiel du 19 mars 2003)

(Ordonnance n° 2003-1212 du 18 décembre 2003 art. 3 IV Journal Officiel du 20 décembre 2003)

(Loi n° 2006-396 du 31 mars 2006 art. 50 Journal Officiel du 2 avril 2006)

Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, les agents de police municipale exécutent, dans la limite de leurs attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.

Ils sont chargés d'assurer l'exécution des arrêtés de police du maire et de constater par procès-verbaux les contraventions auxdits arrêtés. Sans préjudice des compétences qui leur sont dévolues par des lois spéciales, ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du code de la route dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ainsi que les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquêtes et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes.

Ils peuvent également constater par rapport le délit prévu par l'article L. 126-3 du code de la construction et de l'habitation.

Ils exercent leurs fonctions sur le territoire communal, dans les conditions prévues au 2° de l'article 21 du code de procédure pénale.

A la demande des maires de plusieurs communes appartenant à un même établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, celui-ci peut recruter, après délibération de deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale de celles-ci, ou de la moitié au moins des conseils municipaux des communes représentant les deux tiers de la population, un ou plusieurs agents de police municipale, en vue de les mettre à disposition de l'ensemble de ces communes. Leur nomination en qualité de fonctionnaires stagiaires ne fait pas obstacle à leur mise à disposition.

Les agents de police municipale ainsi recrutés exercent les compétences mentionnées ci-dessus, sans préjudice des compétences de police judiciaire qui leur sont dévolues par le code de procédure pénale et par les lois pénales spéciales. Pendant l'exercice de leurs fonctions sur le territoire d'une commune, ils sont placés sous l'autorité du maire de cette commune.

Article L2212-5-1

*(inséré par Loi n° 2004-1485 du 30 décembre 2004 art. 102 finances rectificative pour 2004
Journal Officiel du 31 décembre 2004)*

Les communes et groupements de communes qui ont créé une régie de recettes pour percevoir le produit des contraventions en application de l'article L. 2212-5 du présent code et de l'article L. 130-4 du code de la route, et le produit des consignations prévues par l'article L. 121-4 du code de la route, versent, au nom et pour le compte de l'Etat, l'indemnité de responsabilité due aux régisseurs de ces régies au vu de la décision du représentant de l'Etat dans le département.

Ce versement fait l'objet d'un remboursement par l'Etat dans des conditions prévues par voie réglementaire.

Article L2212-6

(inséré par Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 2 Journal Officiel du 16 avril 1999)

Dès lors qu'un service de police municipale comporte au moins cinq emplois d'agent de police municipale, une convention de coordination est conclue entre le maire de la commune et le représentant de l'Etat dans le département, après avis du procureur de la République. Un décret en Conseil d'Etat détermine les clauses d'une convention type.

Cette convention précise la nature et les lieux des interventions des agents de police municipale. Elle détermine les modalités selon lesquelles ces interventions sont coordonnées avec celles de la police et de la gendarmerie nationales.

A défaut de convention, les missions de police municipale ne peuvent s'exercer qu'entre 6 heures et 23 heures, à l'exception des gardes statiques des bâtiments communaux et de la surveillance des cérémonies, fêtes et réjouissances organisées par la commune.

Une convention de coordination peut également être conclue, à la demande du maire, lorsqu'un

service de police municipale compte moins de cinq emplois d'agent de police municipale.

Article L2212-7

(inséré par Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 3 Journal Officiel du 16 avril 1999)

Une commission consultative des polices municipales est créée auprès du ministre de l'intérieur. Elle est composée pour un tiers de représentants des maires des communes employant des agents de police municipale, pour un tiers de représentants de l'Etat et, pour le dernier tiers, de représentants des agents de police municipale choisis par les organisations syndicales représentatives des fonctionnaires territoriaux. Elle est présidée par un maire élu en son sein, qui a voix prépondérante en cas de partage égal des voix.

Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

Article L2212-8

(inséré par Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 4 Journal Officiel du 16 avril 1999)

A la demande du maire, du représentant de l'Etat dans le département ou du procureur de la République, et après avis de la commission consultative des polices municipales, le ministre de l'intérieur peut décider de la vérification de l'organisation et du fonctionnement d'un service de police municipale. Il en fixe les modalités après consultation du maire. Cette vérification peut être opérée par les services d'inspection générale de l'Etat. Ses conclusions sont transmises au maire de la commune concernée, au représentant de l'Etat dans le département et au procureur de la République.

Article L2212-9

(inséré par Loi n° 99-291 du 15 avril 1999 art. 5 Journal Officiel du 16 avril 1999)

Lors d'une manifestation exceptionnelle, notamment à caractère culturel, récréatif ou sportif, à l'occasion d'un afflux important de population ou en cas de catastrophe naturelle, les maires de communes limitrophes ou appartenant à une même agglomération peuvent être autorisés à utiliser en commun, sur le territoire d'une ou plusieurs communes, pour un délai déterminé, tout ou partie des moyens et des effectifs de leurs services de police municipale. Cette faculté s'exerce exclusivement en matière de police administrative.

Cette utilisation en commun des moyens et effectifs est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département qui en fixe les conditions et les modalités au vu des propositions des maires des communes concernées.

Article L2212-10

(inséré par Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 art. 4 Journal Officiel du 7 mars 2007)

Les communes de moins de 20 000 habitants formant un ensemble de moins de 50 000 habitants d'un seul tenant peuvent avoir un ou plusieurs agents de police municipale en commun, compétents sur le territoire de chacune d'entre elles.

Pendant l'exercice de leurs fonctions sur le territoire d'une commune, ces agents sont placés sous l'autorité du maire de cette commune.

Chaque agent de police municipale est de plein droit mis à disposition des autres communes par la commune qui l'emploie dans des conditions prévues par une convention transmise au représentant de l'Etat dans le département. Cette convention, conclue entre l'ensemble des communes intéressées, précise les modalités d'organisation et de financement de la mise en commun des agents et de leurs équipements.

Ces communes se dotent d'une convention de coordination des interventions de la police municipale avec les services de l'Etat dans les formes prévues par l'article L. 2212-6.

Le cas échéant, la demande de port d'arme prévue par l'article L. 412-51 du code des communes est établie conjointement par l'ensemble des maires de ces communes. Ceux-ci désignent parmi eux l'autorité qui sera autorisée par le préfet à acquérir et détenir les armes.

Une commune appartenant à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut mettre en commun des agents de police municipale lorsqu'il met des agents à disposition des communes dans les conditions prévues à l'article L. 2212-5 du présent code.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

[◀ Précédent](#) [Suivant ▶](#) [Retour ↶](#)

[À propos du site](#) [Plan du site](#) [Nous écrire](#) [Établir un lien](#) [Mise à jour des textes](#)

ANNEXE 9



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION DES LIBERTÉS PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES

SOUS-DIRECTION DE LA CIRCULATION
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRES

PARIS, le 23 FEV. 2007

BUREAU DE LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU ROUTIER
Affaire suivie par : Philippe MARCASSUS
☎ : 01 40 07 24 52
☎ : 01 40 07 60 54

000271

NOTE
à l'attention de

**Monsieur le Directeur général des collectivités territoriales
Sous-direction des compétences et des institutions locales
Bureau du contrôle de légalité et du conseil juridique**

OBJET : Régime juridique de l'indemnisation des gardiens de fourrière

J'ai l'honneur de solliciter votre avis sur le régime juridique de l'indemnisation des gardiens de fourrière lorsque le propriétaire du véhicule ne s'acquitte pas du remboursement des frais qui lui incombent.

Dans une telle hypothèse, l'article R.325-29 VI du code de la route (CR) désigne « l'autorité dont relève la fourrière » comme responsable de l'indemnisation.

Ainsi que le prévoit l'article L.325-13 du CR, peuvent être autorités de fourrière le préfet, le président du conseil général, le président du conseil exécutif de Corse, le président de l'organisme de coopération intercommunale ou le maire. L'institution d'un service public local de fourrière constitue une faculté pour les responsables exécutifs des collectivités territoriales. En l'absence d'une telle institution, l'article R.325-21 du CR dispose que « l'Etat est substitué à ces autorités ».

Compte tenu de leurs faibles besoins en la matière, les petites communes ne mettent logiquement en place des fourrières que très rarement. En revanche, dans les communes de moyenne et de grande importance, les situations constatées paraissent parfois moins cohérentes. Alors que les difficultés accrues de circulation, de stationnement et les politiques locales cherchant à maîtriser davantage les déplacements urbains renforcent les besoins en capacité pour les fourrières, la plupart de ces communes se reposent exclusivement sur l'Etat pour la prise en charge de cette activité.

De ce fait, les communes ne supportent pas les coûts liés à la gestion des fourrières et à l'éventuelle indemnisation de leurs gardiens, alors même qu'une grande partie des véhicules ont été mis en fourrière sur prescription émanant de policiers municipaux. Ces derniers ont d'ailleurs vu leurs compétences accrues en la matière et ils disposent, de leur propre initiative ou à la demande du maire, du pouvoir de prescrire la mise en fourrière des véhicules contrevenant aux règles de stationnement ou de circulation ou ceux en voie d'épavisation.

Dans certains départements où seules existent des fourrières relevant de l'Etat, il a été observé que l'absence de responsabilité financière des communes n'est pas sans incidences sur le volume important des mises en fourrière prescrites par les policiers municipaux.

Il convient de souligner que depuis 2002, environ 14 millions d'euros doivent être consacrés chaque année par l'Etat à l'indemnisation des gardiens de fourrière.

Au-delà des conséquences financières issues de l'application de la réglementation, l'on peut s'interroger sur le bien fondé juridique du critère de l'autorité responsable de l'indemnisation des gardiens de fourrière fixé à l'article R.325-29 VI du CR, au regard des dispositions législatives du code général des collectivités territoriales (CGCT).

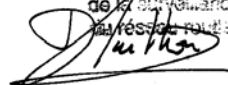
Les articles L.2212-1 et L.2212-2 du CGCT attribuent au maire la police du stationnement et de la circulation sur le territoire de sa commune. Or l'essentiel des cas de mise en fourrière ont pour finalité de faire respecter les règles applicables en matière de stationnement et de circulation, qu'elles soient issues du CR ou des règlements pris par les autorités de police.

Lorsque l'Etat assume la gestion d'une fourrière, il agit en définitive pour la satisfaction d'un impératif relevant pour une large part de la compétence des communes (ou des établissements publics de coopération intercommunale si, conformément à l'article L.5211-9-2 du CGCT, ils se sont vus confier des prérogatives en matière de stationnement et de circulation). A l'occasion de la contestation d'une mise en fourrière, la première chambre civile de la cour de cassation a d'ailleurs jugé, par un arrêt du 15 octobre 1996 « Préfecture de police c/Bodgan, que « la responsabilité de l'Etat ne (peut) être mise en cause (...) s'agissant de police municipale ». Dans ces conditions, selon l'objet de la mise en fourrière, il peut être considéré que l'Etat agit pour le compte de la collectivité territoriale, et qu'il doit en conséquence revenir à celle-ci d'indemniser le gardien de fourrière lorsque le propriétaire du véhicule mis en fourrière est défaillant.

Compte tenu de ce qui précède, l'articulation entre les dispositions du CGCT et du CR paraît justifier que, pour l'indemnisation des gardiens de fourrière, une autorité différente de celle mentionnée à l'article R.325-29 VI soit désignée. A cet égard, la solution juridiquement la plus appropriée semble être de modifier le CR dans sa partie réglementaire pour prévoir que les frais de fourrière non acquittés par le propriétaire du véhicule sont à la charge de l'autorité publique pour le compte de laquelle les services de la police et de la gendarmerie nationales ou de la police municipale sont intervenus. Une telle modification serait proposée sans nécessairement revenir sur les dispositions de l'article R.325-19 d CR au titre desquelles chaque fourrière relève d'une autorité publique unique. Dès lors, il y aurait dissociation entre l'autorité de fourrière, désormais définie comme celle qui a passé une convention d'organisation du service public de fourrière avec le professionnel agréé, et la ou les autorité(s) de paiement qui serai(en)t celle(s) dont relève l'agent prescripteur de la mise en fourrière.

Je vous prie de bien vouloir me faire part de votre analyse sur cet aménagement possible de la réglementation relative aux fourrières.

Le chef du bureau
de la surveillance
du réseau routier



David SARTRELLI

ANNEXE 10



Liberté, Égalité, Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
DE L'OUTRE-MER ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

DIRECTION GÉNÉRALE
DES COLLECTIVITÉS LOCALES

SOUS-DIRECTION
DES COMPÉTENCES ET
DES INSTITUTIONS LOCALES
Bureau du contrôle de légalité
et du conseil juridique
Affaire suivie par :
Christine Bretonnet
réponse DLPJA fourrière
Psi n° 07-19157
Tél : 01.49.27.37.50
Télécopie : 01.49.27.40.06
christine.bretonnet@interieur.gouv.fr

Paris, le 03 JUL. 2007

Note

à

Monsieur le Directeur
des libertés publiques
et des affaires juridiques

Sous-direction de la circulation
et de la sécurité routières

OBJET : Régime de l'indemnisation des gardiens de fourrière.

REF : Votre courrier du 23 février 2007 n°271

Par courrier visé en référence, vous avez sollicité mon avis sur un projet d'aménagement juridique relatif au régime de l'indemnisation des gardiens de fourrière.

En effet, en l'état actuel des textes, lorsque le propriétaire d'un véhicule ne s'acquitte pas du remboursement des frais qui lui incombent, l'article R.325-29-VI du code de la route prévoit que l'indemnisation des gardiens de fourrière revient à l'autorité dont relève la fourrière.

Cette autorité peut être, selon l'article L.325-20 du même code, le préfet, le maire, le président d'un établissement public de coopération intercommunale ou le président du conseil général qui peuvent instituer un ou plusieurs services publics de fourrière pour automobiles relevant de leur autorité respective. Il s'agit là toutefois d'une simple faculté.

A défaut d'institution d'un service public local, l'article R.325-21 prévoit que l'Etat se substitue à ces autorités.

Vous précisez à cet égard, que dans nombres de cas, l'Etat assure la prise en charge de l'activité de fourrière.

Cette situation a donc pour conséquence de faire supporter à l'Etat la charge financière de l'indemnisation des gardiens de fourrière.

Aussi, au regard d'une part des articles L.2212-1 et L.2212-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) qui donnent au maire la police du stationnement et de la circulation et d'autre part du rôle de l'Etat qui se substitue aux collectivités territoriales, vous interrogez sur le bien fondé juridique du critère retenu à l'article R.325-29-VI précité qui prévoit que l'indemnisation des gardiens de fourrière revient à l'autorité dont relève la fourrière.

Vous proposez donc de modifier cette disposition réglementaire en mettant les frais de fourrière non acquittés par le propriétaire du véhicule à la charge de l'autorité publique pour laquelle les services de police, de la gendarmerie nationales ou de la police municipale sont intervenus. Ainsi, les communes supporteraient une partie du coût des fourrières inhérent aux véhicules pour lesquels elles ont prescrit une mise en fourrière.

Il y aurait alors dissociation entre l'autorité de fourrière et l'autorité de paiement qui serait celle dont relève l'agent prescripteur de la mise en fourrière.

Cette proposition appelle de ma part les observations suivantes :

En matière de police du stationnement, le maire intervient d'une part dans le cadre de ses pouvoirs de police générale, précisés aux articles L.2212-2 et L.2213-3 du CGCT. A ce titre, il détermine notamment les emplacements réservés au stationnement sur le territoire communal.

Le maire intervient d'autre part en tant qu'officier de police judiciaire, pour le compte de l'Etat, et donc en tant qu'agent de l'Etat, pour ce qui est de la constatation de l'infraction et de la mise en fourrière des véhicules en application de l'article R.325-15 du code de la route.

A cet égard, j'appelle votre attention sur le nécessaire lien qui doit être établi entre ce projet, qui concerne les compétences du maire en tant qu'agent de l'Etat et la réflexion actuellement menée par nos services sur la question des nombreux recours ouverts par les communes contre l'Etat au titre notamment de la délivrance des passeports (Conseil d'Etat, 5 janvier 2005, commune de Versailles) et plus généralement sur l'ensemble des missions exercées par le maire en tant qu'agent de l'Etat.

Dans un avis rendu le 6 mai 2007, Commune de Poitiers, le Conseil d'Etat a rappelé que l'article L.1611-1 du CGCT exige l'intervention d'une disposition législative dès lors qu'une mesure est de nature à entraîner des dépenses appréciables pour une collectivité territoriale, l'illégalité commise par le pouvoir réglementaire à avoir adopté une mesure que le législateur était seul compétent pour édicter étant de nature à engager la responsabilité de l'Etat, quelle que soit la probabilité que le législateur aurait lui-même adopté cette mesure si elle lui avait été soumise.

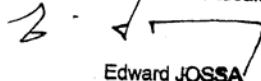
Un projet de disposition législative, établi après concertation avec vos services, est actuellement soumis au cabinet du ministre. Ce projet tend à exclure du champ d'application de l'article L.1611-1 du CGCT l'ensemble des fonctions exercées par le maire en qualité d'agent de l'Etat.

Dans cette seule hypothèse d'une adoption de la disposition précitée, la modification que vous envisagez en matière d'indemnisation des gardiens de fourrière par l'autorité prescriptrice pourrait alors intervenir effectivement par décret.

Pour autant, il ne me semble pas souhaitable, à ce jour, pour des raisons d'opportunité d'engager une modification du régime des fourrières et ce, d'autant que cette réflexion aurait pour conséquence de relancer in fine le débat, plusieurs fois déjà ouvert, sur la décentralisation des fourrières.

Telles sont les observations que je tenais à apporter sur ce dossier. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me tenir informé de l'évolution de ce dossier.

Le directeur général
des collectivités locales


Edward JOSSA

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUMAU 75000 PARIS CEDEX 08 - STANDARD 01 40 37 40 37 01 40 37 60 00

ANNEXE 11



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

DIRECTION DE LA REGLEMENTATION
Bureau de la circulation routière

Bobigny, le 21 mars 2007

☎ 01.41.60.61.10
☎ 01.41.60.62.27

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis

A

Monsieur le Ministre d'Etat
Ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire
Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
Sous direction de la circulation et de la sécurité routière

A l'attention de Monsieur Pierre SALLES

Très signalé

Objet : Demande de crédits pour l'indemnisation des gardiens de fourrières de la Seine-Saint-Denis
Référ. : Télégramme MIN.INT.DLPAJ.SDCSR.BSRR du 12 mars 2007
PJ : 3 tableaux

Par télégramme cité en référence, vous avez souhaité connaître mes besoins en crédits pour l'indemnisation des gardiens de fourrière, conformément aux termes de l'article R.325-29 VI du code de la route.

Selon les calculs effectués par mes services, le montant des crédits nécessaires pour régler les factures reçues depuis le mois de septembre 2006 est estimé à 2.263.438,19 €, comme l'indiquent les tableaux ci-joints qui reprennent, pour chacune des fourrières du département, le nombre de véhicules détruits et leur durée de garde.

Cette demande concerne le reliquat des factures exigibles de septembre à décembre 2006, ainsi que les factures exigibles au titre de janvier 2007. Elle est répartie comme suit :

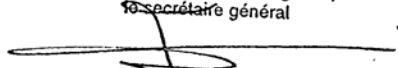
- Frais d'enlèvement : 400.273,94 €
- Frais de garde : 1.847.131,28€
- Frais d'expertise : 16.032,97€

En conséquence, j'ai l'honneur de solliciter une délégation de crédits de 2.263.438,19 € au titre de l'indemnisation des frais de fourrière.

Je vous remercie par avance de me tenir informé des suites données à ma demande.

Le Préfet

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général


François DUMUIS

ANNEXE 12

FACTURES EXIGIBLES PAR LES GARDIENS DE FOURRIERE POUR LA PERIODE D'OCTOBRE 2006 à JANVIER 2007

EN ERE	NOMBRE DE VEHICULES NON RECUPERES PAR LEUR PROPRIETAIRES	REPARTITION DU CLASSEMENT DES VEHICULES			DUREE DE GARDE DES VEHICULES				NOMBRE DE VEHICULES		MONTANT DE L'INDEMNISATION DEMANDEE					
		Cat.1	Cat.2	Cat.3	Entre 10 et 30]	Entre 30 et 45]	Entre 45 et 90]	Entre 90 et 180]	Plus de 180]	Détruits	Mis en vente	Au titre des opérations préalables en fourrière	Au titre des frais d'enlèvement pour mise en fourrière	Au titre des frais d'expertise	Au titre des frais de garde journalier	Au titre des frais de enlèvement pour mise en destruction
JRES	1253			1253	127	287	511	168	160	1253		114947,10		479419,55		594266,65
JM	399			399	8	74	125	86	106	399		34520,50		231465,65		265986,15
CL	544			544	43	165	246	45	55	544		50675,32		172525,53		223200,85
JN	430			430	9	67	175	94	85	430		37621,40		236675,9		274297,30
LN	593			593	49	165	260	82	37	593		61228,40		178906,6		240135,00
LN	165			165	37	49	46	27	6	165		13063,80		29219,2		42273,00
JAGE	276			276	8	59	88	26	95	276		25314,80		184756,65		210071,45
JN	236			236	7	28	82	86	33	236		21075,10		98998,6		120073,70
ON	146			146	7	50	70	17	2	146		13267,50		24631		37898,50
JILLE	119			119	1	12	35	53	18	119		11712,00		51388,8		73100,80
JGE	36			36	0	0	7	8	21	36		3294,00		26108,8		29402,80
JRES	17			17	0	8	6	2	1	17		1555,62		4461,73		6017,35
JDE	25			25	0	3	13	9	0	25		2287,50		6393,6		8681,10
JLINES	1			1	0	1	0	0	0	1		91,50		112		203,50
JDR	2			2	0	0	1	0	1	2		106,70		335,67		442,37
JDRGET	87			87	2	12	20	8	45	87		7684,20		102263,2		110147,40
JAIN	19			19	2	2	7	6	2	19		1736,50		9468,8		11207,30
JQUET													8301,18		8301,18	
JUDIN													3796,43		3796,43	
JNPAIN													3555,9		3555,90	
JJAIME													379,46		379,46	
JNANT													16032,97		16032,97	
al	4348	0	0	4348	300	972	1692	717	667	4348	0	400273,94		1847131,28	0	2263438,19

ANNEXE 13

Etat des lieux

Fonctionnement du service public de la fourrière en France

Cette enquête a été réalisée par la Commission Dépannage remorquage de la F.N.A.A auprès des groupements départementaux de notre fédération. Elle permet de dresser un état des lieux des différents modes de gestion du service public de la fourrière.

◦ 01 - Aïn

Bourg en Bresse : la mairie de Bourg en Bresse est autorité de fourrière ; aucun problème de paiement n'est constaté. Seul service public de fourrière structuré du département.

◦ 06 - Alpes maritimes

Cannes, Nice, Cassis : ces communes sont autorité de fourrière ; pas de difficultés particulières. En revanche, d'autres secteurs où la préfecture est autorité de fourrière rencontrent des difficultés d'ordre administratif et financier pour les véhicules relevant des « 3i ». Un grand mécontentement des professionnels ressort de notre consultation.

◦ 09 - Ariège

Aucun système de fourrière n'est organisé.

◦ 12 - Aveyron

Rodez : la ville assure elle-même le service public.

◦ 13 - Bouche du Rhône

La préfecture est autorité de fourrière ; d'importantes difficultés de paiement sont constatées depuis la fin 2005. Les factures devraient être réglées d'ici la fin de l'année.

◦ 14 - Calvados

Caen : l'absence de convention signée avec la commune entraîne des difficultés de paiement. Ailleurs, aucune difficulté particulière n'est constatée.

◦ 17 - Charente Maritime

La Rochelle : la ville assure elle-même le service public.
Rochefort : la préfecture est autorité de fourrière. Les paiements sont irréguliers.

◦ 18 - Cher

Bourges : la préfecture est autorité de fourrière ; d'importantes difficultés de paiement sont constatées.

◦ 22 - Cotes d'Armor

La préfecture est autorité de fourrière ; aucun règlement sans preuve du caractère introuvable, inconnu ou insolvable du propriétaire défaillant.

- 27 - **Eure**
Evreux : la commune est autorité de fourrière ; aucun problème de paiement n'est constaté.
- 29 - **Finistère**
La préfecture est autorité de fourrière ; aucun règlement sans preuve du caractère introuvable, inconnu ou insolvable du propriétaire défaillant.
- 35 - **Ile et vilaine**
Rennes : la ville assure elle-même le service public.
En outre, dans le département, des communautés de communes sont autorité de fourrière, aucun problème de paiement n'y est constaté.
- 36 - **Indre**
Aujourd'hui, il n'existe pas d'organisation spécifique. Il semble que la préfecture s'oriente vers une délégation de service public.
- 37 - **Indre et Loire**
La préfecture est autorité de fourrière ; le manque de crédit de l'Etat rend la gestion du service difficile.
- 41 - **Loire et Cher**
La préfecture est autorité de fourrière ; elle a réglé les impayés au seul gardien de fourrière du département.
- 44 - **Loire Atlantique**
Nantes : la préfecture est autorité de fourrière ; aucun règlement sans preuve du caractère introuvable, inconnu ou insolvable du propriétaire défaillant.
D'autres témoignages montrent que les zones rurales connaissent aussi des difficultés.
- 46 - **Lot**
Cahors : la préfecture n'assurant plus les paiements, la commune s'est substituée à elle.
Aujourd'hui, les difficultés semblent résolues.
Gourdon en Quercy : la situation est identique à celle de Cahors.
- 49 - **Maine et Loire**
Angers : la commune est autorité de fourrière ; pas de difficulté particulière.
- 50 - **Manche**
Cherbourg : la commune est autorité de fourrière ; peu de difficultés constatées.
- 51 - **Marne**
Reims : la préfecture est autorité de fourrière ; aucun règlement sans preuve du caractère introuvable, inconnu ou insolvable du propriétaire du véhicule défaillant. Un grand mécontentement des professionnels ressort de notre consultation.
- 56 - **Morbihan**
La préfecture est autorité de fourrière ; des difficultés de paiement sont constatées.

◦ 59 - Nord pas de calais

La préfecture est autorité de fourrière ; des difficultés de paiement sont constatées mais les six derniers mois devraient être payés.

Une fois encore, un grand mécontentement des professionnels ressort de notre consultation. Pour mémoire, il y a une dizaine d'années le nombre croissant d'impayés avait engendré d'importantes grèves des gardiens de fourrière dans la région.

◦ 65 - Hautes Pyrénées

Tarbes : la fourrière est assurée par des dépanneurs. 30 % des mises en fourrière restent impayées.

◦ 69 - Rhône

Lyon : le secteur est organisé en délégation de service public. 20 % des mises en fourrières finissent en impayés.

◦ 74 - Hautes Savoie

La préfecture est autorité de fourrière ; des difficultés de paiement sont constatées.
En outre, les gardiens de fourrières sont dans l'impossibilité de procéder à la destruction des véhicules abandonnés par les propriétaires.

◦ 79 - Deux Sèvres

Niort : la commune assure elle-même le service.

◦ 80 - Somme

La préfecture est autorité de fourrière ; dans la commune d'Assevillers (80 200) 90 % des mises en fourrières aboutiraient à des impayés.

◦ 81 - Tarn

Les secteurs dont l'autorité de fourrière est la préfecture rencontrent d'importantes difficultés de paiement.

◦ 82 - Tarn et Garonne

La préfecture est autorité de fourrière ; aucun règlement en cas de défaillance du propriétaire depuis le 30 novembre 2005. Dans certaines communes les services de police auraient cessé d'émettre des réquisitions de mise en fourrière.

◦ 83 - Var

Les véhicules relevant des « 3i » représentant une faible part de l'activité, peu de problèmes sont constatés.

◦ 85 - Vendée

Les Sables d'Olonne : la commune est autorité de fourrière ; pas de difficultés sauf pour ce qui relève des épaves.

La Roche sur Yon : la commune est autorité de fourrière ; quelques difficultés de paiement sont constatées notamment pour ce qui est des délais.

Dans certains secteurs, aucun service de fourrière n'est structuré entraînant un nombre important de véhicules laissés à l'abandon.

◦ **86 - Vienne**

Poitiers : la commune est autorité de fourrière ; pas de difficultés particulières.

◦ **87 - Hautes Vienne**

Limoges : la préfecture est autorité de fourrière ; les propriétaires réglant leurs factures dans la très grande majorité des cas, aucun problème particulier n'est constaté.

◦ **92 - Haut de Seine**

Les communes sont autorités de fourrière ; pas de problème particulier.

◦ **Ile de France (sauf 92 et 75)**

Les préfectures sont autorités de fourrière ; aucun règlement sans preuve du caractère introuvable, inconnu ou insolvable du propriétaire défaillant. Dans certains départements, l'Essonne notamment, les « 3i » représentent jusqu'à 50 % de l'activité des gardiens de fourrière.

ANNEXE 14

Nom :
Adresse :
Tel / Fax :

AVIS D'EXPERTISE N°

Commissariat :	Convocation du :	
Fourrière :	Véhicule présenté le :	Expertisé le :

NATIONALITE	IMMATRICULATION	1 ^{ERE} MISE EN CIRCULATION	MARQUE	TYPE	MODELE
COULEUR	NUMERO DE SERIE		ETAT GENERAL		
			BON	NORMAL	MAUVAIS
VU AVANT TRAVAUX-LE	OBSERVATIONS				

ESTIMATION DE LA VALEUR MARCHANDE DU VEHICULE : Supérieure à 765 €
 Inférieure à 765 €

CLASSEMENT :

Conformément à l'article R.325-30 du code de la route, le véhicule ci-dessus désigné, non réclamé par son propriétaire dans le délai de 3 jours, est classé dans la catégorie suivante :

- 1^{ère} catégorie** : Véhicule pouvant être restitué en l'état à son propriétaire ou son conducteur.
- 2^{ème} catégorie** : Véhicule ne pouvant être restitué à son propriétaire ou son conducteur qu'après l'exécution des travaux reconnus indispensables, ou après avoir satisfait aux obligations de contrôles techniques, **et devant être remis au service des domaines en vue de son aliénation à l'expiration d'un délai de 30 jours.**
- 3^{ème} catégorie** : Véhicule hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité et dont la valeur marchande est inférieure à un montant fixé par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'économie et des finances, **et devant être livré à la destruction à l'expiration d'un délai de 10 jours.**

ANNEXE 16

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

1. Administration centrale.

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques :

- M. Pierre SALLES, sous-directeur de la circulation et de la sécurité routières
- M. David SARTHOU, chef du bureau de la surveillance du réseau routier
- M. Philippe MARCASSUS, adjoint au chef du bureau de la surveillance du réseau routier

Direction centrale de la sécurité publique :

- M. Patrick DARGIROLLE, contrôleur général de police, sous-directeur des missions de police
- M. Hugues CODACCIONI, commissaire principal de police, chef du bureau de la circulation routière

Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité :

- M. Bruno RENNESSON, commandant de police, chef du bureau de la circulation et des missions de secours
- M. Frédéric CALLEWAERT, lieutenant de police, adjoint au commandant de la CRS autoroutière Nord-Ile-de-France

2. Ile-de-France.

Seine-Saint-Denis.

Préfecture :

- M. Jean-François CORDET, préfet de la Seine-Saint-Denis
- M. François DUMUIS, secrétaire général de la préfecture
- M. Thomas FOURGEOT, directeur de la réglementation
- M. Yvon CHEMIR, chef du bureau de la circulation routière
- M. Dominique MOURCIN, chargé de mission pour les fourrières
- Melle JULIEN, adjoint administratif en charge des fourrières
- Mme MALNORY, adjoint administratif

Services de police :

- M. David SKULI, contrôleur général de police, directeur départemental de la sécurité publique
- M. Vincent LE BORGNE, commissaire divisionnaire, chef d'état major
- M. DAILLET, commissaire de police, chef du service d'ordre public
- M. Gilles GERARD, capitaine de police, en fonction à l'état-major
- M. Stéphane COSSERON, lieutenant de police, adjoint au commandant de l'unité routière

Justice :

- M. Denis FAURIAT, secrétaire général du Parquet de Bobigny

Mairies :

- M. Xavier LEMOINE, maire de Montfermeil
- M. DENIOU, chef de la police municipale de Montfermeil
- M. Christian LAGRANGE, adjoint au maire des Lilas chargé de la sécurité
- Mme MARTINET, fonctionnaire municipal à la mairie des Lilas

Fourriéristes :

- M. Romain RAQUIN, président de SAS Jean Jaurès Expansion
- M. Daniel DELABY, président de SAS garage Jean Jaurès
- M. Charles GUILLEUX, directeur opérationnel de Bidet dépannage
- M. MORERA, directeur d'exploitation fourrières de Bidet dépannage

Experts automobiles :

- M. Dominique TRINQUET
- M. Daniel BIENAIME
- M. Jean-Pierre BLANPAIN
- M. Jacques GAUDIN

Essonne.

Préfecture :

- M. Michel AUBOUIN, secrétaire général de la préfecture
- Mme Christiane LECORBEILLER, directrice de la cohésion sociale
- Mme Florence PLATTARD, chef du bureau de la circulation routière

Services de police :

- M. Jean-André GRAVIASSI, contrôleur général de police, directeur départemental de la sécurité publique
- M. Michel ROQUES, commandant de police à l'état-major
- Mme Audrey VANMULLEN, brigadier-chef en fonction à la circonscription d'Evry
- Mme Magali LAMBELET, gardien de la paix au commissariat de Grigny

Hauts de Seine.

Préfecture :

- Mme Sylvie HOUSPIC, directeur de cabinet du préfet
- Mme MEURICE, chef du bureau de la circulation routière
- Mme HO, agent en charge des fourrières

Services de police :

- M. Christian SONRIER, contrôleur général de police, directeur départemental de la sécurité publique
- M. Patrick DELAMOTTE, lieutenant de police, chef du bureau de la circulation routière
- M. Matthieu CLOUZEAU, commissaire divisionnaire de police, chef du district et commissaire central de Nanterre
- M. FIORENTINI, brigadier major de police, responsable des fourrières sur le district de Boulogne

Val de Marne.

Préfecture :

- M. Jean-François LAVRUT, directeur de la réglementation et de l'environnement
- Mme Sylvie GOFFAUX, adjointe au directeur de la réglementation
- M. François LENOIR, chef de bureau

Services de police :

- Mme Chantal BACCANINNI, commissaire divisionnaire, directrice départementale adjoint de la sécurité publique
- Mme ARDEMAN, lieutenant de police, chef du bureau de la circulation routière

Val d'Oise.

Préfecture :

- Monsieur Pierre LAMBERT, secrétaire général
- Mme Martine THORY, directrice des libertés publiques et de la citoyenneté
- Mme Catherine DUCASSE, chef du bureau des usagers de la route

Services de police :

- M. Denis JOUBERT, contrôleur général de police, directeur départemental de la sécurité publique
- M. Edouard MALIS, capitaine de police, en fonction à l'état-major

Seine et Marne.

Préfecture :

- M. Pierre WUIBERT, secrétaire général
- Mme Catherine ACACIO, directrice de la citoyenneté et de la réglementation

Services de police :

- M. Jean-Claude MENAULT, contrôleur général de police, directeur départemental de la sécurité publique
- M. René RUSSO, brigadier major de police, chef du bureau de documentation, d'étude et de communication

Yvelines.

Préfecture :

- Mme COUGNOUX, chef du bureau de la réglementation, de la circulation et de la police administrative
- Mme LE LOHE, en fonction au bureau des fourrières

Services de police :

- Mme Armelle JACQUET, commandant de police à la direction départementale de la sécurité publique

Préfecture de Police de Paris :

- M. Daniel PADOUIN, commissaire divisionnaire, adjoint au sous-directeur des services spécialisés de la direction de la police urbaine de proximité
- M. PILOZ, commandant de police, chef du stationnement payant et des enlèvements à la direction de la police urbaine de proximité

Service des Domaines :

- M. Jacques GISCLON, responsable des ventes mobilières sur Paris de la direction nationale des interventions domaniales
- M. Vincent ANE, en fonction au service des Domaines pour l'Ile-de-France

3 Province :

Pas-de Calais.

Préfecture :

- M. André MILLE, secrétaire général
- M. LECOQ, chef du bureau de la circulation routière

Services de police :

M. Dominique SERNICLAY, commissaire divisionnaire, directeur départemental adjoint de la sécurité publique

M. Gilles DHUMERELLE, commissaire divisionnaire, chef d'état major

M. Daniel GORLIER, commandant de police, adjoint au chef d'état major

Bas-Rhin (entretiens téléphoniques).

- M. Francis JAECKI, directeur général adjoint chargé de la sécurité à la communauté urbaine de Strasbourg

- Mme Christine SCHALL, chef du bureau des affaires juridiques à la communauté urbaine de Strasbourg