

FOURRIÈRE

L'autorité Française en charge de la fourrière doit assumer la charge des frais de fourrière des « privés » abandonnés par leur propriétaire



d'obtenir auprès de l'officier de police judiciaire compétent (l'« OPJ »), selon les modalités fixées par les articles R. 325-47 à R. 325-52 de ce Code, l'enlèvement et la mise en fourrière d'un véhicule qui y est laissé sans droit.

Or, tirant effet de ce que, selon l'article L. 325-12, la mise en fourrière, la vente, et le cas échéant la destruction du véhicule, sont effectuées « à la demande et sous la responsabilité du maître des lieux », l'autorité en charge de la fourrière considère en général qu'en cas d'abandon du véhicule en fourrière, les frais de fourrière incombent au maître des lieux à l'initiative de l'opération, et non à elle-même, en application du VI de l'article R. 325-29, et qu'il appartient au gardien de fourrière et au maître des lieux de passer une convention organisant cette prise en charge. En conséquence, certains bailleurs sociaux ont décidé de mettre en concurrence les gardiens de fourrière pour passer avec l'attributaire un contrat de prestations de fourrière.

Dans le cas d'une opération fondée sur l'article L. 325-12 du Code de la route Français, qui permet d'organiser, à la demande du maître des lieux, la mise en fourrière d'un véhicule laissé sans droit en un emplacement où le Code de la route ne s'applique pas, rien ne justifie que ce dernier supporte la charge des frais de fourrière si le véhicule est ensuite abandonné en fourrière, ni que le gardien de fourrière soit exposé à des risques d'impayés.

Une telle interprétation est aussi inique que contestable en droit

Elle est inique à plusieurs titres. D'abord, parce que la plupart des gardiens de fourrière requis pour procéder à une mise en fourrière ne découvrent qu'au dernier moment, voire *a posteriori*, qu'il s'agit d'une opération « privée ». À ce stade, il est en général trop tard pour passer une convention avec le maître des lieux, ce der-

Parmi les nombreux exemples d'applications contestables des dispositions du Code de la route relatives aux opérations de mise en fourrière (voir notamment LDM no 70, juillet 2017, p. 44 à 46), figure le refus des autorités dont relèvent les fourrières d'assumer la charge des frais d'enlèvement, d'expertise et de garde consécutifs aux opérations sollicitées par des « maîtres de lieux publics ou privés où le Code de la route ne s'applique pas » (bailleurs sociaux, commerces, propriétaires privés...), appelées, dans le jargon de la profession, les mises en fourrière des « privés ».

En l'occurrence, l'article L. 325-12 du Code de la route permet au responsable d'un tel lieu



Suite page 18

FOURRIÈRE



impounding do discover only at the last moment, or even *a posteriori*, that it is a "private" operation. At this stage, it is in general too late to establish a formal agreement with the location owner, the latter then refusing to compensate the pound keeper. Then, because that nothing justifies that the location owners - sometimes individuals - confronted with the presence of unnecessary vehicles on their lot, assume the liability of impounding costs sometimes extremely expensive (including storage), considering that permission for scrapping may be issued after many months by the competent authority.

Continued on page 21

nier refusant ensuite d'indemniser le gardien de fourrière. Ensuite, parce que rien ne justifie que des maîtres des lieux - parfois de simples particuliers -, confrontés à la présence indue de véhicules sur leur terrain, assument la charge de frais de fourrière parfois extrêmement élevés (notamment de garde), surtout lorsque les ordres de destruction ont été émis après de nombreux mois par l'autorité compétente.

Cette interprétation est également contestable, pour diverses raisons

En premier lieu, une fois passée la procédure préalable décrite aux articles R. 325-47 et suivants du Code de la route et qui impose notamment au maître des lieux d'adresser au propriétaire du véhicule une mise en demeure de retirer son véhicule dans un délai de huit jours, le véhicule fera l'objet d'une procédure de mise en fourrière classique (réquisition à fins de mise en fourrière, expertise, classement, mainlevée à fins de remise au propriétaire ou aux domaines pour aliénation ou encore à un centre VHU pour destruction), faisant intervenir l'autorité chargée de la fourrière et l'OPJ. Étant rappelé que, conformément aux obligations attachées à son agrément, un gardien de fourrière ne peut refuser d'exécuter une réquisition, et qu'une telle opération est par ailleurs réalisée pour maintenir l'ordre public, rien ne justifie qu'il ne soit pas fait application du VI de l'article R. 325-29 en cas d'abandon du véhicule en fourrière par son propriétaire.

En second lieu, l'expression « sous la responsabilité du maître des lieux » ne signifie pas « à sa charge », contrairement à ce que soutiendrait une introuvable circulaire du 26 novembre 2012 relative aux modalités de mise en œuvre et de gestion du service public des fourrières automobiles. D'ailleurs, aucune disposition du code ne prévoit

la prise en charge par le maître des lieux, sauf, de façon expresse et limitée, en ce qui concerne les frais d'envoi de la mise en demeure préalable susvisée par l'OPJ lorsque le maître des lieux, ne connaissant pas le propriétaire concerné, n'a pas pu la lui adresser (art. 325-49 du Code). Cette responsabilité implique donc seulement que le maître des lieux sera responsable envers le propriétaire d'éventuels préjudices résultant d'opérations qui auraient été menées à tort - d'autant que les textes ne prévoient pas la vérification, par l'OPJ, du bien-fondé juridique de la demande du maître des lieux.

En troisième lieu, outre qu'elle est improbable en cas de réquisition au cas par cas, l'idée de passation d'une convention entre le gardien de

Suite page 20



FOURRIÈRE



fourrière et le maître des lieux, et plus encore l'organisation d'un contrat confiant à un gardien de fourrière déterminé l'exécution de prestations d'enlèvement et de garde, le cas échéant après appel d'offres (cf. l'exemple récent de l'OPH Plaine Commune Habitat en 2017), est une incongruité juridique. D'une part, elle se heurte aux règles d'organisation et de fonctionnement des fourrières organisées par le Code de la route et la jurisprudence, selon lesquelles il incombe exclusivement aux autorités de fourrière et à l'OPJ de confier l'exécution de telles opérations aux gardiens de fourrière, le cas échéant dans le cadre de conventions de concession ou de marchés publics de fourrière. D'autre part, s'agissant d'opérations menées en application de pouvoirs de police, on s'interrogera vainement sur la compétence de maîtres des lieux à les inscrire dans un cadre contractuel « privé » dont les auto-

rités de police seraient absentes.

En réalité, si l'on devait admettre que la charge finale des frais de fourrière incombe au maître des lieux, le seul système contractuel envisageable consisterait à ce que l'autorité en charge de la fourrière passe avec des « maîtres des lieux » émet-

Les maîtres des lieux ne devraient pas avoir à assumer de tels frais

tant régulièrement des demandes d'enlèvement (OPH, gestionnaires de grandes surfaces...) des conventions organisant la prise en charge par ces derniers (et le cas échéant le paiement direct au gardien de fourrière) des frais de fourrière des véhicules abandonnés. Mais, même dans ce cas, il ne serait *a priori* pas nécessaire de prévoir des conventions à cet effet : il suf-

firait à l'autorité de fourrière, après avoir acquitté auprès du gardien de fourrière les frais attachés aux véhicules abandonnés, d'imposer aux maîtres des lieux une prise en charge finale en émettant à leur encontre des titres de recettes.



En conclusion, il n'appartient aucunement au gardien de fourrière de faire son affaire de la prise en charge, prévue ou non par contrat, des frais de fourrière relatifs aux véhicules abandonnés en fourrière à la suite d'une opération demandée par le maître d'un lieu où le Code de la route ne s'applique pas. Il est en droit d'être indemnisé par l'autorité en charge de la fourrière dans les mêmes conditions que celles, générales, que pré-

FOURRIÈRE

voit l'article R. 325-29 du Code pour les véhicules dont le propriétaire est inconnu, introuvable ou insolvable (les véhicules dits « 3 I ») ; à charge pour ladite autorité de se retourner ensuite, si elle s'y croit fondée, contre le maître des lieux à l'initiative de l'opération.

Mais en réalité, même les maîtres des lieux ne devraient pas avoir à assumer de tels frais. Telle est d'ailleurs l'analyse, hélas oubliée par les autorités en charge de fourrières, retenue par le ministre de l'Intérieur lui-même, comme l'établit, de la façon la plus claire possible, une réponse ministérielle de 2003 qui, sur une question concernant « l'aspect financier des mises en fourrière demandées par des tiers comme les offices HLM dans le cadre de véhicules dégradés ou abandonnés stationnant sur les parkings des résidences propriétaires de ces offices », concluait avec pertinence (Rép. min. de l'Intérieur, JO Sénat du 02 octobre 2003, p. 2977) que : « La réglementation applicable à la gestion de fourrières ne comporte pas de dispositions qui imposeraient le règlement des frais de fourrière à qui a présenté la demande de prescription de mise en fourrière. » ■

**Paul-Henri Job (SCP Lussan),
avocat**



In reality, if one were to admit that the final expense of the pound costs is the responsibility of the location owner, the only contractual system to be considered would be that pound authorities in charge convenes with the "location owners" issuing regular requests for towing operations (OPH, large surface businesses...) conventions organizing those operations by them (and if applicable, direct payment to the pound keeper) for the pound costs of abandoned vehicles. But, even in

this case, it would not be necessary, *a priori*, to provide conventions in this regard: it would be sufficient for the pound authority, after having paid to the pound keeper the related costs for the abandoned vehicles, to impose to the location owner a final take over by issuing to them a payment order.

In conclusion, it is not for the pound keeper to make a case for responsibility, planned or not by a contract, of the impounding costs relating to abandoned vehicles on a pound resulting from a requested operation by the location owner where the Highway Code does not apply. He or she should be entitled to be compensated by the pound authority in charge in the same conditions as the general ones, intended in Article R. 325-29 of the Code when a vehicle owner is unknown, untraceable or insolvent (the vehicles called "3 I"); and then at the expense of the known authority to then get back at, if they have reason to, against the location owner who initiated the operation.

But in reality, even the location owners should not have to bear such costs. This also is the assessment, alas forgotten by the pound authorities, chosen by the Minister of the Interior himself, as established in the most precise way possible, his ministerial answer of 2003, which, on a question concerning "the financial aspect of the impounding requested by third parties such as the HLM public housings in the context of degraded or abandoned vehicles parked on the "location owner's of these housings," concluded with relevance (Dir. min. of the Interior, OJ senate of October 02nd 2003, p. 2977) that: "The regulations applicable to the impounding management does not contain provisions that impose the settlement of pound costs to those who presented the request of prescription for impoundments." ■

**Paul-Henri Job (SCP Lussan),
Lawyer**

