

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 juin 1970.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, relatif à la mise en **fourrière**, à l'**aliénation** et à la destruction des **véhicules terrestres**,*

Par M. Robert BRUYNEEL,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Les problèmes de la circulation routière auront été longuement discutés cette session par le Parlement, sans que l'on puisse en conclure, hélas, qu'ils sont sur le point d'être résolus. Diverses ques-

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, *président* ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, *vice-présidents* ; Louis Namy, Jacques Piot, Jean Sauvage, *secrétaires* ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Jacques Eberhard, Fernand Esseul, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclouque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Fernand Lefort, Pierre Mailhe, Pierre Marcihacy, Paul Massa, André Mignot, Lucien De Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Roger Poudonson, Pierre Prost, Pierre Schiele, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1025, 1083 et in-8° 234.

Sénat : 232 (1969-1970).

Automobiles. — Circulation routière - Code de la route.

tions ont été ou seront abordées, comme la pénalisation du taux d'alcoolémie et la centralisation des renseignements concernant les infractions des conducteurs. C'est la mise en fourrière, l'aliénation et la destruction de certains véhicules qui vous sont proposées maintenant.

*
* *

Nous sommes loin, pourtant, d'une politique d'ensemble, ou d'une action globale qui traiterait tous les éléments de la question.

Il y a une dizaine de jours, se sont réunis à Tours plusieurs centaines de maires, de techniciens et de fonctionnaires afin d'examiner les difficultés des transports urbains, leurs conséquences économiques et sociales et les remèdes que l'on pourrait y apporter. Aucune décision, certes, n'a pu être prise, car il s'agissait plutôt d'une prise de conscience et d'une délimitation des responsabilités de chacun.

Un large accord s'est manifesté sur certains points, comme la priorité à assurer aux transports collectifs. On a souligné également le rôle des collectivités locales dans l'amélioration des règles de la circulation et les mesures à prendre pour faire assumer par les automobilistes la participation aux charges d'un usage individuel du domaine public.

Toute politique de la circulation devrait tendre à des objectifs dont les principaux sont les suivants :

- la sécurité de tous ;
- la rapidité des communications ;
- la circulation et le stationnement dans les villes ;
- la destruction des voitures hors d'usage.

Ces éléments doivent réunir la collaboration de divers ministres et autorités et le concours de plusieurs disciplines. Les Ministres de la Justice, de l'Équipement, de l'Industrie, les préfets, les maires, tous les responsables des travaux publics, de l'urbanisme, de la sidérurgie, de l'industrie automobile sont concernés, mais la coordination est délicate.

La sécurité reste l'objectif prioritaire qui doit être atteint à plusieurs niveaux : les routes, les conducteurs et les véhicules.

La sécurité des voies de circulation dépend de leur entretien constant et diligent, de la mise en place de forces de l'ordre suffisantes et habiles et de plans concertés, là et quand existent des risques d'accidents, mais aussi d'une structure qui soit adaptée aux progrès de l'automobile. La sécurité des conducteurs supposerait un contrôle permanent de leur état physique et nerveux et une remise à jour de leur capacité technique. La fixation d'un taux légal d'alcoolémie et une meilleure connaissance de leurs comportements individuels par la centralisation des données sont des éléments positifs en ce sens.

Quant à la sécurité des véhicules, elle imposerait, outre des améliorations techniques constantes, un examen fréquent et obligatoire de l'état des voitures. Il est peut-être difficile de l'établir encore, mais il convient de saisir toutes les occasions de l'effectuer et de l'imposer au propriétaire. En cela, le projet qui vous est soumis apporte une solution intéressante.

*
* *

S'il n'est pas de notre ressort de juger de l'équipement routier, de son état ni de son développement, il nous serait aisé de décrire les difficultés de circuler et de stationner dans les villes. La circulation et le stationnement y posent en effet à toutes autorités de délicats problèmes.

L'engorgement des rues, mal conçues pour laisser passer un flot constant de véhicules ou pour contenir en permanence les voitures à l'arrêt, est responsable de l'absence de fluidité du trafic.

A cet encombrement des communications s'ajoute le défi que jette à nos sociétés urbaines et à notre civilisation de l'auto, la nécessité d'organiser la destruction des déchets et matériels hors d'usage. La protection de la nature et de l'environnement, la « qualité de la vie », imposent, pour des raisons d'hygiène et d'esthétique, la destruction des épaves et la disparition des cimetières d'immondices. Or ceux-ci sont de plus en plus nombreux. L'usure rapide des véhicules, les nouveautés techniques, la variation des modes entraînent une obsolescence croissante des automobiles. Dans l'impossibilité de se débarrasser d'une façon durable de car-

casses devenues invendables et à peine récupérables, il n'est pas rare de voir des propriétaires ou des emprunteurs d'occasion abandonner leur véhicule en rase campagne ou en pleine ville.

Ce n'est qu'un mince échantillonnage des problèmes qui se posent en matière de circulation, et qu'il conviendrait de résoudre avec urgence, car chaque jour rend les difficultés plus aiguës et plus vives.

Mais il est un point sur lequel il faut mettre l'accent, c'est celui de la responsabilité de chacun. Acheter une voiture entraîne des frais d'entretien et de garage, frais nombreux et lourds dont le refus a des répercussions sur la vie collective. La sécurité de chacun est menacée par les véhicules hors d'usage, achetés d'occasion à prix minimes, mal entretenus mais roulant toujours ; la circulation urbaine est entravée par les files doubles ou triples qui bornent les rues.

La négligence n'est pas seulement individuelle.

Encourager par la publicité ou le crédit, l'achat d'automobiles sans améliorer la structure des voies de communication et favoriser l'implantation de parcs de stationnement abordables est une aberration.

Il faudrait que chaque citoyen sache à quoi il s'engage en devenant automobiliste. Il faudrait que la collectivité soit consciente des conséquences qu'ont ses décisions.

Le projet qui nous est soumis est un premier pas en ce sens.

*

* *

Il concerne la lutte contre le stationnement irrégulier et l'abandon des voitures tant sur la voie publique que dans les lieux non ouverts à la circulation et détermine la responsabilité de l'individu et de la collectivité en ce domaine.

Il a été examiné attentivement par la Commission des Lois de l'Assemblée. Dans un rapport très fourni, M. Gerbet a rappelé les dispositions existantes et les innovations du projet, il a présenté un certain nombre d'amendements dans le but d'améliorer le texte présenté.

Souscrivant pour l'essentiel à ses conclusions, votre rapporteur se bornera à envisager certains points plus précis, et tout d'abord à tracer les grandes lignes du projet gouvernemental.

I. — Les objectifs du Gouvernement.

L'exposé des motifs du projet est très clair :

« Il convient, d'abord, de renforcer les moyens prévus par le Code de la route pour contraindre les usagers à mieux respecter les réglementations nationales et locales, édictées en vue d'assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les voies publiques.

« Mais il est nécessaire aussi, pour les lieux non ouverts à la circulation publique où ne s'applique pas le Code de la route, tels que parcs de stationnement, garages, ateliers de réparation, d'instituer une procédure permettant au maître des lieux de les sauvegarder contre les agissements illicites d'utilisateurs de véhicules. »

Pour réaliser ce but, l'article L. 25 du Code de la route, qui consistait en fait à remettre à un règlement d'administration publique et à un décret le soin d'édicter les mesures applicables, est modifié en plusieurs points.

L'ENVOI A LA DESTRUCTION

Parmi les mesures applicables aux véhicules en infraction aux règles de la circulation et du stationnement et qui sont actuellement la saisie, l'immobilisation, la mise en fourrière et le retrait de la circulation, est prévu désormais *l'envoi à la destruction*, sanction possible et moyen d'élimination normale des véhicules en infraction qui ne présentent pas les garanties de sécurité ou une valeur vénale suffisante.

Il ne s'agit pas d'une mesure totalement nouvelle puisqu'un décret de 1963 la prévoyait déjà en certains cas. Mais, rendue plus fréquente, elle peut constituer un remède contre le maintien en circulation de véhicules dangereux et contre la multiplication des épaves.

Dans son projet, le Gouvernement prévoyait que pouvaient être envoyés à la destruction, d'une part les véhicules qui, après avoir passé 45 jours à la fourrière et avoir été mis en vente, n'auraient

pas trouvé preneur, d'autre part les « voitures-épaves » qu'un expert aura estimées d'une valeur marchande insuffisante et hors d'état de circuler. Dans ce cas, la destruction était immédiate, sous mise en fourrière préalable, le propriétaire étant seulement mis en cause. L'Assemblée est revenue sur cette disposition très rigoureuse. Nous vous proposerons une solution transactionnelle.

La destruction devenant pratique courante, il importe d'organiser la profession de démolisseur. C'est l'objet d'une disposition prévoyant des contrats types à signer entre les autorités locales et les entreprises de démolition et comportant certaines clauses obligatoires.

UNE RÉGLEMENTATION PLUS SOUPLE ET PLUS SÉVÈRE DE LA MISE EN FOURRIÈRE

Le régime de la mise en fourrière, qui fait actuellement l'objet d'un décret de 1963, est notablement modifié.

Un nouveau motif d'envoi est prévu, particulièrement sévère : celui d'un stationnement même régulier excédant une certaine durée de temps, fixée initialement à sept jours en rase campagne et quinze jours en ville, uniformisée à sept jours par l'Assemblée Nationale.

Surtout, pour faciliter le transfert en fourrière, autorisation est donnée aux fonctionnaires de police et militaires de gendarmerie en tenue, d'ouvrir et conduire, le cas échéant, un véhicule pour l'y mener directement.

Les retraits sont soumis à des conditions très strictes :

— la restitution aux mains du propriétaire ne pourra avoir lieu, outre le versement des frais, qu'après un examen préalable du bon fonctionnement des organes de sécurité et, s'il y a lieu, après réparations dûment effectuées ;

— le maintien au-delà d'une durée de quarante-cinq jours des voitures à la fourrière, équivaldra à un abandon qui devra être suivi d'une mise en vente ou d'une destruction.

Enfin, la dernière innovation réside dans les droits nouveaux conférés aux maîtres des lieux non ouverts à la circulation publique. Ils pourront, en cas de stationnement abusif, demander la mise en fourrière du véhicule en cause, sous leur propre responsabilité.

II. — Les lacunes du texte et l'examen par l'Assemblée Nationale.

Les nouvelles dispositions introduites par le projet visent en fait à une *amélioration de la circulation* en pénalisant les stationnements abusifs, en facilitant la mise en fourrière, l'aliénation et la destruction des véhicules et à un *renforcement des garanties de sécurité*, en subordonnant le retrait des véhicules de la fourrière à des réparations dûment effectuées et en retirant définitivement de la circulation les voitures hors d'usage.

Fluidité, stationnement, sécurité, ce sont là les impératifs d'une politique de la circulation particulièrement en milieu urbain.

On peut cependant s'interroger sur l'efficacité pratique des mesures adoptées. Elles ne sont pas vraiment nouvelles. Les réaffirmer a une portée essentiellement dissuasive.

La réglementation du stationnement conditionne en partie la mobilité et la rapidité du trafic. Il est important de réprimer les infractions et les excès, mais il n'est pas toujours opérant de le faire sans prévoir les moyens de ne pas être hors la loi. Rien ne sert de punir si on ne prévoit pas des modalités de stationnement licite et praticable. Rien ne sert en outre d'élaborer des règles savantes si celles-ci doivent engendrer des conflits et des contestations délicates. Sur divers points, l'Assemblée Nationale a apporté des améliorations sensibles. Nous vous en proposerons de nouvelles.

UNE APPLICATION DÉLICATE

L'article L. 25 prévoit les mesures prises à l'encontre des véhicules en infraction. L'Assemblée Nationale a uniformisé le délai au-delà duquel tout véhicule laissé en stationnement peut faire l'objet d'un envoi en fourrière. Mais, en pratique, la constatation de la permanence d'un stationnement au-delà de sept jours sera difficile. Il est inévitable que le délai sera, en fait, plus long.

Mais, si toute limite fixée pour un stationnement est difficile à faire respecter par les autorités de police, elle sera aussi très délicate pour les propriétaires dont la majorité ne dispose pas de garage. Le danger d'infraction permanente et de fait irrépressible, est patent. La législation risque d'être inapplicable.

L'article L. 25-1, qui offre aux policiers la possibilité d'ouvrir les voitures, est lourd de conséquences juridiques et pratiques. Mais il faut noter que cette autorisation est toute provisoire parce qu'en raison de l'obligation de poser des antivols, les fonctionnaires de police seront dans l'impossibilité d'y procéder sur toutes les voitures mises en service depuis le 1^{er} septembre 1969.

L'article L. 25-3, en posant le principe d'un délai au-delà duquel toute voiture laissée à la fourrière est réputée abandonnée, entraînera également des difficultés de droit et de fait. De fait surtout, en raison de l'exigence de notification. Le propriétaire sera souvent non identifiable ou difficile à atteindre. La lenteur des recherches fera que le délai de quarante-cinq jours sera souvent beaucoup plus long. Cette disposition aura l'avantage, néanmoins, d'inciter les propriétaires à faire modifier leur numéro d'immatriculation en cas de changement de domicile.

C'est l'aspect aléatoire de la découverte du propriétaire qui rend en outre peu sûr le remboursement des frais d'enlèvement, de garde, d'expertise et de destruction, qui resteront en conséquence à la charge des collectivités locales. La lourde tâche impartie aux communes est d'ailleurs le point le plus délicat de ce projet.

LA RESPONSABILITÉ DE LA COLLECTIVITÉ PUBLIQUE

Les récents entretiens sur la circulation routière ont mis en lumière les tâches des collectivités locales et de l'Etat. Le projet qui vous est soumis détermine les obligations et les droits respectifs des intéressés.

Si l'on ne peut exiger des communes la création de fourrières gardées et clôturées, l'absence de ces enclos rend incertaine la portée du projet.

Certes, sont essentiellement concernées les grandes villes et l'objectif est surtout de dissuasion et de prise de conscience. Mais il ne sert à rien de légiférer dans le vide ou de prévoir des dispositions qui risquent d'être inapplicables ou dont l'application serait lourde de conséquences.

Un problème de responsabilité se pose à deux stades, celui du transfert du véhicule et celui du séjour en fourrière. Il a particulièrement retenu notre attention.

La responsabilité pendant le trajet.

La Commission des Lois de l'Assemblée Nationale a proposé et fait adopter un amendement précisant que pendant la conduite en fourrière du véhicule, celui-ci continuerait d'être assuré dans les mêmes conditions que s'il était conduit par son propriétaire. Le souci du rapporteur était d'une part, de protéger les tiers, victimes d'un accident et de leur éviter une action mettant en jeu la responsabilité de la puissance publique, d'autre part, de faire supporter par le propriétaire (ou son assureur) les conséquences d'un stationnement abusif ou irrégulier. Il peut paraître, en effet, immoral qu'une collectivité ait à assumer les charges pouvant naître de l'infraction d'un individu qui peut être sans lien avec elle.

Le Gouvernement, bien que soucieux que les auteurs d'infractions supportent de leurs deniers personnels les conséquences de leurs actes, n'a pas été favorable à l'amendement de M. Gerbet, dérogeant par trop aux principes généraux du droit.

D'une part, n'est couverte par les contrats d'assurance que la responsabilité civile du propriétaire du véhicule et des personnes qui, avec son autorisation, en ont la garde et la conduite. D'autre part, par analogie avec les dispositions de l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 sur les réquisitions de biens et de service (art. 11, alinéa 2), on peut considérer que les contrats sont suspendus dès lors que la collectivité place un de ses préposés aux commandes de la voiture pour conduire celle-ci en fourrière. Enfin, il est normal que l'Etat réponde des dommages causés par ses agents.

L'application du droit commun entraîne la mise en jeu éventuelle d'une responsabilité de la puissance publique devant les tribunaux judiciaires (loi du 31 décembre 1957).

Il n'y a pas de raison pour que cette action soit plus longue ou plus défavorable aux tiers que la continuation du contrat d'assurance.

Il faut ajouter que, de toute façon, la rédaction de l'Assemblée Nationale n'est pas satisfaisante puisqu'elle semble ne concerner que les contrats-dommages du véhicule et non les contrats-responsabilité du conducteur.

Il ne paraît pas nécessaire de déroger sur ce point au droit commun, d'autant que les incidents devraient être rares. C'est pourquoi votre commission vous proposera la suppression de cette disposition.

La responsabilité lors du séjour en fourrière.

Les 38.000 communes de France ne disposent pas toutes d'une fourrière gardée et clôturée pouvant recevoir les voitures en infraction ou les épaves. Les frais de garde sont élevés et, dans le cas de petites communes, souvent inutiles.

Il paraît délicat, certes, de faire supporter par les collectivités des charges que refusent les propriétaires. C'est pourquoi M. Guy Sabatier a présenté et fait adopter par l'Assemblée Nationale un amendement les dégageant de toute responsabilité civile, lorsque le véhicule « abandonné » serait transféré en un lieu non clôturé et non gardé.

La rédaction de cet amendement paraît critiquable au plan des principes et au plan formel. Une fois de plus, les règles du droit s'opposent à des considérations pratiques. En décidant de la mise en fourrière d'une voiture en infraction, la commune doit assumer la garde de celle-ci. Elle doit supporter les conséquences de sa décision et être responsable des vols ou dégradations éventuellement subis.

L'article L. 25-6, dans la rédaction qui nous est transmise, mentionne les « véhicules abandonnés ». Or cette notion d'abandon a été définie à l'article L. 25-3, elle ne concerne que les véhicules mis en fourrière et non retirés après un certain délai suivant la notification faite au propriétaire.

Il ne faut donc pas la retenir ici mais lui préférer la notion de voiture en stationnement abusif et de voiture épave, c'est-à-dire ne présentant pas une valeur vénale suffisante et ne se trouvant pas en bon état de fonctionnement.

Entre, d'une part, notre souci légitime de maintenir l'équilibre des finances communales, d'accroître la responsabilité des automobilistes et, d'autre part, le respect des principes juridiques, une conciliation demeure possible.

La rédaction que nous vous proposons consiste à ne prévoir d'irresponsabilité de la collectivité, dans le cas de séjour en fourrière non clôturée et non gardée, que pour les véhicules en stationnement prolongé ou sans valeur, étant entendu que lorsqu'une voiture paraît bien entretenue, l'autorité administrative pourra en décider le dépôt dans un garage et se faire rembourser les frais en résultant selon la procédure prévue à l'article L. 25-5.

Outre ces deux points importants, votre commission s'est également attachée à l'amélioration de diverses dispositions.

LES INSUFFISANCES DU TEXTE

A l'article 2, indépendamment de la suppression de la dernière phrase, votre commission vous proposera deux modifications tendant à aménager le transfert en fourrière :

— la première augmente les garanties offertes aux automobilistes en précisant que seuls pourront décider de l'ouverture des voitures les agents publics habilités à constater les contraventions à *la police de la circulation routière* ;

— la seconde supprime la mention de l' « agent public » comme personne pouvant exécuter l'ordre d'ouverture et de transfert du véhicule. En effet, certaines voitures, à la conduite délicate, peuvent nécessiter l'intervention de professionnels, ce qui diminuera d'autant les risques d'accidents causés aux tiers.

A l'article L. 25-2 concernant les conditions du retrait de la fourrière, votre commission propose un amendement supprimant la possibilité de la désignation d'un expert par le propriétaire du véhicule. C'est à l'autorité administrative qu'il appartiendra, en cas de contestation, de désigner cet expert, qui décidera des travaux à effectuer avant toute remise de la voiture.

Cette désignation apporte plus de garanties d'objectivité que la procédure retenue par l'Assemblée Nationale.

A l'article L. 25-3 concernant le sort réservé aux véhicules en fourrière, votre commission vous propose une solution intermédiaire entre la rédaction initiale du Gouvernement concernant les voitures épaves (art. L. 25-5 du projet) et le texte adopté par l'Assemblée Nationale.

Soucieuse d'éviter l'encombrement des fourrières et de lourds frais mis à la charge des contribuables pour des véhicules dont il est important de se débarrasser immédiatement, votre commission vous propose de prévoir la destruction, dans un délai de dix jours après la rentrée en fourrière, des véhicules estimés sans valeur marchande par un expert de l'Administration.

A l'article 25-4, désireuse de diminuer les frais de garde mis à la charge des communes, votre commission vous propose d'uniformiser le délai au-delà duquel, si la voiture n'a pas trouvé preneur, elle devra être envoyée à la destruction.

Telles sont les principales modifications présentées par votre commission et sur lesquelles il vous appartient de vous prononcer.

Sous cette réserve, nous vous proposons d'adopter le texte du projet qui vous est soumis et dont la teneur suit :

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 2.

Amendement : Dans cet article, rédiger comme suit la première phrase du texte proposé pour l'article L. 25-1 du Code de la route :

« Art. L. 25-1. — Pour l'application de l'article L. 25 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, manœuvrer ou faire manœuvrer tous appareils... »

Amendement : Dans cet article, rédiger comme suit la deuxième phrase du texte proposé pour l'article L. 25-1 du Code de la route :

« 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. »

Amendement : Dans cet article, supprimer les deux dernières phrases du texte proposé pour l'article L. 25-1 du Code de la route.

Amendement : Dans cet article, rédiger comme suit le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 25-2 du Code de la route :

« En cas de désaccord du propriétaire sur l'état du véhicule, un expert est désigné par l'autorité administrative. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire. »

Amendement : Dans cet article, remplacer les quatrième et cinquième alinéas du texte proposé pour l'article L. 25-3 du Code de la route par un alinéa ainsi rédigé :

« Les véhicules qu'un expert désigné par l'administration aura estimés d'une valeur marchande inférieure à un montant fixé par arrêté ministériel et déclarés hors d'état de circuler dans des conditions normales de sécurité sont, à l'expiration d'un délai de dix jours à compter de leur entrée en fourrière, livrés à la destruction. »

Amendement : Dans cet article, et dans le texte proposé pour l'article L. 25-4 du Code de la route, remplacer les mots :

« ... d'un délai fixé pour chaque département par le Préfet, ... »

par les mots :

« ... d'un délai fixé par décret, ... »

Amendement : Dans cet article, rédiger comme suit le texte proposé pour l'article L. 25-6 (nouveau) du Code de la route :

« Art. L. 25-6 (nouveau). — Les collectivités intéressées ne sont pas responsables des dommages subis par les véhicules visés à l'alinéa 2 de l'article L. 25 et à l'alinéa 4 de l'article L. 25-3, placés dans une fourrière non clôturée et non gardée. »

Amendement : Dans cet article, et dans le texte proposé pour le deuxième alinéa de l'article L. 25-7 du Code de la route, remplacer les mots :

« ...entre les autorités locales... »

par les mots :

« ...entre les collectivités intéressées... »

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

L'article L. 25 du Code de la route est ainsi modifié :

« Art. L. 25. — Les véhicules dont la circulation ou le stationnement, en infraction aux dispositions du présent Code ou aux règlements de police, compromettent la sécurité des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et 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, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu à l'article L. 25-7, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation, et, le cas échéant, dans les conditions prévues ci-après, livrés à la destruction.

« Indépendamment des mesures prévues à l'alinéa ci-dessus, les véhicules laissés en stationnement en un même point de la voie publique ou ses dépendances pendant une durée excédant sept jours consécutifs peuvent être mis en fourrière. »

Art. 2.

Il est ajouté au Code de la route (partie législative) les articles L. 25-1 à L. 25-7 ci-après :

« Art. L. 25-1. — Pour l'application de l'article L. 25, 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 de police peuvent, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portes du véhicule, manœuvrer ou faire manœuvrer tous appareils. Ils peuvent conduire ou faire conduire le véhicule par un agent public 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 ce cas, le véhicule continue d'être assuré dans les mêmes conditions que s'il était conduit par son propriétaire. Toute clause contraire d'un contrat d'assurance est réputée non écrite. »

« Art. L. 25-2. — Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans des conditions normales de sécurité ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par les propriétaires d'effectuer les travaux reconnus indispensables.

« 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 par le propriétaire et, à défaut, par l'autorité administrative. Si l'expert constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire. »

« Art. L. 25-3. — Sont réputés abandonnés les véhicules laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de quarante-cinq 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 répertoire 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. »

« Art. L. 25-4. — Les véhicules abandonnés dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 25-3 sont remis au service des Domaines en vue de leur aliénation dans les formes prévues pour les ventes du mobilier de l'Etat. Les véhicules qui n'ont pas trouvé preneur, à l'expiration d'un délai fixé pour chaque dépar-

tement par le préfet, sont livrés à la destruction sur l'initiative de l'autorité administrative investie des pouvoirs de police en matière de circulation. »

« *Art. L. 25-5.* — 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.

« Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant des frais visés ci-dessus, le propriétaire ou ses ayants droit restent débiteurs de la différence. Celle-ci est recouvrée dans les conditions fixées par décret. »

« *Art. L. 25-6 (nouveau).* — L'autorité administrative qui, dans les cas et les conditions fixés par un décret en Conseil d'Etat, fait transférer un véhicule abandonné en un lieu non clôturé et non gardé est dégagée de la responsabilité civile prévue à l'article 1383 du Code civil si le véhicule subit des dommages. »

« *Art. L. 25-7.* — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions et dates d'application des articles L. 25 à L. 25-5 ci-dessus.

« Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat-type susceptible d'être passé entre les autorités locales et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules automobiles. »

Art. 3.

Peuvent, à la demande du maître des lieux et sous sa responsabilité, être mis en fourrière, aliénés, et éventuellement livrés à la destruction, les véhicules laissés, sans droit, dans les lieux publics ou privés où ne s'applique pas le Code de la route.

Les conditions d'application du présent article seront précisées par décret en Conseil d'Etat.