

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 17 novembre 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 AVEC MODIFICATIONS PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN DEUXIÈME LECTURE, relatif à la mise en fourrière, à l'aliénation et à la destruction des véhicules terrestres,*

Par M. Robert BRUYNEEL,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Marcel Champeix, Marcel Molle, Marcel Prélot, vice-présidents ; Louis Namy, Jacques Piot, Roger Poudonson, secrétaires ; Jean-Pierre Blanc, Pierre Bourda, Philippe de Bourgoing, 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 Hauteclocque, 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, Pierre Prost, Pierre Schiélé, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1^{re} lecture, 1025, 1083 et in-8° 234.
2^e lecture, 1243, 1249 et in-8° 303.

Sénat : 1^{re} lecture, 232, 265 et in-8° 115 (1969-1970).
2^e lecture, 26 (1970-1971).

Automobiles. — Circulation routière - Code de la route.

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi qui nous est soumis pour une seconde lecture, après avoir été examiné et amendé par l'Assemblée Nationale le 14 octobre 1970, a pour objet de faciliter la circulation routière, particulièrement dans les agglomérations. Ecrire que la France est « malade de ses villes et de ses autos... » n'est pas seulement jouer au journaliste, c'est aussi faire la constatation d'une réalité difficile à dissiper.

Améliorer cette situation est pourtant le but de ce texte. Mais la portée en restera nécessairement limitée du fait des difficultés d'application pratique des principes posés. Sa valeur est essentiellement dissuasive et préventive : le projet devrait persuader les automobilistes de ne pas enfreindre les obligations qui leur incombent et encourager au contraire les autorités locales à exercer les droits dont elles disposent pour enrayer les difficultés de circulation et de stationnement.

En première lecture, nous avons apporté un certain nombre d'amendements qui tentaient de conférer plus d'efficacité et de rigueur au système mis en place sans pour autant négliger les intérêts légitimes des particuliers.

L'Assemblée Nationale n'en a pas retenu la totalité. Plus soucieuse de préserver un certain formalisme, elle s'est prononcée en faveur de solutions différentes sur les points suivants :

- la destruction des épaves ;
- la charge des réparations en cas de dommages lors du transfert en fourrière ;
- l'expertise de véhicules en fourrière ;
- le délai de garde en fourrière ;
- la responsabilité des communes pour les enclos non protégés et non gardés.

Ces dispositions nouvelles, le plus souvent de compromis, ne sont pas pourtant pleinement satisfaisantes. Mais c'est dans un esprit de conciliation que nous vous proposerons d'en adopter certaines et d'en assouplir d'autres.

Avant de vous présenter, article par article, notre rédaction, il importe de reprendre brièvement l'économie de ce texte.

I. — Une déontologie de l'automobiliste.

Le projet fixe les grandes lignes des droits et devoirs des automobilistes.

Les véhicules ne doivent, ni lorsqu'ils circulent, ni lorsqu'ils stationnent, gêner la sécurité des usagers, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique, la conservation des voies ou l'utilisation normale de celles-ci par les transports en commun.

Les sanctions de toutes ces interdictions sont, soit l'immobilisation, soit la mise en fourrière dont le texte prévoit le développement, soit le retrait de la circulation, soit encore l'aliénation ou la destruction. Ce sont des mesures sévères, dont la valeur est essentiellement persuasive. Il ne faut pas se dissimuler que leur usage effectif imposerait des moyens accrus tant en personnel de police qu'en surface de fourrière et surtout une organisation très développée de la profession de démolisseurs.

Le texte prévoit de surcroît une limitation temporaire de tout stationnement en un même point, à sept jours consécutifs.

Ce stationnement, irrégulier parce qu'excessif, ou le non-retrait des véhicules en fourrière, ont des conséquences distinctes suivant l'état du véhicule.

On aboutit de ce fait à une diversité de régimes juridiques tant en ce qui concerne les modalités de l'enlèvement des voitures que les garanties accordées aux propriétaires.

II. — Les droits et obligations de la collectivité.

Une des novations du texte, largement soulignée par les commentateurs, est de permettre à certains fonctionnaires habilités, d'ouvrir ou faire ouvrir les véhicules afin de les conduire ou de les faire conduire en fourrière. Mais la question se pose, délicate en droit même si peu fréquente en fait, de savoir à qui incombera la charge de la réparation des dommages éventuellement causés aux tiers du fait de l'agent public. La solution à laquelle nous vous proposerons de vous rallier paraît concilier des intérêts fort divergents, nous l'analyserons lors de l'examen des articles.

Placée en fourrière, la voiture ne peut être retirée avant que n'aient été effectués les travaux jugés indispensables pour la sécurité du véhicule. Ce principe accepté par tous, pose en pratique des problèmes nombreux, non seulement d'équipement de la fourrière mais encore de prise en compte des droits du propriétaire. C'est également vers un compromis que nous nous sommes orientés.

Afin d'éviter l'encombrement des fourrières, particulièrement dans la région parisienne, le projet prévoit qu'au-delà d'un certain délai, le véhicule qui y est déposé sera « réputé abandonné », c'est-à-dire pourra être aliéné et le cas échéant détruit. Le point en discussion avec l'Assemblée Nationale concerne le départ du délai pour les voitures d'une faible valeur marchande. Nous nous sommes ralliés à sa solution.

Enfin, se posait la question de l'étendue de la responsabilité des collectivités locales, pour les fourrières non clôturées et non gardées. S'il est certain que le projet de loi intéressera essentiellement les grandes villes disposant de fourrières aménagées, il est bon, néanmoins, de prévoir des dispositions particulières pour les agglomérations moins importantes qui pourraient utiliser en guise de fourrière des terrains non protégés. Le souci des finances locales et celui des intérêts de l'automobiliste nous ont conduits à vous proposer une responsabilité très diminuée de la collectivité en cas de dommages subis dans ces conditions.

Les quelques amendements que nous vous soumettons devraient obtenir l'adhésion du Parlement dans son ensemble.

C'est pourquoi, et sous réserve de leur adoption, nous vous demandons d'accepter le projet qui vous est soumis.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>	<p>Article premier.</p>
<p>L'article L. 25 du Code de la route est ainsi modifié :</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 25. — Les véhicules...</p>	<p>« Art. L. 25. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25. — Conforme.</p>
<p>« 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. »</p>	<p>... dans les conditions prévues ci-après, aliénés ou livrés à la destruction.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
		<p><i>Toutefois, les véhicules réduits à l'état d'épave abandonnés sur la voie publique et ses dépendances peuvent être à tout moment enlevés et livrés à la destruction par l'autorité administrative. Dans les lieux publics ou privés non ouverts à la circulation publique, il en est de même à l'initiative du maître des lieux.</i></p>	Alinéa supprimé.

Observations. — A l'article L. 25 qui fixe les principes généraux de la circulation et du stationnement, l'Assemblée Nationale a ajouté un alinéa final concernant l'enlèvement des épaves.

On peut d'abord regretter que cette disposition soit placée à cet endroit qui ne paraît pas lui convenir. Mais on s'interrogera surtout sur son opportunité.

La multiplication des véhicules hors d'usage, abandonnés sur la voie publique ou dans tous lieux publics ou privés, constitue certes une gêne, non seulement pour l'esthétique urbain mais aussi pour la circulation et le stationnement dans les villes. Il importe, en conséquence, de prévoir les remèdes à cet état de choses. Mais d'ores et déjà, les autorités administratives préfectorales et municipales procèdent à l'enlèvement et à la destruction de ces déchets. C'est pourquoi, et parce qu'il lui avait paru juridiquement excessif d'assimiler une épave à un véhicule, votre commission n'avait pas souhaité inclure en première lecture une disposition sur ce point.

Un de nos collègues, M. Pierre Brun, avait, en effet, déposé un amendement en ce sens, dans le but que nous comprenons bien, de *protection de l'environnement*.

Mais nous avons estimé qu'une voiture qui n'a plus ni roues, ni moteur n'est plus juridiquement un « véhicule », mais un débris que les autorités locales, dans le cadre de leurs pouvoirs de police, peuvent faire transporter n'importe où et détruire immédiatement. Et cela d'autant plus que, désormais, la profession de démolisseur doit être organisée.

Votre commission a donc estimé qu'il convenait de supprimer cet alinéa qui alourdit inopportunément le projet. Elle n'en souhaite pas moins que soient encouragées toutes les initiatives des autorités locales, propres à débarrasser les rues et les lieux publics ou privés de toutes épaves.

Quant à l'intérêt que présenterait cette disposition pour les « maîtres de lieux privés », il est très contestable. En effet, il sera plus simple à un propriétaire de s'adresser directement à un démolisseur, plutôt que de recourir en premier lieu à l'administration, qui se tournera à son tour vers le « casseur », aux frais et charges de toute façon du « maître des lieux ».

La suppression de cet alinéa allège donc la rédaction de l'article L. 25 sans préjudicier aux droits de quiconque.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
Art. 2.	Art. 2.	Art. 2.	Art. 2.
Il est ajouté au Code de la route (partie législative) les articles L. 25-1 à L. 25-7 ci-après :	Conforme.	Conforme.	Conforme.
« 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 pro-	« 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. 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.	« Art. L. 25-1. — Conforme.	« Art. L. 25-1. — Conforme.
		Dans ce cas, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les termes du contrat la réparation du dommage causé au	Dans ce cas, dans les limites du contrat...

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<i>priétaire. Toute clause con- traire d'un contrat d'assu- rance est réputée non écrite.</i>	—	<i>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 responsabi- lité 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 responsabi- lité en cas de non-assurance du véhicule dans les condi- tions prévues par l'article premier de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957.</i>	... 31 décembre 1957.

Observations. — Le projet de loi permet aux agents publics de pénétrer dans les véhicules, afin de les mener, par leurs propres moyens de propulsion, en fourrière.

Le problème se pose, en conséquence, de savoir sur qui va porter la charge de la réparation due en cas de dommages causés aux tiers.

Pour les dommages causés aux véhicules concernés, s'ils sont dus à une faute de l'agent public, ils sont — si on s'en tient au droit commun — soumis au juge administratif qui applique le droit de la responsabilité de la puissance publique. Il reste au propriétaire du véhicule à prouver la faute de l'agent, ce qui, du fait de son absence et des réalités mêmes de la circulation automobile, sera extrêmement difficile.

La collectivité publique dont ressort l'agent, en l'occurrence la commune, assurerait la couverture de la charge.

Si les dommages surviennent du fait d'un tiers, c'est à celui-ci et à son assurance de couvrir le dommage.

Le problème est plus complexe si les dommages sont causés aux tiers et surviennent du fait de l'agent. C'est un point en discussion avec l'Assemblée Nationale. Il importe, en effet, de concilier :

- les principes généraux du droit ;
- la protection des tiers victimes ;
- le respect des droits et devoirs des propriétaires des véhicules ;
- les finances locales.

Le texte initial du projet, sur lequel nous étions revenus et que nous avons adopté, à l'encontre de celui de l'Assemblée Nationale, ne prévoyait rien ; il entraînait, en conséquence, l'application du droit commun. Pour nous, en effet, il paraissait conforme au droit que la puissance publique assume la responsabilité des fautes commises par ses agents, quitte pour les collectivités locales à se couvrir par une police d'assurance.

L'Assemblée Nationale n'a pas admis cette solution.

Elle a, dans un premier temps, décidé le maintien des effets du contrat d'assurance lors de la conduite en fourrière du véhicule, bien que celui-ci ne soit plus conduit par son propriétaire ou une personne autorisée par lui, en considérant qu'il y avait en quelque sorte « mandat légal ».

Il y a là, certes, d'une part, une exception au droit commun des assurances automobiles, justifiée par le souci d'indemniser rapidement les victimes, d'autre part, une atteinte au principe de la responsabilité de la commune en cas de faute d'un de ses agents. Mais il faut reconnaître que la faute trouvait sa condition première dans l'infraction d'un automobiliste. Il faut reconnaître aussi que le droit de l'assurance doit être un droit nécessairement très évolutif. Dans un texte récent, les dérogations ont été plus profondes encore.

C'est pour pallier toute difficulté juridique qu'en seconde lecture l'Assemblée Nationale a adopté une nouvelle rédaction permettant « s'il y a lieu, un recours contre la collectivité ». « S'il y a lieu », c'est-à-dire, s'il y a *faute* de l'agent, et si le dommage est important.

Cette nouvelle rédaction a le mérite :

— de régler apparemment toutes les hypothèses et toutes les difficultés : puisque l'assurance du propriétaire apparaît comme l'élément indemnisateur, quitte pour elle à exercer les recours nécessaires ;

— de ne pas entraîner de majoration de primes ;

— de régler la question délicate du juge compétent et du droit applicable.

Il est intéressant de citer, sur ce point, le représentant du Gouvernement devant l'Assemblée Nationale :

« Dans sa forme actuelle et du fait qu'il prévoit l'action récursoire contre la collectivité publique engagée, l'amendement proposé tend certes à satisfaire le droit, mais il ne couvre pas toutes les situations puisque, le plus souvent, le véhicule sera seulement assuré

aux tiers ou risque même de ne pas l'être du tout. Dans certains cas, les collectivités locales restent dès lors responsables. Afin de limiter leurs charges — car il serait immoral de leur faire supporter la faute commise par un conducteur qui, de surcroît, pourra être étranger à la commune — il convenait qu'une solution fût trouvée pour atténuer ses conséquences injustes.

« C'est ainsi que, récemment, j'ai enregistré avec satisfaction l'engagement donné à mon administration que, si besoin en était, une extension des contrats d'assurances proposés aux communes comporterait, sans surprime, la couverture des risques nouveaux encourus. »

Il faut ajouter également l'intervention éventuelle du Fonds de garantie automobile en cas de voiture non assurée ou de propriétaire insolvable.

Ces différents éléments devraient apporter toute garantie aux tiers victimes.

Votre commission, consciente des difficultés de trouver une solution parfaite, en droit et en pratique, à un problème qui ne se posera d'ailleurs que fort rarement, se rallie à cette disposition de compromis, sous réserve toutefois d'une légère modification qui devrait éviter tout contentieux inutile.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 25-2. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-2. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-2. — Conforme.</p>
<p>« Ils ne peuvent ensuite être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>« 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 véhi-</p>	<p>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...</p>	<p>« En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné par l'autorité administrative et par le propriétaire ou, en cas de carence ou de refus de ce</p>	<p>« En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »</p>

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>... cule n'est pas en état de circuler dans les conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.</p>	<p>... au propriétaire.</p>	<p>... dernier, par la seule autorité administrative. S'il constate... ... au propriétaire.</p>	

Observations. — Une des nouveautés du texte est de n'autoriser le retrait de la fourrière que des véhicules présentant toutes les garanties de sécurité. A défaut, les travaux reconnus indispensables doivent être effectués par des réparateurs désignés par les propriétaires. Ce n'est qu'après la vérification de la bonne exécution de ces travaux que la restitution du véhicule peut avoir lieu. On peut s'interroger sur les modalités pratiques d'un principe excellent en soi.

Des litiges peuvent naître d'un désaccord du propriétaire sur l'état de son véhicule. C'est pourquoi l'Assemblée avait, en première lecture, décidé qu'un expert devait être désigné par le propriétaire ou, à défaut, par l'autorité administrative. Il lui revenait de déterminer les réparations indispensables.

Nous avons, quant à nous, estimé que l'expert devait être désigné par l'administration afin d'éviter que le propriétaire ne s'adresse à un comparse ou à un garagiste de ses amis qui déclarerait que le véhicule est en parfait état. La réparation de véhicules en mauvais état nous apparaît d'ordre public. Les dangers encourus sont, en effet, toujours très importants. C'est pourquoi nous avons estimé que l'expert devait être désigné par l'administration.

L'Assemblée n'a pas adopté notre solution ; elle n'est pas, cependant, revenue sur la sienne, s'orientant vers un compromis qui ne nous paraît pas satisfaisant. Elle a, en effet, décidé que la désignation de l'expert serait faite d'un commun accord *par l'autorité administrative et par le propriétaire*. Ce n'est qu'en cas de carence ou de refus de ce dernier que l'expert serait désigné finalement par l'administration.

Le désaccord peut donc porter et sur l'état du véhicule et sur le nom de l'expert. La rédaction de l'Assemblée prête à beaucoup d'ambiguïtés, car on peut soutenir que deux experts sont désignés,

l'un par l'administration, l'autre par le propriétaire. En outre, la latitude laissée à ce dernier paraît inexistante puisqu'il n'a que la possibilité d'être d'accord avec l'administration. Il n'en serait autrement que si l'expert, finalement désigné en cas de désaccord, était un troisième homme de l'art.

Toutes ces phases successives compliquent une procédure déjà lourde et longue. Il a paru plus simple à votre commission de s'en remettre au pouvoir réglementaire, dont c'est d'ailleurs le rôle, pour préciser ces modalités de désignation, compte tenu de son engagement de respecter les droits légitimes du propriétaire.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 25-3. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-3. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-3. — Conforme.</p>
<p>« 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.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>« Si le propriétaire ne peut être identifié, le délai précité court du jour où cette impossibilité a été constatée.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>	<p>Conforme.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« 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.</p>	<p>« 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.</p>	<p>Conforme.</p>

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
« Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont, à l'expiration du délai de dix jours, livrés à la destruction. »	<i>Supprimé.</i>	« Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont, à l'expiration du délai de dix jours, livrés à la destruction. »	Conforme.

Observations. — Une autre novation du texte réside dans les conséquences du maintien d'un véhicule en fourrière.

L'article L. 25-3 a créé une notion juridique nouvelle, celle de voiture « réputée abandonnée » après un certain délai, au-delà duquel elle peut être mise en vente ou envoyée à la destruction.

Afin de ne pas encombrer inutilement les fourrières, le projet distingue selon que les voitures présentent ou non une certaine valeur vénale, valeur qui peut d'ailleurs, le cas échéant, permettre, si elle est réalisée, une indemnisation des frais encourus par la collectivité.

Il s'ensuit une différenciation des délais au-delà desquels les véhicules peuvent être estimés « abandonnés ».

— le délai est de 45 jours si la voiture présente une certaine valeur ;

— il est réduit à 10 jours dans le cas contraire.

La discussion entre l'Assemblée et le Sénat porte sur *le point de départ de ce délai*, en ce qui concerne les véhicules sans valeur marchande. Pour l'Assemblée, il part de la mise en demeure faite au propriétaire. Pour le Sénat, il court dès l'entrée en fourrière du véhicule.

La différence n'est pas importante, car la notification faite au propriétaire devrait automatiquement être envoyée, dès l'entrée de la voiture en fourrière, ce qui permettrait de faire courir immédiatement le délai de dix jours.

Dans ces conditions, nous nous rallions au texte de l'Assemblée Nationale, en recommandant à l'Administration de faire diligence.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>« 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 département par le préfet, sont livrés à la destruction sur l'initiative de l'autorité administrative investie des pouvoirs de police en matière de circulation.</p>	<p>« Art. L. 25-4. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-4. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-4. — Conforme.</p>
<p>« 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.</p>	<p>« Art. L. 25-5. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-5. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-5 — Conforme.</p>
<p>« 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.</p>			
<p>« 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.</p>			
<p>« Art. L. 25-6. (nouveau). — L'autorité administrative qui, dans les cas et conditions fixés par un décret en Conseil d'Etat, fait transférer un véhicule abandonné</p>	<p>« Art. L. 25-6. — La collectivité publique intéressée n'est pas responsable des dommages subis par les véhicules visés à l'alinéa 2 de l'article L. 25 et à l'ali-</p>	<p>« Art. L. 25-6. — La collectivité... ... visés à l'alinéa 4 de l'article L. 25-3, placés</p>	<p>« Art. L. 25-6. — Conforme.</p>

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
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.	néa 4 de l'article L. 25-3, placés dans une fourrière non clôturée et non gardée.	dans une fourrière non clôturée et non gardée.	

Observations. — De nombreuses communes ne disposeront pas d'enclos protégés et gardés. Désireuses cependant de se débarrasser d'un véhicule qui encombre la voie publique, elles seront amenées en pratique à faire une discrimination entre les voitures en bon état et paraissant avoir une certaine valeur et celles dont l'abandon peut s'expliquer par la vétusté et le mauvais état. Il semble que, tout naturellement, ces collectivités dirigeront les premières dans des garages, aux frais du propriétaire. On peut donc accepter la rédaction de l'Assemblée qui prévoit que ces communes ne seront dégagées de leur responsabilité qu'au cas où les véhicules envoyés en fourrière ne représenteront qu'une faible valeur marchande.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture.	Texte adopté par le Sénat.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture.	Propositions de la Commission.
<p>« 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.</p> <p>« Il détermine notamment les clauses devant obligatoirement figurer dans le contrat type susceptible d'être passé entre les <i>autorités locales</i> et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules automobiles. »</p>	<p>« Art. L. 25-7. — Conforme.</p> <p>« Il détermine...</p> <p>... susceptible d'être passé entre les <i>collectivités publiques</i> et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules automobiles.</p>	<p>« Art. L. 25-7. — Conforme.</p>	<p>« Art. L. 25-7. — Conforme.</p>

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Dans la rédaction proposée pour l'article L. 25 du Code de la route, supprimer le troisième alinéa.

Art. 2.

Amendement : Dans la première phrase du second alinéa de la rédaction proposée pour l'article L. 25-1 du Code de la route, remplacer les mots :

« ... dans les termes du contrat... »

par les mots :

« ... dans les limites du contrat... »

Amendement : Rédiger ainsi la première phrase du troisième alinéa de la rédaction proposée pour l'article L. 25-2 du Code de la route :

« En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale en deuxième lecture) (1).

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, aliénés ou 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.

« Toutefois, les véhicules réduits à l'état d'épave, abandonnés sur la voie publique et ses dépendances peuvent être à tout moment enlevés et livrés à la destruction par l'autorité administrative. Dans les lieux publics ou privés non ouverts à la circulation publique, il en est de même à l'initiative du maître des lieux. »

(1) Les articles pour lesquels l'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté un texte identique figurent en petits caractères dans le dispositif. Ils ne sont rappelés que pour mémoire et ne peuvent plus être remis en cause (art. 42 du règlement).

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 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. 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 ce cas, l'assureur du propriétaire du véhicule est tenu de garantir dans les termes 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 premier de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957.

« *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 l'autorité administrative et par le propriétaire ou, en cas de carence ou de refus de ce dernier, par la seule 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.

« *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.* — *(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

« 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 département 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.* — *(Adopté conforme par les deux Assemblées.)*

« 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.* — La collectivité publique intéressée n'est pas responsable des dommages subis par les véhicules visés à l'alinéa 4 de l'article L. 25-3, placés dans une fourrière non clôturée et non gardée.

« Art. L. 25-7. — (Adopté conforme par les deux Assemblées.)

« 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 collectivités publiques intéressées et les entreprises aptes à effectuer la démolition des véhicules automobiles. »

Art. 3.

(Adopté conforme par les deux Assemblées.)

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.