



PRÉFET DU NORD

Secrétariat général
de la préfecture du Nord

Direction de la réglementation
et de la citoyenneté

Bureau de la réglementation générale
et de la circulation routière

Mail : pref-reglementation-generale-et-eco@nord.gouv.fr

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES FOURRIÈRES AUTOMOBILES DU NORD



Septembre 2019

Introduction

Suivant les préconisations de plusieurs inspections générales et les orientations données par le ministère de l'Intérieur, il paraissait utile d'engager une démarche visant à élaborer un schéma départemental des fourrières pour déterminer précisément la répartition des compétences entre l'État et les collectivités.

Ce schéma permet ainsi de recenser les autorités locales, communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) notamment, exerçant la compétence d'autorité de fourrière et d'identifier les prestataires placés sous leur autorité.

À ce titre, cette démarche, présentée le 16 mai 2019, lors de la première réunion de présentation et d'engagement dans cette réflexion, devait donner l'occasion d'apprécier la qualité du service public à partir d'un état des lieux de l'existant et permettre ensuite, le cas échéant, selon le besoin exprimé, d'y apporter les adaptations nécessaires.

Le cadre juridique

1 - Le fonctionnement des fourrières avec leur autorité de fourrière.

L'autorité de fourrière, en application de l'article L325-13 du code de la route, est une autorité publique (préfet, président du Conseil départemental, président d'un EPCI, maire). Son rôle est :

- de susciter la création d'une fourrière et d'en confier la gestion à un gardien agréé par le préfet,
- de classer les véhicules mis en fourrière, après avis d'un expert,
- de décider de la destruction ou de la remise au service des Domaines des véhicules réputés abandonnés,
- d'assurer le paiement des frais d'enlèvement, d'expertise et de garde en cas de véhicule abandonné.

Les fourrières dépendent d'une autorité de fourrière unique (articles R325-19 et suivants du code de la route).

Il s'agit du maire de la commune du lieu d'enlèvement du véhicule dans le cas où une convention a été passée entre le gardien de fourrière et la commune.

En l'absence de besoins permanents et de gestion du service public local de fourrières par une collectivité, l'État sera autorité de fourrière par substitution, de manière ponctuelle, en cas de demande d'enlèvement de véhicules par les forces de l'ordre, conformément à l'article R325-21 du code de la route.

2 - Le dispositif d'indemnisation des gardiens de fourrière.

Principe de l'indemnisation : l'arrêté ministériel du 14 novembre 2011 modifié fixe les tarifs maxima des frais de fourrière pour les automobiles.

Deux cas de figure peuvent se présenter :

- *une convention existe entre le gardien de fourrière et la commune et le SPF local de fourrière est donc organisé* : l'indemnisation est alors prévue dans la convention. Elle est forfaitaire et encadrée par les limites de l'arrêté fixant les tarifs maxima.
- *absence de convention entre la commune et le gardien de fourrière et le SPF local de fourrière n'existe pas* : l'indemnisation est alors prise en charge par l'État, également dans la limite des tarifs maxima de l'arrêté susvisé.

Le schéma départemental des fourrières automobiles

1. La méthode d'élaboration du schéma départemental des fourrières dans le département du Nord.

Dans le département du Nord, afin d'établir la situation existante et de conforter juridiquement l'organisation du service public des fourrières (SPF), plusieurs opérations ont été engagées concomitamment depuis cette année.

En ce qui concerne l'élaboration du schéma départemental en soi, l'intention avait été présentée en groupe de travail dès le 16 mai 2019, en commençant par la présentation d'un projet de questionnaire destiné aux collectivités, afin de permettre un recensement des communes ou EPCI étant autorité de fourrière. Cet état des lieux a été réalisé, sur la base d'un questionnaire dématérialisé adressé à l'ensemble des communes et EPCI du département le 4 juin 2019, complété par une campagne d'appels téléphoniques achevée le 11

septembre 2019, permettant d'atteindre l'exhaustivité des réponses attendues. Ce questionnaire avait préalablement fait l'objet d'échanges quant à son contenu et été validé en groupe de travail.

C'est sur la base de ce recensement, qui était le préalable nécessaire pour connaître le plus finement possible l'état de l'existant, que l'élaboration du présent schéma a pu être réalisée.

La Commission départementale de sécurité routière (CDSR), section spécialisée « fourrières automobiles », s'est réunie le 9 juillet 2019 afin de poursuivre, sur la base d'un retour partiel des enquêtes, la démarche d'élaboration du schéma départemental des fourrières automobiles du Nord.

La même formation s'est de nouveau réunie le 27 septembre 2019. Le projet de schéma finalisé sur la base du recensement réalisé durant l'été 2019 lui a été présenté de manière détaillée, auquel elle a adhéré, ainsi que dans le principe de s'engager dans une démarche permanente d'échanges pour en prévoir son évolution en tant que de besoin.

En parallèle de l'engagement dans cette réflexion relative à la rédaction d'un schéma départemental dans le Nord, un autre travail a été mené de manière complémentaire, portant sur la réalisation d'un dossier-type d'agrément pour l'ensemble des gardiens de fourrière du département, sur la base uniformisée d'un cahier des charges rappelant les engagements, afin de mieux encadrer l'activité de gardien de fourrière et d'améliorer le service public.

2. L'état des lieux du SPF local dans le département du Nord.

Suite à l'opération de recensement de l'existant menée durant l'été 2019, comme précisé ci-dessus, l'organisation du SPF local dans le département du Nord est établie comme suit.

A – La mise en œuvre d'un SPF local.

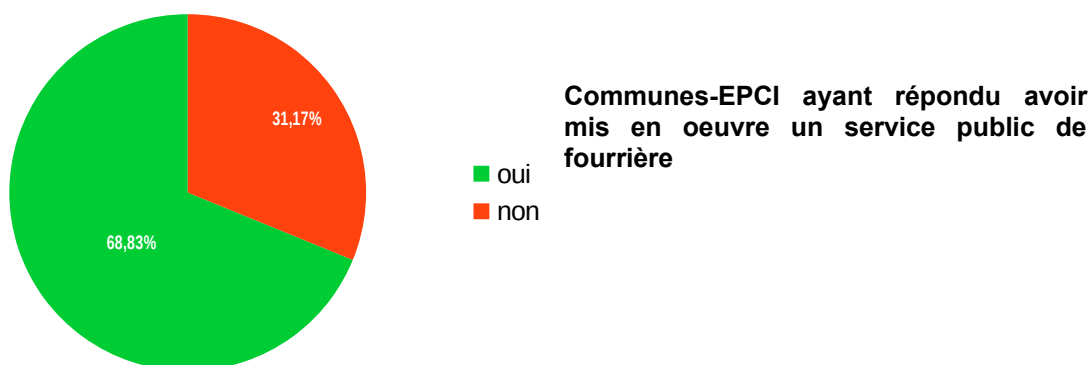
Le département du Nord compte 648 communes. Chacune est membre d'un des 18 EPCI à fiscalité propre qui composent le schéma départemental de coopération intercommunale actuel.

a- Un besoin limité de service de fourrière.

Sur l'ensemble du département, 446 communes n'ont pas organisé de SPF local, compte tenu de l'inexistence du besoin ou de son caractère très occasionnel.

b- Un SPF local organisé, soit directement, soit par transfert à un EPCI.

En revanche, 202 communes (soit 31,2% des 648 communes du Nord) ont formellement mis en place un tel service, soit isolément (130 communes), soit au travers de la délégation de cette compétence facultative à leur EPCI de rattachement, en l'occurrence les 55 communes membres de la Communauté d'agglomération de Cambrai et les 17 communes membres de la Communauté urbaine de Dunkerque Grand littoral. Cela induit que les 130 maires et 2 présidents d'EPCI concernés sont l'autorité de fourrière compétente pour ces collectivités.



B – Les modalités de gestion du SPF choisies par les autorités de fourrière locales.

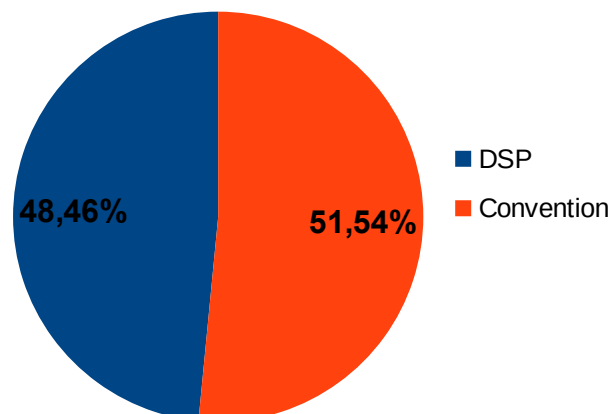
Les autorités de fourrière disposent de 3 modes de gestion possibles pour assurer leur SPF local : la régie directe, la délégation de service public (DSP) ou la convention simple.

Il ressort que plus aucune commune du Nord ne gère son SPF en régie. Pour rappel, Lille, qui était la seule à disposer d'une régie municipale jusqu'au 31 décembre 2018, a fait le choix d'une DSP avec le prestataire EGS à compter du 1^{er} janvier 2019.

Sur les 130 communes ayant mis en place un SPF, 63 déclarent avoir passé une DSP avec un prestataire agréé par le préfet, à commencer par les plus importantes en poids démographique (Lille, Roubaix, Tourcoing...). Généralement, ces conventions de DSP sont pluriannuelles, de 2 à 6 ans, et en moyenne de 4 ou 5 ans.

Pour les 67 autres communes et les 2 EPCI compétents en la matière, ce sont des conventions simples passées avec des gardiens de fourrière agréés, également pluriannuelles.

Modalités de gestion choisies pour le SPF local



C – Les gardiens de fourrière agréés dans le département du Nord.

Les gardiens de fourrières agréés sont au nombre de 31 au 27 septembre 2019. 8 d'entre eux ont un agrément qui arrive à échéance au 1^{er} janvier 2020 et 3 au cours du 1^{er} semestre 2020.

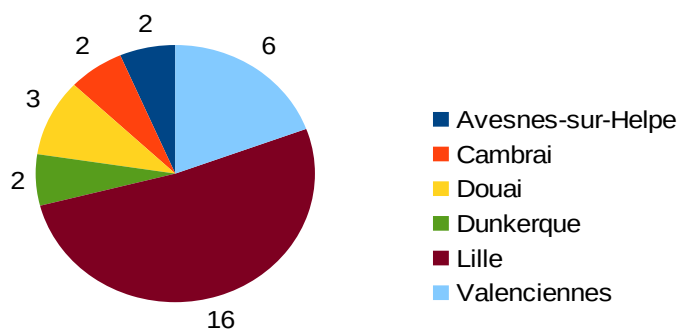
La répartition géographique des 31 fourrières est plutôt homogène sur le département comme en atteste l'annexe cartographique en pièce jointe. En effet, la répartition géographique, bien que concentrée autour de Lille, correspond aux besoins du département et chacun des arrondissements est couvert par au moins 2 fourrières.

Sur 31 gardiens, la répartition est la suivante :

- 2 sur l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe ;
- 2 sur l'arrondissement de Cambrai ;
- 3 sur l'arrondissement de Douai ;
- 2 sur l'arrondissement de Dunkerque ;
- 16 sur l'arrondissement de Lille ;
- 6 sur l'arrondissement de Valenciennes.

2 établissements ont été agréés récemment (décembre 2018) pour la première fois.

Répartition par arrondissement des gardiens de fourrière agréés



3. La satisfaction des besoins dans le département du Nord.

A – La situation actuelle.

Sur l'ensemble des répondants aux enquêtes, à la question de la qualification du besoin (ponctuel ou permanent) :

- 30 communes, à commencer par les plus importantes en poids démographique, déclarent que le SPF correspond à un besoin permanent ;
- 301 communes indiquent qu'il s'agit d'un besoin ponctuel (fréquence déclarée oscillant entre quelques véhicules/an et « jamais arrivé »), et se déclarent très largement peu, voire jamais, concernées par des nécessités de mises en fourrière. La campagne d'appels téléphoniques de l'été 2019 a effectivement permis

de mettre en évidence le fait que beaucoup de communes règlent de nombreuses situations de véhicules susceptibles d'une mise en fourrière bien en amont du déclenchement d'une telle procédure.

Le diagnostic qui en ressort est donc que les collectivités se sont organisées pour faire face aux besoins, que le SPF est donc organisé localement, là où le besoin est permanent, et que la couverture des besoins est ainsi assurée pour les territoires concernés. Les forces de l'ordre nationales (police et gendarmerie), invitées elles-mêmes à répondre à un questionnaire qui leur était spécifique, n'ont pas infirmé ce constat global.

B – Une évolution possible à court terme.

Il convient également d'indiquer que 15 communes se déclarent désireuses d'exercer la compétence et de se doter d'un SPF dans un avenir proche. Par ailleurs, il est à noter que la Communauté d'agglomération de Maubeuge Val-de-Sambre a engagé la réflexion pour se doter d'un SPF communautaire, par transfert de la compétence de ses 43 communes membres.

4. Cas spécifique du réseau autoroutier non-concédé de l'État.

La particularité du département du Nord, traversé et irrigué par un réseau autoroutier non-concédé et quelques voies express à fort trafic autour de la métropole lilloise, nécessite de porter un regard particulier sur le besoin de mise en fourrière sur ce réseau, qui doit satisfaire par ailleurs à des exigences particulières d'intervention en matière de sécurité, à l'instar des dépanneurs-remorqueurs agréés pour intervenir sur ce réseau. A titre indicatif, la CRS autoroutière communique un volume de 381 mises en fourrière pour l'année 2018, dont 284 ont concerné des véhicules voués à la destruction finale.

5. Axes d'amélioration.

L'analyse davantage qualitative des réponses à l'enquête menée durant l'été 2019, complétée par de nombreux échanges téléphoniques avec les interlocuteurs au sein des collectivités locales (élus, DGS, secrétaires de mairie, responsables administratifs, policiers municipaux), incline à leur proposer des pistes d'amélioration, au titre de conseil.

A – Conforter l'organisation juridique des procédures.

La procédure administrative de gestion des mises en fourrière, qui s'articule avec 4 acteurs différents (autorité de fourrière, autorité de prescription, gardien de fourrière, préfet), organisée au travers de DSP ou de conventions avec des prestataires gardiens de fourrière agréés, est très largement connue, appliquée et maîtrisée.

Toutefois, elle gagnerait en efficacité et sécurité juridique en appliquant pleinement les clauses entre les co-contractants. Ainsi la gestion des places de fourrière en serait optimisée et les charges financières des véhicules abandonnés demeureraient résiduelles.

a.- Un meilleur suivi de la gestion des délégataires.

La collectivité délégante pourrait améliorer le contrôle du prestataire délégataire, notamment dans :

- sa gestion des places au travers d'outils tels que les tableaux de bord des entrées/sorties de véhicules mis en fourrière,
- l'accomplissement effectif de sa mission de service public (cf. horaires, disponibilité, accessibilité de la fourrière et de son exploitant),
- la recevabilité des facturations qu'il lui adresse pour les véhicules dont les propriétaires s'avèreraient inconnus, introuvables ou insolvable (véhicules abandonnés ou « 3I »).

b.- La vérification régulière de la validité de l'agrément des gardiens de fourrières.

Par ailleurs, au regard de la disparité déclarée des durées des DSP ou des conventions ou de leurs conditions de reconduction, telles que convenues dans les clauses contractuelles, il appartient aux autorités de fourrière délégantes de s'assurer régulièrement de la validité de l'agrément préfectoral du gardien de fourrière, compte tenu du fait que ledit agrément doit être renouvelé périodiquement à la demande de son détenteur (en pratique tous les 5 ans). La liste actualisée des gardiens de fourrière agréés est, à cet effet, librement accessible sur le site internet de la préfecture du Nord [<http://www.nord.gouv.fr/Demarches-administratives/Activites-et-professions-reglementees/Gardien-de-fourriere>] et sa consultation périodique vivement conseillée.

B – Réfléchir à une éventuelle organisation du SPF local sur une échelle territoriale élargie.

A l'instar de deux EPCI du département sur les 18 qu'il recense, l'avantage de la communautarisation de la compétence fourrière automobile revêt plusieurs facettes :

- optimisation des moyens humains, financiers et juridiques des collectivités au sein du périmètre de l'EPCI, en lieu et place de chacune des communes membres, offrant une plus grande réactivité et un pilotage accru,
- uniformisation et sécurisation juridique de la procédure sous l'égide d'une seule autorité de fourrière et d'un référent dédié, dont la professionnalisation est ainsi optimale,

- couverture garantie des besoins, quand bien même ils demeurent ponctuels, sur de plus larges territoires et souvent ruraux, en périphérie éloignée des communes chefs-lieux d'EPCI.

De nombreuses communes ont exprimé cette attente et militent pour ce transfert de compétence à l'échelle de leur EPCI de rattachement ; un seul EPCI, pour l'instant, s'est engagé dans cette réflexion, comme mentionné ci-avant.

6. Poursuites de la concertation.

A – Proposition de groupes de travail.

La poursuite de la concertation avec les partenaires habituels (collectivités, professionnels, forces de l'ordre) afin d'assurer les échanges, la circulation des informations et des difficultés, le cas échéant, dans un souci d'amélioration constante du service public des fourrières, sera assurée au travers de groupes de travail pilotés par les services du préfet, auxquels sera conviée l'Association des maires du Nord.

Les pistes d'amélioration évoquées au point 5 pourront ainsi être abordées et discutées de manière constructive dans un avenir proche.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux de sécurité juridique, financière, technique, mais également pour assurer la sécurité physique des intervenants professionnels, le cas spécifique du réseau autoroutier non-concédé de l'État, évoqué au point 4 ci-dessus, révèle l'intérêt de disposer d'un cahier des charges particulier en matière de procédures d'intervention lors des opérations d'enlèvement, comportant des spécifications complémentaires et précises et qui serait annexé au présent schéma départemental.

B – Actualisation du schéma départemental.

Le schéma départemental des fourrières automobiles du Nord repose sur un état des lieux à un moment donné. Il est par nature un document-cadre de référence, mais évolutif, notamment du fait de son actualisation régulière qui sera rendue nécessaire du fait des transformations et changements qui interviendront inévitablement dans le paysage actuel, aussi bien du côté des collectivités en raison de leurs choix propres, que de celui des professionnels agréés.

Une consultation périodique des collectivités, à échéance quinquennale, par analogie avec la durée de validité des agréments de gardiens de fourrière, est raisonnable et est susceptible de satisfaire à cette nécessité de mise à jour du présent schéma départemental.

7. Le porter-à-connaissance du schéma départemental des fourrières automobiles.

Le présent schéma fera l'objet d'une diffusion à l'ensemble des communes et EPCI du département, permettant l'échange et le dialogue local avec le représentant de l'État, et ainsi permettre de le faire évoluer ultérieurement pour intégrer davantage de collectivités intéressées, pour leur compte, par l'exercice de la compétence de fourrière, et au-delà, par le passage de conventions, voire de DSP, avec des gardiens de fourrières agréés.

Par ailleurs, considérant le rôle actif des services des forces de l'ordre en matière de fourrières automobiles, ce document sera également adressé au directeur départemental de la sécurité publique, au commandant de groupement de gendarmerie départemental et au commandant d'unité de la CRS autoroutière Nord/Pas-de-Calais.

Il sera également mis en ligne sur le site internet des services de l'Etat dans le Nord.

Annexes : 5

- cartographie de la répartition des gardiens de fourrière agréés
- liste des fourrières agréées
- cartographie des autorités de fourrière recensées
- cartographie de la qualification des besoins
- cartographie du souhait d'exercer la compétence