

# GROUPE D'ÉCHANGES

## GESTION URBAINE DE PROXIMITÉ

Fiche d'expériences septembre 2004

### Améliorer la gestion des «véhicules épaves» dans les quartiers en politique de la ville

En Île-de-France, la gestion des «véhicules épaves» pose des problèmes concrets et complexes dans les quartiers en politique de la ville. Les pratiques des uns et des autres sont hétérogènes et délicates à coordonner. Les coûts financiers sont élevés.



© I'AU RIF - B. GUIGOU

Un véhicule épave et un container abandonné sur le trottoir contribuent au sentiment de dégradation du quartier.

#### Quel est le problème ?

##### Une imbrication de causes

La gestion des véhicules épaves dépend de décisions prises par de nombreux acteurs : la commune, la préfecture, le conseil général, la police nationale et municipale, l'organisme HLM, le «fourriériste», l'épaviste..., dont les pratiques en la matière sont rarement coordonnées et transparentes. Une des difficultés vient du flou juridique. État, collectivités locales et organismes HLM ont des interprétations différentes des textes en vigueur. Ces textes manquent de cohérence et ne sont pas appliqués de façon homogène. D'autres raisons de blocage sont avancées : absence d'orientations générales édictées et mises en œuvre par l'État ; lenteur des délais de paiement de l'État aux prestataires ; saturation des «fourriéristes» et épavistes ; augmentation continue du nombre d'épaves : 430 épaves enlevées à Villeneuve-la-Garenne en 2003 ; 16 300 véhicules mis en fourrière dans le Val-de-Marne en 2003...

#### Des enjeux financiers importants

Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise sont à la charge du propriétaire (article R325-29 du code de la route). Le coût total fluctue : aux frais d'enlèvement (autour de 100 euros) peuvent s'ajouter les frais d'expertise et de garde.

Un des enjeux principaux est de savoir qui paie les frais d'enlèvement et de stockage des épaves en cas de défaillance du propriétaire. Dans ce cas, le payeur n'est pas le même selon la nature juridique du véhicule (épave ou non), le terrain sur lequel est garé le véhicule (public ou privé), le fait qu'il soit ouvert ou fermé à la circulation. La question financière se pose avec une acuité particulière sur les terrains privés appartenant au bailleur et ouverts à la circulation. Pour certains (État, collectivités locales), les frais devraient être pris en charge par le propriétaire du terrain (bailleurs ou ville). Pour les bailleurs, les frais devraient être pris en charge par l'autorité qui prescrit la mise en fourrière (ce peut être la ville ou l'État). Les pratiques varient d'un lieu à l'autre, les difficultés sont fréquentes.



Saturation des fourrières, augmentation du nombre d'épaves..., exemple de la casse d'Aubervilliers

### **Les conditions de réussite de la démarche**

L'hétérogénéité des pratiques et le flou juridique rendent difficile l'identification de «bonnes pratiques». Sur le terrain, il n'y a pas de «recette magique», mais quelques conditions générales de réussite : volonté locale et approche pragmatique, mais aussi identification d'un «chef de projet», clarification des engagements financiers et mise en place d'un dispositif de coordination.

Quelques recommandations générales peuvent être faites.

Pour mettre en place une démarche améliorant la gestion des épaves, il est nécessaire de clarifier les responsabilités et procédures :

- Mettre à plat le contexte juridique, les procédures, identifier les points de blocage.
- Faire un rappel écrit des règles de droit et de leur application et le diffuser.
- Désigner un responsable opérationnel de la démarche.
- Désigner, au sein des services de la ville, une personne de référence pour l'espace public d'un quartier.
- Adapter la convention avec le «fourriériste».
- Faire le point régulièrement au travers d'une réunion de coordination.
- Impliquer les gardiens des bailleurs dans l'identification des épaves et le suivi de la procédure.

- Pour «les véhicules réduits à l'état d'épaves, [qui] sont définitivement irréparables», utiliser la procédure de lutte contre les décharges sauvages (article L. 541-3 du code de l'environnement) plus rapide et moins coûteuse. Il est tout aussi important, et sans doute plus délicat, de prévenir le dépôt de nouvelles épaves et de pérenniser la démarche :

- S'appuyer sur un traitement adapté de l'espace : résidentialisation, clôture, contrôle des accès, amélioration de l'éclairage...

- Intégrer cette action dans une démarche partenariale : convention de gestion urbaine de proximité, démarche d'amélioration de la sécurité.

- Travailler avec les habitants : informer, sensibiliser.

- Mais aussi proposer des lieux où bricoler la voiture avec du matériel adapté et des conseils.

#### **Pour en savoir plus**

- *Actualités HLM*, «Loi sécurité quotidienne. Les véhicules dans les HLM», n°732, 30 août 2002.

- *Le Courrier des Maires*, «Le maire et la mise en fourrière : deux pas en avant, trois pas en arrière !», novembre 2003.

- Rapport d'information pour l'Assemblée nationale, présenté par Bruno Leroux, sur la mise en œuvre de la loi n°2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne.

#### **Mots-clefs :**

**gestion urbaine de proximité, politique de la ville, quartiers, propreté, épaves**



© I'AURIF - B. GEGAUFF

Augmentation du nombre d'épaves à transporter et à broyer Gennevilliers (92).

Plusieurs collectivités locales franciliennes ont décidé de prendre en charge une partie importante des coûts de gestion des épaves : à titre d'exemple, Aulnay-sous-Bois, Trappes, Villeneuve-la-Garenne, le conseil général de Seine-Saint-Denis... La collectivité locale règle la facture du «fourriériste» ou de l'épaviste, puis tente de récupérer la somme engagée auprès du propriétaire du véhicule. Le taux de «recouvrement» est variable. Faible au départ, il atteint 60 % aujourd'hui à Villeneuve-la-Garenne. En général, les résultats sont considérés comme positifs, bien que la mesure soit coûteuse. À moyen terme, l'accroissement continu du budget consacré à cette mesure et la difficulté de maîtrise des coûts peuvent conduire les collectivités locales à s'interroger sur la poursuite de ce type de financements.

### **Qu'est-ce qu'une épave ?**

Le statut du véhicule à enlever — est-ce une épave ou un véhicule en voie d'épavisation ? — a des implications financières. Sur le terrain, la distinction n'est pas toujours évidente à faire...

La Loi distingue :

- **Les véhicules non dégradés laissés sans droit**, ceux qui sont en infraction au code de la route. L'article L325-1 du code de la route prévoit l'immobilisation ou la mise en fourrière de véhicule en infraction au code de la route.

- **Les véhicules en voie d'épavisation**. La loi les définit, de façon ambiguë, comme : «les véhicules privés d'éléments indispensables

à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate, à la suite de dégradations ou de vols». Le nouvel article L325-12 du code de la route, à la suite des lois sur la sécurité quotidienne (15 novembre 2001) et intérieure (18 mars 2003), permet une mise en fourrière des véhicules en voie d'épavisation qui «stationnent» en des lieux publics ou privés où le code de la route ne s'applique pas.

- **Les véhicules réduits à l'état d'épave** «qui sont définitivement irréparables» (réponse ministérielle in JOS du 18 septembre 2003, p. 2846, QE n°6 938. Voir aussi la circulaire n°74657 du 13 décembre 1974). Ceux-ci doivent en principe être enlevés par un épaviste. Pour ces véhicules, l'enlèvement peut aussi être demandé au titre de la loi n°92-646 du 13 juillet 1992 relative aux déchets.

Un officier de police judiciaire (maire, officier de police ou gendarmerie nationale) doit obligatoirement être présent lors de l'enlèvement.

### **Un contexte juridique confus**

La situation juridique actuelle est sujette à interprétations divergentes : il existe des incohérences entre les articles du code de la route et ceux, plus récents, des lois sur la sécurité quotidienne et intérieure. Des réponses ministérielles apportées depuis sur ce thème, notamment à une demande d'une Association départementale des maires de France, n'ont pas contribué à clarifier le débat. Ces incertitudes ont des répercussions sur la prise en charge financière des «véhicules épaves», mais aussi sur la ques-

tion de la responsabilité, de la marge de manœuvre et de l'étendue réelle du pouvoir du maire en tant qu'officier de police judiciaire.

### **Pourquoi améliorer la gestion des épaves ?**

La présence des épaves crée un sentiment d'insécurité pour les habitants. Elle peut constituer un danger (pour les enfants par exemple) et donne aux habitants le sentiment de vivre dans un lieu mal géré. Les habitants ne peuvent comprendre que l'État, la commune et le bailleur se «renvoient la faute». Cela dévalorise et enlaidit le site et dégrade l'attractivité commerciale. Cela s'accompagne souvent d'activités mécaniques informelles qui génèrent des nuisances (pollution, odeurs, dangers...).

La présence d'épaves est parfois le signe de l'existence d'une «économie parallèle» active autour de la mécanique et de la voiture (par exemple des pièces détachées).

Traiter les épaves rapidement et efficacement contribue à améliorer le cadre de vie quotidien des habitants, l'apparence du quartier et à lutter contre le sentiment d'insécurité des habitants. Pour les habitants, c'est aussi un signe de bonne gestion du quartier.

### **Quelques exemples de démarches**

En Île-de-France, plusieurs sites ont mis en place des démarches pragmatiques pour améliorer la gestion.

Ci-contre, quelques exemples parmi d'autres.

### Villeneuve-la-Garenne (92) : une prise en charge par la commune et par la police municipale

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Initiative : de qui ? quand ?</b> | En 2002, la commune.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Pourquoi ?</b>                    | Améliorer l'efficacité de la gestion et la propreté, lutter contre le sentiment d'insécurité.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Comment ?</b>                     | Mise à plat des procédures et du contexte juridique par la direction des affaires de sécurité et de prévention.<br>Accord local sur l'interprétation des textes et le partage des responsabilités.<br>Organisation partenariat et concertation entre acteurs : bailleurs, fourrieriste, police nationale et municipale.                                                  |
| <b>Quelles actions ?</b>             | Gestion des épaves prise en charge par la police municipale sur les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique.<br>Signature d'un contrat «fourrieriste»-commune.<br>Édition d'arrêtés municipaux pour l'enlèvement de déchets.<br>Réunion semestrielle de coordination et bilan : commune, grand projet de ville, bailleurs, police, «fourrieriste». |
| <b>Quel bilan ?</b>                  | Augmentation du nombre de véhicules enlevés : 170 en 2002 ; 430 en 2003.<br>Plus efficace et plus rapide.<br>Financement par la commune, coût annuel évalué à 22 500 euros<br>(hors frais de personnel, une fois déduit les sommes recouvertes auprès des propriétaires).                                                                                                |
| <b>Contacts</b>                      | Villeneuve-la-Garenne, direction des affaires de sécurité et de prévention, <b>M. Rouderies : 01 40 85 58 71</b>                                                                                                                                                                                                                                                         |

### Aulnay-sous-Bois (93) : une démarche coordonnée entre la commune et les bailleurs et un atelier mécanique pour les habitants

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Initiative : de qui ? quand ?</b> | Rencontre de plusieurs initiatives : groupement d'intérêt public (GIP) du grand projet de ville, ville, bailleur.<br>S'inscrit dans la démarche d'amélioration de la gestion urbaine de proximité (1998).                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Pourquoi ?</b>                    | Améliorer l'efficacité de la gestion et la propreté, lutter contre le sentiment d'insécurité.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Comment ?</b>                     | Diagnostic du GIP du Grand Projet de Ville sur les épaves (2000).<br>Un référent pour la démarche : le chargé de mission gestion urbaine du service voirie de la commune.<br>Organisation du partenariat : ville, bailleurs, police nationale et municipale, signature de conventions ville-bailleur.                                                                                                                                                                    |
| <b>Quelles actions ?</b>             | Identification et suivi des épaves par les référents de proximité ville et bailleur lors d'une visite hebdomadaire du secteur d'habitat.<br>Gestion par la police municipale sur les voies privées et publiques ouvertes à la circulation.<br>Grand nettoyage des épaves deux fois par an.<br>Ouverture d'un atelier mécanique géré par la ville : lieu où les habitants bénéficient de conseils et de matériel pour réparer leur véhicule de façon propre et sécurisée. |
| <b>Quel bilan ?</b>                  | Procédure plus rapide.<br>Baisse sensible du nombre d'épaves : 617 en 2002, 546 en 2003.<br>Cette baisse est expliquée par les campagnes d'information auprès des habitants et par l'ouverture de l'atelier mécanique qui accueille environ 50 personnes par jour.<br>Financement par la ville et le conseil général.                                                                                                                                                    |
| <b>Contacts</b>                      | Aulnay-sous-bois, <b>M. Daouda Sanogo : 01 48 79 63 63, voirie-gup@aulnay-sous-bois.com</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

### Le Val-de-Marne (94) au «milieu du gué» : une démarche coordonnée État-interbailleur

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Initiative : de qui ? Quand ?</b> | En 2002, l'AORIF (Association des organismes HLM d'Île-de-France) du Val-de-Marne, sur initiative d'un bailleur du 94.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Pourquoi ?</b>                    | Homogénéiser les pratiques, identifier qui prend en charge les coûts d'enlèvement des épaves.                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Comment ?</b>                     | Réunion interbailleurs avec appui d'une juriste de l'Union nationale HLM.<br>Réunion entre services de la préfecture, bailleurs du Val-de-Marne et AORIF 94.<br>Mise à plat des procédures au travers de fiches techniques élaborées après réunion entre l'État et les bailleurs, puis diffusées par l'AORIF et par la préfecture.                                                           |
| <b>Quelles actions ?</b>             | Information des acteurs sur la procédure par l'AORIF et la préfecture : diffusion des fiches...<br>Information par la préfecture des commissariats du département sur la procédure.<br>Pour les cas litigieux (non identification du propriétaire sur des terrains appartenant au bailleur), principe d'acceptation d'un partage des frais entre État, collectivité locale et organisme HLM. |
| <b>Quel bilan ?</b>                  | En cours, sous forme de questionnaire envoyé au bailleur par l'AORIF.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Contacts</b>                      | AORIF du Val-de-Marne, chargée de mission, <b>Rehéma Mhadjou : 01 43 97 74 24, aorif94@opac94.fr</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |