



FOURRIÈRE : UNE RÉGLEMENTATION CADUQUE ET DES DÉPANNEUSES HORS LA LOI...

# Le scandale des enlèvements illégaux



Les véhicules de la fourrière arpentent nuit et jour les boulevards des grandes agglomérations. La consigne est donnée aux chauffeurs : sus à l'automobiliste mal stationné ! Un mal nécessaire ? Sûrement. Des pratiques toujours licites ? Rien n'est moins sûr.

**R**apides et maniables, ce sont principalement des petits 4x4 qui veillent au grain dans les centres urbains. Equipés d'un panier de levage articulé, ils soulèvent avec une déconcertante facilité n'importe quel véhicule mal garé. Grâce à leur gabarit compact, ils évoluent au mieux dans la circulation et, détail d'importance, s'engouffrent sans peine dans les par-

kings étroits ou souterrains des pré-fourrières. Rien ne vaut l'efficacité de telles "abeilles".

#### Des privés au service de l'Etat

Les préfets confient ce marché à des sociétés privées, sur le principe de la délégation de service public. Un très bon moyen pour l'Etat de se décharger des problèmes de fonctionnement du système, et un très très bon

moyen d'aiguiser la hargne du fourriste, qui se rémunère sur le nombre de véhicules enlevés. Rien de répréhensible a priori sachant que sont ici sanctionnées des infractions au code de la route. Pour autant est-ce une raison suffisante pour confondre juge de paix et chasseur de primes ? Car l'affaire prend des tours et des détours forts différents selon que vous habitez Marseille, Lyon ou Champi-

gny-sur-Marne (94). Bon an mal an, on dénombre environ 700 mises en fourrière par jour à Paris (2,2 millions d'habitants) contre 70 seulement pour le département du Val-de-Marne (1,3 million d'habitants). Notez par ailleurs que le montant à payer pour récupérer son auto s'avère plus élevé dans les villes de plus de 400 000 habitants. D'autre part, si l'on admet que code de la route et code pénal

œuvrent pour le bien de tous, les fourrières auraient elles-mêmes à craindre le glaive de la justice...

#### On s'arrange avec les règles ?

Avec cette enquête vous allez découvrir les failles juridiques d'un système qui tourne à plein régime. A Paris, les PV d'enlèvements tombent parfois au rythme d'une voiture enlevée toutes les deux minutes. Or, la simple lec-

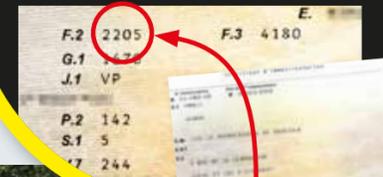
ture des textes de loi éclaire sur l'illégalité d'une bonne part de ces mises en fourrière quotidiennes. Pourtant, en haut lieu, on évite d'y regarder de trop près, alors même que forces de l'ordre, dépanneurs, gardiens de fourrière savent tous pertinemment que les règles sont bafouées. Et pour cause, tous connaissent les limites techniques et légales d'une si secrète "carte blanche". Explications. ■

E. BOULIÈRE

# Enlèvements : pourquoi ils sont illégaux

**Quel PTAC pour votre auto ?**

La donnée d'homologation du PTAC (poids total autorisé en charge) est sur votre carte grise à la ligne F2. Ici, 2 205 kg.



## UNE LOI TRÈS ÉVASIVE...

Dès que l'on se penche sur les textes réglementaires, divers problèmes surgissent. Flou juridique, contradictions, contraintes opérationnelles... Dans certains cas, la procédure d'enlèvement devient aussitôt particulièrement contestable.

### 1. D'office, un métier au cadre flou

■ Toute opération de remorquage est régie par l'arrêté du 30 septembre 1975. Ce texte, pas tout jeune, fixe avant tout le cadre réglementaire de la profession de dépanneur. Il y est fait état du mode opératoire d'un dépannage dit "relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés". Et la fourrière, on en parle où ? **LE PROBLÈME :** cet arrêté de 1975 ne reconnaît en fait absolument pas l'évacuation d'un véhicule mal garé ! Une mise en fourrière n'a en effet rien à voir avec une panne ou un

accident de la route. Au passage, si un incident majeur survenait lors de ces opérations d'enlèvement, n'importe quelle juridiction ne manquerait pas de souligner cette étrange attribution de compétences... Mais, au fil du temps, l'usage a voulu que soit acceptée cette dérive juridique. Les professions de dépanneur et de fourrier ont été considérées comme ne faisant qu'une. Dès lors, c'est bien l'arrêté de 1975 qu'il faut appliquer. Appliquons-le et passons au point n° 2.

### 2. Des restrictions catégorielles

■ L'article 7 de ce fameux arrêté de 1975 précise que "tout véhicule de remorquage [...] doit être pourvu d'une autorisation du préfet de mise en circulation délivrée sous la forme d'une carte blanche barrée de bleu" (voir ci-dessous). Cet indispensable sésame s'obtient après en avoir fait la demande auprès des Dreal\* (Driea\*\* en Ile-de-France). Cette carte fait état de diverses mentions administratives (propriétaire, immatriculation, poids...) et permet de répertorier les dépanneuses en quatre

catégories : A, B, C, E. Chaque catégorie s'y voit signifier ses limites (poids maxi à tracter, rayon d'action) en termes de remorquage. En cas de souci de conformité, les services gouvernementaux doivent, en principe, s'opposer à la délivrance de la carte blanche. Dans les faits, et puisque leurs responsables sont nécessairement au courant des choses, on autorise ouvertement les dirigeants de fourrière à utiliser des véhicules non adaptés à la situation. La preuve avec les points 3 et 4.

### 3. Pas plus de 1 800 kg en remorque

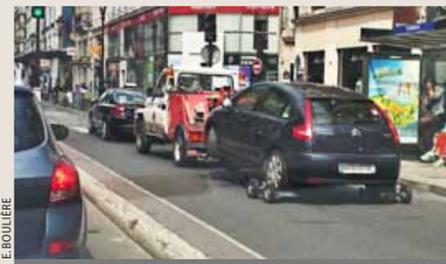
■ Les "dépanneuses" de la fourrière qui nous préoccupent aujourd'hui relèvent de la catégorie A : celle qui distingue ces agiles petits 4x4 des plus grands camions plateau (catégorie B ou C). Le Toyota Land Cruiser ou le Land Rover Defender visibles sur les photos ci-contre sont deux modèles représentatifs de cette catégorie, et les plus utilisés.

**LE PROBLÈME :** une catégorie A n'a pas le droit de remorquer un véhicule d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 1 800 kg ! L'article 6 de l'arrêté de 1975 se ré-

vèle très explicite sur les possibilités des catégories A : "véhicule permettant de remorquer un autre véhicule d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 1 800 kg". Léger souci, la plupart des autos actuelles dépassent allègrement ce PTAC. Cela freine-t-il les fourrières ? Voyez ci-contre...

Autre injonction de la loi : interdiction de dépasser 60 km/h durant le remorquage. Course au rendement oblige, nous avons constaté que cette limite n'était guère respectée et ne l'avons jamais vue sanctionnée.

### 4. Parfois limité à 500 m et 25 km/h



Impossible de tracter sur plus de 500 m ? Pourtant, cette C4 sur roulettes le sera sur près de 2 km... Autres entorses à la loi, l'emprunt de la voie de bus et "l'oubli" de la plaque stops+clignotants à poser à l'arrière.

tifs (engin de levage, chariot, dolly)". Les dolly en question sont justement les chariots à roulettes dont se servent les fourrieristes pour soulever, déplacer et tracter les autos en infraction.

**LE PROBLÈME :** la catégorie E n'est pas autorisée à remorquer un véhicule avec roulettes sur plus de 500 m ! Elle n'est censée que le rapprocher d'un camion plateau,

qui trop gros, n'aura pu intervenir, dans une rue étroite par exemple. Et 500 m c'est peu... Durant notre enquête, nous avons maintes fois suivi de tels équipages sur plusieurs kilomètres ! De plus, en configuration E, la loi impose un maxi de 25 km/h. Là encore, on roule bien au-dessus...

### 5. Des interprétations "pratiques"

■ Interrogés par nos soins, les plus avertis du monde du dépannage s'offusquent parfois de toutes ces contradictions juridiques. Pour se dire "en règle", certains se retranchent derrière les possibilités de conduite offertes avec un permis BE (remorque de plus de 750 kg) ou C (poids lourds) et les règles communes du remorquage. C'est oublier un peu vite que, dans ce cas, la prétendue remorque (en l'occurrence une voi-

ture mal garée) devrait posséder un système de freinage indépendant. Condition à laquelle elle ne peut aucunement répondre. D'autres, empêtrés dans les textes, concluent (à tort) qu'une dépanneuse de fourrière tractant un véhicule est aussitôt à considérer comme un ensemble à trois essieux, et donc légal... Un micmac dû à l'absence de textes officiels clairs qui laisse le champ libre à toutes les interprétations.

## FLAGRANTS DÉLITS DE SURCHARGE

Les textes sont clairs : pour une petite dépanneuse, interdiction de tracter plus de 1 800 kg ! Sur le terrain, voici ce que donne une journée type dans le milieu de la fourrière.

Mercedes S500  
PTAC : 2 545 kg



Toyota Corolla Verso  
PTAC : 2 035 kg



Renault Laguna  
PTAC : 1 936 kg



Renault Scénic  
PTAC : 2 010 kg



Fiat Doblò  
PTAC : 2 110 kg



Renault Trafic  
PTAC : 2 770 kg



Toyota Rav4  
PTAC : 2 190 kg



## Utilisation des roulettes : à la russe !

Roulant sur leurs propres roues ou hissées sur ces fameux dolly, les véhicules enlevés connaissent bien des vicissitudes. Si les plus professionnels des chauffeurs sanglent les roues des autos, l'affaire est zappée la plupart du temps. Reste à prier pour que le revêtement de la chaussée soit en très bon état. Car, vu les allures prises par certains chauffeurs, on redoute

souvent le pire (photo centrale). Par ailleurs, à l'enlèvement, ces chariots sont de vrais pousse-au-crime : souvent on force, on tire, on appuie sur les carrosseries lors de la manœuvre. A quand des consignes données aux chauffeurs ? A quand une réglementation sérieuse de ces pratiques ? Deux points essentiels qui éviteraient au moins des dommages à nos autos.



Parfois, le travail est correctement réalisé : la roue avant du véhicule enlevé est ici correctement sanglée sur le panier de levage.



On frôle la folie : les dolly non sanglés sur l'essieu arrière se sont placés de travers durant le roulage. La voiture avance en crabe sur la voie.



Pratique, le dolly autorise toutes les audaces lors de l'enlèvement, même dans des trous de souris. Ça passe ou... comme là, ça frotte !

**Article 6**  
"Catégorie A : véhicule permettant de remorquer un véhicule d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 1 800 kg."

**Article 16**  
"Ce véhicule est classé dans la catégorie E. Son équipement [...] ne l'autorise pas à remorquer [...] sur une distance supérieure à 500 m."

Toute dépanneuse doit s'être fait délivrer cette carte blanche. Carte blanche qui se fonde sur des articles réglementaires (ici, les n° 6 et 16) limitant son champ d'action.

PHOTOS: E. BOULIÈRE

PHOTOS: E. BOULIÈRE

# Voiture enlevée... faut-il toujours payer?

## Contrez intox et pressions

### ■ Rapidité d'exécution et abattage

Pour les avoir vus en action des jours durant, les "enleveurs" sont ultrarapides. La société privée y joue son chiffre d'affaires et les chauffeurs des dépanneuses sont rémunérés au rendement. Ce que l'on sait moins, c'est que ces chauffeurs ne sont pas habilités à recevoir des paiements. En cas de reprise anticipée du véhicule par le propriétaire – un droit absolu mais méconnu (voir ci-après) –, le fourriériste doit rappeler la brigade de police qui a verbalisé afin que celle-ci encaisse l'amende. Résultat: une dépanneuse à vide, une brigade de police monopolisée et des frais d'enlèvement minorés... Mauvais pour le business et le pourquoi du branle-bas de combat.

■ **Voiture au sol, stoppez tout:** si le fourriériste est déjà présent sur les lieux, mais qu'il n'a pas encore touché au véhicule, faites immédiatement stopper la procédure! Quoi qu'il dise, vous pouvez reprendre le volant et éviter son départ vers la fourrière. Surtout, dans ce cas précis, vous n'avez à régler que les frais dits "d'opérations préalables" (art. R.325-29 du code de la route), soit 15,20 € seulement (et, par ailleurs, le PV de stationnement, bien sûr).

■ **Deux roues en l'air, repartez quand même!** Si, à votre retour, les opéra-



tions ont débuté (roulettes ou grutage), rien n'est perdu pour autant. Car, contrairement à ce que certains vous font croire, il est encore possible d'arrêter la manœuvre. Et ce, répétons-le, même si deux roues ne touchent plus le sol. Cette fois, vous serez redevable de l'intégralité des frais d'enlèvement, soit 126 € dans les grandes villes (à payer à la police, qui doit se déplacer, rappelons-le). Mais vous économiserez les 10 € de frais de garde sur le site de la fourrière et vous éviterez de perdre une ou deux heures...

**Tactique dès l'arrivée: placer vite fait un dolly sous les roues. L'auto ne touchant plus le sol, les frais d'enlèvement sont dus! Utile aussi pour vous faire croire que votre voiture ne peut vous être rendue.**

Travail d'équipe. A peine les policiers ont-ils posé le PV que les hommes de la fourrière s'affairent. L'opération ne dure en moyenne qu'une à deux minutes, histoire de ne vous laisser aucune chance.



PHOTOS: E. BOULIERE

## PTAC > 1 800 kg : opposable à la fourrière ?

■ Retenez bien qu'à ce jour un enlèvement effectué par un camion plateau reste 100% légal. Notre propos ne concerne que les 4x4 de catégorie A (1 800 kg de charge maxi). Si le PTAC de votre auto dépasse ce chiffre fatidique, vous pourriez être tenté d'en jouer. Mais s'opposer à un enlèvement au pied de la dépanneuse n'est pas une mince affaire. Sur place, la police invoquera le refus d'obtempérer (3 750 €

d'amende et 3 mois d'emprisonnement maxi) pour refroidir les velléités des plus contestataires. Pourtant, la loi est en votre faveur, ce qui pourrait vous permettre de l'emporter. L'idéal? Etre avocat (voir ci-dessous).

■ **Rappel:** sur le fond, contester une mise en fourrière est possible. Saisissez le procureur de la République et avancez les arguments permettant de réfuter la réalité de l'infraction.

## Quand un avocat voit rouge...



Un avocat parisien, M<sup>e</sup> Dufour, a réagi en se voyant enlever son Range Rover par un petit 4x4 de la fourrière. Il s'est physiquement opposé à l'enlèvement. Face à la conviction d'un homme de loi, la police a préféré faire appel à un (providentiel) camion plateau pour procéder à l'opération.

PHOTOS: S. DUFOUR

## Combien ça coûte

Les tarifs d'enlèvement diffèrent selon la taille de l'agglomération. La sanction financière sera plus lourde à Bordeaux, Marseille, Lyon ou Paris. Attention, des frais de garde (10 €) s'ajoutent d'office et se cumulent selon le nombre de jours passés en fourrière.

Retenez qu'au-delà du 3<sup>e</sup> jour de garde un expert viendra juger de l'état du véhicule. Cette expertise est réalisée aux frais (61 €) du propriétaire de l'auto. Passé 30 jours, la voiture sera considérée comme abandonnée, et pourra être vendue ou détruite (10 jours seulement si sa valeur est évaluée à moins de 765 €). Songez aussi au prix du taxi pour rejoindre la fourrière...

	Grandes agglomérations
Amende stationnement gênant	35 €
Frais d'enlèvement	126 € (116,56 €*)
Frais de garde journaliers	10 € (6,18 €*)
<b>Total minimal</b>	<b>171 € (157,74 €*)</b>

\*Villes de moins de 400 000 habitants.

**Auto Plus** LE VERDICT  
Briser le silence et légiférer haut et fort

Si les plus avertis avaient déjà l'info, désormais tout le monde en profitera. De fait, les autorités concernées vont enfin pouvoir (devoir?) poser les bons textes sur les bonnes infractions. Car loin de faire l'apologie du stationnement sauvage, notre enquête vise à rendre l'application de la sentence conforme à la loi. Impossible d'imaginer que l'argent des infractionnistes autorise n'importe quelle dérive. Ou bien alors...