

Problématique Générale Garages

Préparation AG 16/12/2015

Présentation de l'enquête auprès des copropriétaires de logements – Octobre 2015

1. Contexte et objet du document

1.1. Rappel du contexte

L'année 2014 a marqué l'achèvement du programme de rénovation globale de la résidence, voté en 2012.

Lors de l'élaboration du programme, en 2010, nous avons omis le secteur des garages, n'ayant pas connaissance des obligations qui nous incombent aujourd'hui, quant à l'alimentation des véhicules électriques ou hybrides, dont le marché est soutenu par les promoteurs publics de la transition énergétique.

2015 est donc l'occasion de s'interroger sur le périmètre et la nature de la modernisation des garages souhaitée, afin d'inscrire ces travaux, et les modalités de répartition de leurs coûts, dans un cadre de cohérence, avant de les présenter en AG fin 2016, puis de les réaliser en 2017.

1.2. Emergence du besoin d'évolution

Plusieurs facteurs concourent au besoin d'évolution de notre modèle gestion garages :

- La nécessité de se conformer aux lois sur le rechargement des véhicules électriques (droit à la prise),
- L'obsolescence de notre règlement de copropriété pour répondre à cette obligation,
- Le besoin d'entretien des parties communes garages et de modernisation des portes privatives,
- L'inadaptation de la répartition de nos charges quant aux critères d'utilité définis dans la loi de 1965,
- La situation spécifique des propriétaires de garages non résidents, (en progression depuis 5 ans),
- Les besoins de renforcer la sécurité par l'extension du contrôle d'accès entre garage et logements,
- Les difficultés de gestion des parkings visiteurs, parties communes.

1.3. Démarche et objectifs de la commission garages – Enquête

L'AG du 14/12/2014, dans sa 28^{ème} résolution, votée à l'unanimité, a décidé de constituer une commission composée de Louis DECHELETTE, Pierre OLIVIER, Jean-Luc PAYNO, et Charles PITAULT, pour étudier l'électrification des garages permettant notamment la recharge des véhicules électriques, et les adaptations complémentaires : portes de garages électriques, sécurisation des sas d'accès et évolution du contrôle d'accès portail.

La commission a donc étudié les contraintes techniques pour le rechargement simultané de plusieurs véhicules.

L'importance des infrastructures nécessaires et des enjeux financiers associés a rapidement amené les membres de la commission à accompagner l'étude technique d'une double interrogation juridique, conduite par P.OLIVIER :

1. Comment modifier notre règlement de copropriété pour répondre aux exigences légales ?
2. Qui décide quoi et qui paie quoi pour les garages ? (choix de la clé de répartition des charges)

Le présent document a pour objectif de partager le résultat de nos investigations, sur le plan juridique, et d'interroger les résidents, comme nous l'avons fait à chaque étape des projets d'évolution, pour orienter la poursuite de nos études en adéquation avec les souhaits du plus grand nombre. Il s'agit de **recueillir des avis et non des engagements**.

Il s'agit bien d'étudier, aucune décision de travaux ou de modification juridique ne sera prise en 2015.

2. Etat des lieux

2.1. Etat des lieux patrimonial et configuration

La résidence dispose de 185 garages (fermés) et 57 parkings (ouverts) privatifs, soit 242 emplacements (+ 15 parkings visiteurs en parties communes). Chaque garage compte pour 4 /10 000ème de la masse générale contre 3 /10 000ème pour les parkings. L'AG de 2013 ayant entériné la pratique usuelle de fermeture des box ouverts, nous appellerons tous ces emplacements privatifs « garages » sans distinction de leur statut réel.

A ce jour, sur ces **242** garages, 32 soit 13,2 % appartiennent à 28 propriétaires non résidents, essentiellement des habitants du quartier de St-Just, généralement peu intéressés par la gestion de notre résidence. Ainsi à la dernière AG seuls 8 / 28 soit 29% des propriétaires de garages étaient représentés alors que le quorum global était de 79%.

Notons par ailleurs que si la moyenne ressort à 1,1 garage / logement, 19 logements soit 10% n'en disposent pas.

En sus de la masse générale, les garages contribuent aux charges spéciales « bâtiments » et « ascenseurs », avec des tantièmes variables selon leur localisation et leur niveau. La répartition sur les 5 niveaux est présentée ci-après :

Localisation	P10 (N -1)	P12 (N-2)	P14 (N-3)	P16 (N-4)	P18 (N-5)	Total	Tant MG
Garages fermés	43	47	26	34	35	185	742
Parkings "ouverts"	13	8	10	14	12	57	171
Nbre total garages	56	55	36	48	47	242	913
Dont extérieurs	5	7	9	5	6	32	121
% Extérieurs	8,9%	12,7%	25,0%	10,4%	12,8%	13,2%	13,3%

2.2. Etat des lieux juridique « garages »

Notre règlement de copropriété du 28 juillet 1975 à la page 68 contient une disposition essentielle du chapitre « destination » qui n'a pas été respectée :

DESTINATION DE L'IMMEUBLE – USAGE DE SES PARTIES

CHAPITRE 1

DESTINATION DE L'IMMEUBLE

ARTICLE 11

« L'immeuble est entièrement destiné à l'habitation pour ce qui concerne les lots principaux (appartements) et à l'usage des dépendances directes des appartements pour les lots secondaires tels que les celliers et les garages et les parkings couverts ».

Force est de constater une importante dérive avec 13,2 % des garages n'appartenant pas à des résidents. Ces ventes ont donc été réalisées sans respecter cette disposition de notre règlement de copropriété.

2.3. Les parkings visiteurs

Le SDC (syndicat des copropriétaires) dispose de 15 parkings visiteurs (3 par niveau) définis comme parties communes. Le règlement de copropriété (article 13 page 71) stipule « **les parkings visiteurs devant rester à la disposition des personnes étrangères à l'immeuble** ».

Après une campagne de sensibilisation « énergique » menée par le conseil syndical et le gardien, le taux de « squat » de ces parkings a fortement baissé (sans être totalement résorbé) mais de ce fait le taux d'utilisation « conforme » est très faible. La nature ayant horreur du vide, l'usage inapproprié est relancé dès la pénurie de place, surtout en hiver.

Notons par ailleurs que les résidents sans garage ne disposent pas de bips pour accueillir leurs visiteurs.

2.4. Situation électrique

Le règlement de copropriété inscrit dans les charges communes générales (article 17 page 72) « **l'ensemble des frais d'électricité à la seule exception de ceux se rapportant à la consommation enregistrée pour chacun des compteurs abonnés** ». Ainsi nos charges de chauffage (poste de dépense n°1) ne sont pas réparties à travers la clé chauffage mais en masse générale et donc également imputés aux garages.

Ce principe de regroupement en masse générale des frais d'électricité est d'ailleurs justifié page 73 article 18 :

« ...la copropriété bénéficiera d'un tarif EDF spécial, dit TARIF VERT. Or la structure même de ce tarif ne permettant pas une répartition proportionnelle des frais d'électricité, ceux-ci seront considérés, comme il vient d'être dit ci-avant, comme charges communes générales et répartis en tant que tels entre tous les copropriétaires... ».

3. Les incohérences

3.1. Alimentation pour rechargement des véhicules électriques et hybrides : la loi

Le « droit à la prise » défini par les lois Grenelle 2 de 2011 s'applique aux copropriétés depuis le 1/1/2015. Le syndic est donc censé présenter une résolution en AG pour satisfaire cette exigence, ce qui est pratiquement impossible dans notre configuration technique et juridique actuelle, alors que ce marché progresse. Nous devons donc y réfléchir.

3.2. Fin du tarif vert EDF

La situation citée en 2.4 (article 18) devient caduque, la dérèglementation et l'ouverture du marché à la concurrence entraînent la suppression du tarif vert EDF à compter du 1/1/2016.

3.3. Critère d'utilité de répartition des charges

L'article 10 de la loi du 10 juillet 1965 organise les règles de répartition des charges selon les **critères d'utilité**. A titre d'exemple un copropriétaire du 5^{ème} étage paiera plus de charges d'ascenseur que celui du 1^{er} étage, car il a plus d'utilité de l'ascenseur.

Le rédacteur du règlement de copropriété n'a pas prévu (cf §2.2) que des copropriétaires de garages seraient extérieurs à l'immeuble. Dès lors, la répartition des charges affectées aux garages ne respecte pas ce critère d'utilité.

- Les copropriétaires de garages paient des charges (chauffage, jardin, ...) qui ne les concernent pas,
- Les **12,3 %** de copropriétaires extérieurs garages ne paient que **1,3%** des charges imputables aux garages.

Notre modèle de gestion est totalement déséquilibré, notamment du fait d'un défaut de respect du règlement de copropriété dans ses dispositions les plus essentielles : la **destination de l'immeuble**.

3.4. Difficultés à modifier la répartition des charges

La loi de 1965 exige l'**unanimité** pour toute modification du règlement de copropriété affectant la répartition des charges. Il est toutefois totalement utopique d'espérer réunir **TOUS** les copropriétaires au même moment.

Nous sommes donc dans une impasse dont il est possible de sortir par voie consensuelle, comme le conseillent les avocats spécialisés, c'est à dire d'utiliser une majorité de vote plus réaliste puis d'attendre le délai de recours de 2 mois (article 42 de la loi de 1965). S'il n'y a pas de contestation devant le TGI, le règlement est alors définitivement adopté, et dans l'alternative le juge tranchera.

Compte tenu du non respect du règlement (destination), des critères d'utilité (répartition électricité et charges garages) et de la caducité de certaines dispositions (EDF), nous pouvons être optimistes quant au résultat.

4. Besoins de travaux « garages »

4.1. Travaux portes garages privatives

La majorité de nos portes de garages basculantes sont vétustes et très peu pratiques. L'idée est d'étudier de nouveaux modèles de portes (rideaux ou panneaux) à enrouleur, moins dangereux et plus faciles à électrifier. Le(s) modèle(s) serai(en)t validé(s) fin 2016 pour des installations (éventuellement en achat groupé) en 2017.

Coût estimatif (charge privative) : environ 1 500 € pour une porte électrifiée en achat groupé (> 10)

4.2. Electrification générale « de confort » dans les garages

Installation électrique collective faible intensité (<1 KW ?) pour alimentation faible puissance : porte garage, éclairage intérieur, avec disjoncteur puissance. Interdiction de branchements permanents type congélateur...

Compte tenu de la faible consommation l'Installation et les consommations seraient mutualisées entre garages (clé ?)

4.3. Electrification optionnelle rechargement véhicules

Le chargement de véhicule nécessite des puissances qui ne peuvent être fournies par le réseau précédent. Il s'agit donc d'étudier la mise en place d'une infrastructure horizontale dans les garages équivalente à ce que l'on a dans nos « colonnes montantes » sur nos paliers pour alimenter nos compteurs individuels. Chacun peut ainsi choisir son fournisseur, son contrat et sa puissance et paie sa mise en service, son abonnement et sa consommation. Ce système simple, souple et peu contraignant pour la collectivité répond ainsi, à la carte, à l'obligation du SDC définie au § 3.1

4.4. Réparation et embellissement

Inutile de décrire l'état des couloirs de garage et sas, laissés, depuis l'origine « brut de décoffrage ». Cet état présente certains dangers (nécessité en particulier de refaire les joints inter bâtiments) et contraste fortement sur le plan esthétique avec l'extérieur fraîchement rénové.

4.5. Sécurité : contrôle sas via badges

L'étude porterait sur la mise en place de contrôle d'accès au sas de communication entre les garages et les coursives par équipement des portes avec des ventouses et lecteurs de badges (identiques aux accès jardins).

4.6. Hauteur des portails

Nos portails de garage offrent une hauteur comprise entre 1,80 et 1,90 m. Les véhicules actuels ont tendance à prendre de la hauteur, aussi votre manifestation d'intérêt permettra à la commission d'évaluer l'opportunité de lancer une étude d'évolution.

4.7. Contrôle d'accès portail

Nous utilisons aujourd'hui 3 types de bip d'ouverture garages dont au moins un non sécurisé et non conforme à la législation. Etes vous intéressés par l'introduction de nouveaux outils (badges, bips, téléphone..) ?

5. Modalités de financement

5.1. Evaluation globales des travaux

L'état d'avancement de nos pré-études ne permet pas de connaître de manière fiable le montant des travaux à envisager. Cela ne sera possible qu'à partir de l'analyse de vos demandes et priorités (enquête) puis de l'élaboration de cahier des charges sur la base de cette expression de besoins.

A « grosse maille » un budget de 300 000 € correspond à une première estimation raisonnable pour la sécurité, l'électrification et un « rafraîchissement ». **Reste à définir « qui paie quoi ? ».**

5.2. Maintien des clés actuelles

En cas de maintien du modèle de répartition actuel en « masse générale », la quote-part de ces 300 K€ s'évalue ainsi :

- 1 650 € pour un F3 associé à un garage (55 tantièmes)
- 1 850 € pour un F4 sans garage (62 tantièmes)
- 90 € ou 120 € (3 ou 4 tantièmes) pour le garage d'un non résident.

Vous pouvez calculer votre contribution en multipliant votre nombre de tantièmes (cf formulaire personnalisé) par 30.

Nous sommes très éloignés du critère d'utilité. Il sera difficile de faire approuver des travaux à l'assemblée. Cette distorsion n'est pas apparue avant car peu de dépenses (entretien portails) concernant les garages ont été engagées.

5.3. Création d'une clé de répartition des charges spéciales « garages »

La modification consiste à créer une nouvelle clé de répartition, dite **clé garages**, dans laquelle chaque emplacement fermé ou non, compterait pour 1/242 quel que soit le bâtiment ou le niveau. Cela ne modifie pas les autres clés, masse générale, bâtiment, mais les dépenses spécifiques aux garages seraient réparties à travers cette clé.

Ainsi pour les travaux précités, le montant de 300 K€ reviendrait à **1 240 € par garage**.

Cette modification simple ne nécessite pas l'intervention d'un géomètre mais un simple avenant de notre règlement (< 3 000 € pour notaire et enregistrement de l'avenant). Le syndicat devra aussi adapter sa gestion aux nouvelles règles.

5.4. **Transfert et privatisation des parkings visiteurs**

Antérieurement la descente rue était strictement interdite au stationnement, mais, faute de place, cette règle s'est « assouplie ». Des plots ont même été installés dans le virage, la circulation étant devenue très difficile.

Aujourd'hui rien ne s'oppose à ce que 15 places extérieures soient marquées (3 par bâtiment), pour transférer ces places et libérer ainsi les 15 parkings intérieurs, qui ne sont pas localisés dans le Règlement de copropriété.

Ce serait d'ailleurs plus logique puisque les visiteurs ne sont pas censés avoir de bip.

Ces places libérées pourront alors devenir des lots (comme ce qui a été fait pour le logement du gardien, puis vendues à des copropriétaires. L'acte notarié contiendrait un engagement de ne les vendre que comme lots secondaires de logements de la résidence.

Le produit de la privatisation de ces parties communes est estimé à 15 x 15 000 € soit 225 000 €. Il serait naturellement réparti en masse générale, par exemple

- 1 237 € pour un propriétaire de F3 avec un garage (55 tantièmes)
- 1 395 € pour un propriétaire de F4 sans garage
- 67 ou 90 € pour un propriétaire de garage seul (3 ou 4 tantièmes).

Vous calculerez votre quotepart en multipliant votre nombre de tantièmes (cf formulaire personnalisé) par 22,5.

Comme pour le logement gardien, cette opération ne donnerait lieu à aucune perception fiscale (pas de plus-value).

En corollaire, la création de ces lots, soit 60 nouveaux tantièmes, correspondra à une baisse des charges de masse générale de 0,6 % et une réduction de la taxe foncière à charge de la copropriété.

Si la formule reçoit un accueil favorable, le processus de vente sera défini fin 2016 (prix, modalités d'attribution).

6. **Les enjeux : Comment conduire le projet ?**

6.1. **Calendrier**

Octobre 2015 : le lancement de cette enquête marque le démarrage de l'étude :

- 10 octobre : distribution du document et formulaire enquête (BAL + Mails)
- 13 octobre : réunion d'information au Club house
- 20 octobre : retour des formulaires
- 30 octobre : dépouillement et tableau statistiques

Novembre 2015 : préparation convocation AG selon les résultats de l'enquête

- 5 novembre : finalisation dossier de convocation : Ordre du Jour et pièces

17 Décembre 2015 AG Décisions orientations études de la commission

- Définition du périmètre d'études 2016 et vote d'un budget pour avenant au RC (3 000 € ?)

Courant 2016

- Etudes techniques et cahier des charges selon choix AG (électrification, embellissements, sécurisation,...)
- Projet de modification juridique du règlement de copropriété

Décembre 2016 : Soumission en AG des propositions de la commission

Courant 2017 : Mise en œuvre du plan voté après extinction du délai de recours

6.2. **Les avantages**

La création d'une clé garage est la seule manière de respecter les critères d'utilité et la « vérité des prix ».

La clé garages permet de bien séparer les charges et droits (piscine, tennis,...) des copropriétaires non résidents.

La vente des parkings visiteurs est une bonne façon de contribuer au financement des travaux garages.

La vente des garages contribue à la réduction des charges et élimine les abus d'usage actuels.

L'ensemble soulagera le gardien de ses désagréables missions de « flic » : vigilance parking visiteurs et accès piscine.

Les travaux d'électrification permettent de répondre « à la demande » à nos obligations légales (droit à la prise).

Les options de travaux apportent des éléments de confort et de valorisation de notre patrimoine.

6.3. **Les risques à faire**

Comme indiqué au § 3.4, le SDC n'est pas à l'abri d'une action au TGI intentée par des contestataires. Ils devront toutefois démontrer en quoi ils sont lésés, compte tenu du non respect du règlement de copropriété (destination), alors que la nouvelle répartition des charges est à leur avantage (baisse des charges). Le risque semble minime.

6.4. **Les risques à ne pas faire**

Attaque juridique du SDC par des copropriétaires du fait de l'absence de possibilité d'électrification (droit à la prise).

Besoins de rénovation des garages difficiles à organiser dans un contexte de répartition inéquitable.

Développement du squat piscine avec les locations temporaires des riverains (nette progression en 5 ans).

7. **Conclusion**

Après le succès de l'opération de rénovation résidence, l'occasion vous est donnée de « **compléter le programme** » et traiter les besoins des garages dans de bonnes conditions techniques, juridiques et financières. **Tout dépend de VOUS.**

Le conseil syndical et la commission garages vous remercient de votre participation active à cette enquête.