



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

dépanneurs remorqueurs

Question écrite n° 25936

Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la situation du dépannage automobile en France et notamment sur les problèmes posés par l'absence d'une réglementation précise pour le matériel utilisé pour le remorquage qui, dans certains cas, ne répond pas aux normes du code de la route et de l'arrêté de 1975. Ceci pose des problèmes évidents de responsabilité en cas d'accident, notamment lorsqu'il faut trancher entre la responsabilité juridique du donneur d'ordre ou du dépanneur mandaté. Il lui demande si, pour régler ces problèmes juridiques et assurer le meilleur service possible pour les clients, il ne serait pas souhaitable de définir un métier du dépannage au même titre qu'a été créé le métier de contrôleur technique.

Texte de la réponse

Les règles techniques et de circulation applicables aux véhicules spécialisés dans l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés résultent de l'application de l'arrêté du 30 septembre 1975. Pour les interventions de dépannage-remorquage, cet arrêté autorise l'utilisation de véhicules spécialisés de la catégorie A (permettant de remorquer des véhicules d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 18 000 kg) ou de la catégorie B (permettant de remorquer des véhicules d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3 500 kg). Il prévoit également la délivrance d'une carte blanche après un contrôle technique du véhicule qui doit être renouvelé chaque année. Cette carte constitue une autorisation de mise en circulation. Le défaut de port de ce document constitue une infraction à la réglementation, punie des amendes prévues par l'article R. 241 du code de la route. Le contrôle est du ressort des forces de police et de gendarmerie compétentes. Les dispositions prises en matière de limitation de poids résultent, d'une part, des techniques employées pour assurer le remorquage et, d'autre part, des capacités techniques du véhicule lui-même (charges à l'essieu notamment) fixées par le constructeur. L'alourdissement des véhicules automobiles est une donnée importante pour les professionnels du dépannage qui ne disposent que de matériels de moindre capacité, en général limitée à 3,5 tonnes de poids total en charge pour des raisons liées au permis de conduire. Pour préparer l'indispensable évolution de l'arrêté du 30 septembre 1975, une réflexion associant tous les partenaires économiques et administratifs du dépannage a été entamée en 1998. Elle doit nécessairement intégrer les difficultés rencontrées par les professionnels qui opèrent dans des zones de faible densité automobile. En ce qui concerne la codification de la profession, plusieurs remarques s'imposent. Tout d'abord, la nomenclature d'activités française (NAF), approuvée par le décret n° 92-1129 du 2 octobre 1992, regroupe en 700 postes les activités des entreprises françaises. C'est bien évidemment réducteur de la réalité. L'objectif de ces groupements est de créer des postes qui ont des poids économiques comparables (en termes de chiffres d'affaires, valeur ajoutée) ou de n'isoler une activité que lorsqu'il y a des raisons législatives fortes. Il faut préciser que la NAF, qui est fixée par décret interministériel et sous contrainte européenne, s'imbrique dans la nomenclature d'activités européenne (NACE), qui ne comporte que 550 postes ; cette dernière sera révisée en 2007. La plupart des pays européens ont adopté la nomenclature à 550 postes sans la décliner plus avant. La France, avec un éclatement en 700 postes, fait déjà exception et doit systématiquement regrouper ses indicateurs économiques en 550 postes

lorsque les données sont transmises à la Communauté européenne. Rien n'empêche cependant de créer, pour des besoins particuliers, des nomenclatures plus fines propres à chaque organisme et qui explicitent les postes de la NAF. C'est le cas, par exemple, de la nomenclature artisanale, la NAFA, qui permet de suivre plus finement le secteur artisanal et dans laquelle l'activité de dépanneurs automobiles pourrait être identifiée. Cependant, cette solution présente l'inconvénient de ne concerner que les entreprises immatriculées au répertoire des métiers. Toutefois, l'existence d'un code dans une nomenclature n'est pas une garantie de reconnaissance. L'activité de dépannage est souvent une activité secondaire de la réparation ; dans ce cas, l'entreprise conservera en activité principale exercée (APE) le code (50.2 Z) de garagiste et son activité de dépannage ne sera jamais identifiée. De plus, séparer en des postes distincts ces deux activités aurait pour conséquence d'abaisser leurs ratios économiques par rapport aux autres postes de la nomenclature, ce qui risque d'amoinrir leur visibilité. Par ailleurs, afin d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers en matière de dépannage et dans le souci de mieux définir l'activité de dépannage-remorquage, ont été créées en concertation, notamment avec les professionnels, les associations de consommateurs, les pouvoirs publics et les sociétés d'assistance, deux normes concernant l'activité de dépannage-remorquage des véhicules légers : la norme NF X 50-840 de décembre 1995 relative aux spécifications de service et la norme NF X 50-841 de janvier 1997 relative aux spécifications du matériel et des moyens. Ces documents permettent de préciser le niveau minimal de services à fournir à l'utilisateur et les moyens dont l'entreprise doit disposer pour atteindre ce niveau de service, la norme prévoyant que 60 % des dépannages doivent se faire sur place. Enfin, une expérimentation d'un système d'agrément de professionnels pour le dépannage-remorquage de véhicules légers sur routes nationales incitant à sélectionner en priorité les dépanneurs respectant les normes AFNOR a été menée par les ministères concernés. Une diffusion des résultats de cette expérimentation auprès des préfets de département est en cours. L'objectif de ces différentes démarches est d'améliorer l'organisation du dépannage en France pour une qualité des interventions et une meilleure sécurité des usagers.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25936

Rubrique : Commerce et artisanat

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : PME, commerce et artisanat

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er mars 1999, page 1183

Réponse publiée le : 20 décembre 1999, page 7308