

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3437

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cinieri, Mme Bonnivard, Mme Louwagie, M. Bazin,
Mme Anthoine, Mme Dalloz, M. Saddier, M. Viala, M. Straumann, M. Pauget, M. Ramadier,
M. Hetzel, M. de la Verpillière, M. Leclerc, Mme Beauvais, M. Lurton, M. de Ganay,
Mme Meunier et M. Descœur

ARTICLE 18 BIS

I. – À la fin de l'alinéa 4, supprimer les mots :

« ,d'un cycle à pédalage assisté ».

II. – En conséquence, à la fin de l'alinéa 5, supprimer les mots :

« , un cycle à pédalage assisté ».

III. – En conséquence, compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« II. – Après le premier alinéa de l'article L. 321-1-1 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un cycle à pédalage assisté visé au 6.11 de l'article R. 311-1 du présent code muni d'un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni d'une contravention de la cinquième classe ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 18 *bis* introduit par la commission du Développement durable vise à mettre en place des sanctions pour les professionnels qui procèdent au débridage des engins de déplacement personnel et des vélos à assistance électrique, afin de lutter contre les comportements dangereux pour les

usagers du domaine public. Sensibles à la sécurité des usagers sur la route, les professionnels du cycle sont pleinement mobilisés pour lutter contre toute forme de débridage. Toutefois, il existe une différence fondamentale entre les cyclomoteurs et les cycles à pédalage assisté. En effet, dans le cadre d'opérations de réparation effectuées par les professionnels, seul un essai routier sur les véhicules permet de déceler la puissance ou la vitesse du moteur. Ce n'est pas le cas pour la réparation de cycles, y compris les cycles à pédalage assisté, qui ne font pas l'objet d'essai routier et pour lesquels le professionnel ne pourra donc pas déceler le débridage du moteur.

De plus, il apparaît disproportionné de sanctionner uniquement le professionnel pour une opération pour laquelle il n'est, dans la majorité des cas, pas responsable – le client procédant généralement lui-même au débridage. C'est très généralement le cas pour les cyclomoteurs débridés : la responsabilité incombe in fine au professionnel. En cas de doute sur l'origine du débridage, il convient de procéder à un meilleur partage des responsabilités entre le professionnel du cycle et le client.

C'est pourquoi, il est proposé de supprimer les peines prévues à l'article 317-5 du Code de la Route pour les actions et les opérations concernant les cycles à pédalage assisté. Par ailleurs, et afin de ne pas faire peser la responsabilité uniquement sur le professionnel, il est proposé de sanctionner également l'utilisateur qui utilise un vélo à assistance électrique débridé, avec la possibilité pour ce dernier de se retourner contre le professionnel, sur la base du devoir de conseil qui incombe à ce dernier.