

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD750

présenté par

M. Sermier, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin, M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière, M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Saddier, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard et M. Rémi Delatte

ARTICLE 18 BIS

- I. – Après le mot : « moteur », supprimer la fin de l’alinéa 6.
- II. – En conséquence, après le mot : « moteur », supprimer la fin de l’alinéa 7.

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 L. 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.