

LOM : LE POINT

Occasions
manquées ?

La LOM, Loi d'Orientation des Mobilités ou loi des occasions manquées ?

Le 18 novembre, les députés ont adopté la LOM (loi d'orientation des mobilités). Ce fut un marathon avec la navette parlementaire et un nombre d'amendements record (dont 10 % consacrés au vélo). Toutefois il reste encore à franchir le Conseil Constitutionnel qui a été saisi puis viendra le temps des décrets d'application...

Première chose positive, le vélo aura été au centre des débats, grâce à une mobilisation associative incroyable via notamment la FUB.

Sans plus attendre balayons quelques points forts :

- **le droit à la mobilité active** et l'objectif de **lutte contre la sédentarité** sont inscrits dans la loi.
- objectif de **neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050** avec - 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 (rappel, Tisseo prévoit +9 % à cette date sur l'agglomération toulousaine grâce au « plan de déplacement urbain (PDU) le plus ambitieux de France » selon JM Lattes).
- déploiement des « autorités organisatrices de la mobilité » (sans financement). Si les intercommunalités n'ont pas pris la compétence déplacement, c'est à la région qu'elle échoiera.
- **confirmation du plan vélo avec 9 % des déplacements à vélo en 2024** (rappel 3 à 5 % prévus sur l'agglomération toulousaine grâce au PDU).
- réalisation d'un **schéma national des véloroutes et voies vertes**.
- réécriture du code de l'environnement (art 20 de la LAURE pour les spécialistes) pour faire sauter les ambiguïtés sur **l'obligation de créer des aménagements cyclables** lors de toute rénovation et réfection de voirie en ville. Extension de cette loi hors agglomération sauf si justification technique ou financière dans une étude rendue publique
- **interdiction de créer des places de stationnement voiture à moins de 5 M en amont d'un passage piéton** (et suppression des places actuelles d'ici 2026).
- **équipement des cars interurbains** pour le transport d'au moins 5 vélos d'ici 2021.
- **pour les trains** la loi s'est affaiblie au fil des examens. Il y a obligation mais dérogations possibles et définies par décret tout comme le nombre d'emplacement par train. On est moins ambitieux que le parlement européen qui exige 8 vélos mini par train.
- assouplissement de la procédure de **création des locaux vélo en copropriété**.
- le forfait mobilité qui remplace l'indemnité kilométrique vélo. Il n'y a toujours pas d'obligation pour les employeurs mais le plafond exonéré de charges est remonté à 400€/an (200€ dans la fonction publique, les fonctionnaires sont des privilégiés c'est bien connu), le dispositif est simplifié et ouvert aux co-voitureurs. A noter que le gouvernement se donne 18 mois pour juger de l'ampleur de son déploiement pour éventuellement durcir le ton si la mesure est peu mise en œuvre.
- **régulation des offres « free floating »** armant juridiquement les collectivités face à ses engins de jungle urbaine.
- **obligation d'inciter aux modes actifs à l'occasion des publicités pour les voitures** (comme le « 5 fruits et légumes par jour » sur les pubs de produits alimentaires transformés).
- **apprentissage du vélo à l'école** : dans la loi mais floue sur l'obligation, le financement.
- **marquage des vélos** : obligatoire pour tout vélo vendu neuf dès 2021 et juillet 2021 pour ceux vendus d'occasion par des professionnels.

Le bilan de cette loi est mitigé. Des avancées mais qui restent timides. Les bonnes intentions et les objectifs paraissent bien compliqués à atteindre avec si peu d'ambition dans les mesures concrètes! Bref c'est un peu la Loi des Occasions Manquées.

Sebastien Bosvieux - 2P2R