

La loi d'orientation des mobilités revient au Parlement

TRANSPORT

Le gouvernement prévoit, à partir du 10 septembre, des débats à un rythme soutenu et une adoption avant la fin de l'année.

Lionel Steinmann

[@lionelsteinmann](#)

Recalé in extremis le 10 juillet, le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) redouble depuis lundi son cursus parlementaire. L'adoption du texte avait capoté dans la dernière ligne droite, du fait de l'incapacité des représentants des députés et des

sénateurs à se mettre d'accord sur une version commune, lors de la commission mixte paritaire.

Un échec qui avait passablement agacé l'exécutif : conçue à l'origine pour lutter contre les « déserts de mobilité » (ces territoires où la voiture individuelle est la seule option pour se déplacer) et dépolvériser la politique des transports, la LOM a été l'estée ces derniers mois de plusieurs mesures destinées à répondre au mouvement des « gilets jaunes » : possibilité pour les présidents de départements qui le souhaitent de relever de 80 à 90 km/h la vitesse maximale sur certaines routes secondaires, accès au permis de conduire simplifié...

Des mesures en stand-by

D'autres dispositions sont censées incarner l'engagement environnemental de l'exécutif, comme le plan en faveur du vélo, ou encore le forfait mobilité durable, qui doit permettre aux employeurs qui le souhaitent de rembourser à hauteur de 400 euros

par an les frais liés au covoiturage. Mais tant que la loi n'est pas promulguée, ces mesures ne peuvent rentrer en application.

Le gouvernement a donc décidé de procéder dès que possible à une nouvelle lecture, qui devrait être menée tambour battant. Entamé lundi, l'examen du texte par la commission du Développement durable de l'Assemblée devait être bouclé mardi soir, pour un passage en séance publique à partir du 10 septembre. Celui-ci s'annonce également nettement plus court que les deux semaines nécessaires en juin dernier pour examiner plus de 3.400 amendements.

Si la cadence est soutenue, c'est notamment parce que de nombreux amendements déposés ces derniers jours ont été déclarés irrecevables. Comme le stipule une jurisprudence du Conseil constitutionnel datant de 2006, il n'est pas possible de proposer en seconde lecture des modifications proposant des paragraphes ou des articles additionnels, ou n'ayant

« Il ne faudrait pas que cela amène à remettre en question des arbitrages qui ont été négociés avec précision pendant des mois. »

UN CHEF D'ENTREPRISE

pas un lien « direct » avec la première version.

Le gouvernement ne souhaite pas, lui non plus, jouer au chamboule-tout. La principale évolution depuis juin concerne le financement des infrastructures, que le gouvernement a précisé en juillet, avec la création d'une « écocontribution » acquittée par le transport aérien et par la réduction annoncée de 2 cen-

times de l'exonération de TICPE pour les poids lourds.

Ces deux mesures ont été confirmées lundi par la ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui a présenté la seconde comme « un choix écologique et de justice », ce qui n'a pas apaisé la colère des transporteurs routiers. Pour le reste, la ministre n'envisage que « quelques ajustements, afin de parfaire le texte ».

Des plates-formes de VTC aux jeunes pousses du covoiturage, en passant par les sociétés d'autoroutes, la quasi-totalité du monde du transport va néanmoins suivre le débat avec attention. « Plusieurs interlocuteurs clefs au ministère ont changé cet été, dont le directeur de cabinet. Il ne faudrait pas que cela amène à remettre en question des arbitrages qui ont été négociés avec précision pendant des mois », explique un chef d'entreprise. Pour le passage au Sénat, aucune date n'est annoncée, mais le gouvernement table sur une adoption définitive d'ici à la fin de l'année. ■

ADTECH

DIFFUSION INTERNE