

LOM : l'inquiétude des professionnels du transport routier de voyageurs (TRV)



LOM : l'inquiétude des professionnels du transport routier de voyageurs (TRV)

« En France, la mobilité est en panne. La mobilité est en panne et les Français en sont les premières victimes. » C'est par ces mots que la ministre chargée des transports, Élisabeth BORNE, a introduit le débat qui a débuté le 3 juin, à l'Assemblée nationale, en séance publique, sur le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).

Cette panne n'est certainement pas « *le fruit d'une inaction publique* », a précisé la ministre, mais plutôt d'une « *inadaptation* » des politiques publiques aux besoins réels : beaucoup a été fait pour le TGV et pour les métropoles, mais certains territoires ont été « *privés du minimum vital* » en

matière de mobilité

Selon Élisabeth BORNE, le projet de loi LOM est avant tout « *un acte de confiance dans les collectivités* », car « *c'est dans les territoires que l'on construit les bonnes réponses* ». Les deux piliers de cette confiance sont le rôle de chef de file de la mobilité confié aux régions, et la « *simplification de la prise de compétence mobilité par les intercommunalités* ».

Dont acte ! Le décor institutionnel est planté. Il reste maintenant, au cours de ce qui va ressembler à un marathon parlementaire, à examiner, en dix jours, les 52 articles et 200 pages du texte, et discuter les quelque 3 500 amendements déposés.

Et quelles seront les conséquences de cette loi nouvelle pour les transporteurs ? On en parle peu à l'horizon médiatique et sur les réseaux sociaux. OTRE, depuis plus d'un an s'est engagé dans ce débat. Fortement. Les conseils de métier ont travaillé pour faire des propositions. Sur le volet de la transition énergétique cela s'est traduit par la rédaction d'un amendement, celui que l'on dénomme désormais « *Eco-Transport* ». Mais au-delà du seul impact visant le transport de marchandise, il est des inquiétudes portées également par les professionnels du transport de voyageurs (TRV).

Le projet de loi en discussion introduit la création de contraintes auxquelles seraient assujetties demain les entreprises du TRV.

L'OTRE s'en est déjà inquiétée

Notamment, l'obligation d'équiper tous les autocars neufs de systèmes permettant d'emporter au minimum cinq vélos non démontés, adoptée par le Sénat contre l'avis du gouvernement, a été validée par les députés avec le soutien du gouvernement. Sur le terrain des entreprises, les professionnels ont reçu cette nouvelle avec stupéfaction.

On l'a rappelé plus haut, le cadre institutionnel de la gestion des transports et des mobilités sera transféré aux intercommunalités. Tous les contrats en cours seront donc, à terme, renégociés sur une période plus ou moins longue. L'OTRE soutient l'intermodalité et les initiatives favorisant ou promouvant les mobilités douces. L'utilisation du vélo est de ce point de vue encouragé par le gouvernement. Qui s'en plaindra ? Et le fait que les collectivités et les transporteurs proposent des initiatives allant dans ce sens est louable. Mais ne tombons pas, de grâce dans le dogmatisme « Vert » que les derniers résultats électoraux corroborent ! Ainsi, une obligation généralisée de cet équipement implique nécessairement la renégociation de tous les contrats publics en vigueur aujourd'hui.

De plus, nombre de professionnels du TRV s'inquiètent des conséquences induites en matière de

sécurité notamment en entravant les issues de secours à l'arrière. D'autres soulignent que « *les normes internationales fixant la longueur maximale admise en circulation ne permettent pas l'ajout de porte-vélos sur un grand nombre de véhicules.* »

Le projet loi fixe également une obligation d'équipement des autocars, hors lignes régulières, de GPS pour signaler la présence d'un passage à niveau. Après les drames survenus dans ce contexte, l'OTRE ne peut qu'être favorable à la sécurisation des franchissements de passages à niveau. En région, nos représentants travaillent dans le cadre de commissions ad hoc avec la SNCF sur ces problématiques.

Mais cette obligation qui contraint les exploitants doit-elle être généralisée sans distinction alors que moins de 20 % du parc emprunte un passage à niveau ? Le dogmatisme doit-il être la règle sans distinction des surcoûts engendrés ? L'obligation répond-elle à l'objectif visé ?

L'OTRE porte les inquiétudes des professionnels sur ces questions. Elle s'en inquiète d'autant plus que certains députés souhaitent ajouter d'autres obligations : détecteurs d'angles morts, balisage lumineux des issues de secours, dispositifs automatiques d'ouverture des trappes de toit des véhicules.

L'OTRE s'associe aux autres organisations en demandant que le gouvernement et le Parlement fassent preuve de discernement à l'occasion de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale en ne pénalisant pas les professionnels du transport routier de voyageurs.

L'OTRE y veillera !

Philippe BONNEAU