

Plan de relance tourisme et déconfinement : les transporteurs de voyageurs aux aguets...



Plan de relance tourisme et déconfinement : les transporteurs de voyageurs aux aguets...

Dès l'annonce du Plan de relance Tourisme et de ses 18 milliards d'euros pour soutenir une activité totalement sinistrée depuis deux mois et aux perspectives plus qu'hasardeuses, les transporteurs de voyageurs, autocaristes comme T3P (Transport public particulier de personnes) était en droit d'attendre ce soutien. L'OTRE comme l'ensemble des professionnels constataient que rien n'était prévu pour le transport routier de voyageurs. La consultation du site du gouvernement <https://www.plan-tourisme.fr/> confirmait notre désillusion. Embrassant tous les secteurs du tourisme concernés, le site détaille les codes NAF des entreprises concernées par la plan, au chapitre « Voyage et transports touristiques » (tour-opérateurs, excursionnistes, transport fluvial, aérien, location de voitures) : NAF 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z, 77.11A, 79.11Z, 79.12Z... Aucun doute possible dès lors que les classes NAF 49.39B (Autocars) et 49.32Z (T3P) sont bien absentes de cette liste de bénéficiaires...

L'OTRE a exprimé publiquement sa surprise de cette omission

C'est dans ce contexte que dans un courrier du 15 mai, la présidente de l'OTRE, Aline MESPLES, a saisi le Premier ministre en lui demandant de corriger cette injustice.

Le gouvernement n'a pas tardé à réagir en précisant que la liste des secteurs d'activités bénéficiaires du plan de relance tourisme n'était pas encore définitivement arrêtée. Il nous a été précisé notamment que le site internet dédié au plan de relance ne faisait apparaître, en l'état, uniquement les secteurs où les arbitrages sont rendus. Mauvaise idée sans doute puisqu'en cours d'après-midi du 15 mai, tous les codes NAF ont été effacé du site...

En outre, le gouvernement nous précisait encore que la partie transport est en cours de traitement, d'une part sur le périmètre autocars et d'autre part sur le périmètre T3P. Sans doute les deux secteurs seront probablement traités séparément.

Sur ce dernier point, s'agissant du VTC, nos représentants ont rappelé l'occasion unique qui pouvait se présenter, dans ce cadre, de valoriser le « label qualité tourisme » obtenu auprès de l'État par France Limousines Association (FLA). C'est une distinction qualitative officielle dans l'activité touristique. Ce label a pour objectif de clarifier l'offre pour de la clientèle internationale et de revaloriser la profession. Il est essentiel pour l'accueil en France et permet au pays de conserver un service de transport exclusif, distinct de celui de VTC classique. L'État doit assumer une cohérence. Le VTC « Limousine » doit pouvoir bénéficier au même titre que les autres transporteurs de voyageurs du plan de relance du gouvernement.

L'OTRE reste aux aguets des arbitrages qui seront rendus sur le transport de voyageurs, par autocars ou véhicules légers

C'est l'occasion de rappeler au Premier ministre comme aux ministres et secrétaires d'État concernés qu'un touriste, un festivalier, un sportif ou un amateur d'expositions ou de visites historiques, de randonnées, un épicurien ou un pèlerin... n'arrivent pas à destination par télétransportage ! Là aussi, bien souvent, un transporteur professionnel l'aura amené en autocar, en mini-bus ou en VTC, voir le dernier spectacle des Folies Bergères ou prier Sainte Thérèse de Lisieux ! L'oublier, au plus haut niveau de l'État, ce serait être coupé des réalités concrètes et diverses de notre pays, soit être méprisant pour tout un secteur...

En sus, pour les autocaristes, les transports scolaires ont été suspendus pratiquement deux mois impactant directement et fortement une petite partie du transport léger mais surtout la totalité des entreprises du TRV ayant des contrats avec les collectivités territoriales gestionnaires. Force est de le reconnaître, ces dernières ont été extrêmement réactives, dans l'ensemble, pour soutenir ces entreprises. Elles ont généralement perçu, à échéance normale, une indemnisation de leurs charges fixes, déduction faite des indemnités d'activité partielle versées au personnel. Cela a représenté en moyenne 85 % du montant de la prestation facturée habituellement. C'est le cas en

Occitanie ou en Bretagne par exemple. C'est parfois plus. 100 % pour les mois de mars et avril, comme en Normandie.

Par ailleurs, le maintien des lignes régulières, avec une offre adaptée, a permis de conserver un peu d'activité dans certaines sociétés autocaristes.

Là encore, l'État a peiné à donner en temps aux entreprises du transport de voyageurs, les procédures, les instructions et les éléments juridiques réglementaires nécessaires à la mise en place programmée de la sécurisation des passagers et des personnels. Il a fallu attendre la publication, dès potron minet, le 11 mai, d'un décret abrogeant celui du 23 mars qui fixait jusque-là les règles en matière de protection mais en l'absence de tout transport scolaire...

S'agissant du transport léger, c'est ce décret qui fixe également les mesures générales nécessaires pour faire face à la prévention sanitaire du covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence prolongé jusqu'au 10 juillet 2020. Ce décret 2020-548 du 11 mai 2020 ne laissera pas un souvenir impérissable... D'abord par sa qualité rédactionnelle hasardeuse et imprécise ; ensuite pour ses dispositions de fond confinantes (c'est d'actualité !) à l'absurdité. Les entreprises du T3P en restent ébahies...

Première absurdité : ne faire aucune distinction, dans le cadre des mesures préconisées (art.5-VIII), entre minibus et véhicule léger. Ce manque de rigueur aboutit à l'incongruité suivante : « *Un seul passager est admis* » sauf quand « (...) *le conducteur est séparé des passagers par une paroi transparente fixe ou amovible, plusieurs passagers sont admis s'ils appartiennent au même foyer* » Donc, si pas de protection entre le chauffeur et le passager, un seul passager devra être admis dans un véhicule de neuf places ! Or limiter le nombre de passagers dans des véhicules de plus de cinq places est absurde ! L'OTRE et les l'ensemble des OP ont demandé de supprimer purement et simplement cette disposition en appliquant le même ratio que pour les véhicules lourds [60% de la capacité du véhicule].

Seconde absurdité : introduire un critère limitatif supplémentaire pour dire qu'en cas de multiplicité de voyageurs, ils devront appartenir à un même foyer est totalement invérifiable en pratique !

Globalement, l'urgence commandait. Il fallait faire vite tant pour les autocaristes que pour le T3P.

Là encore, le ministère du travail n'a pas validé en temps le Guide des bonnes pratiques pour le TRV présenté par les Organisations professionnelles. Devant l'inertie des services du ministère, le jeudi 8 mai, OTRE et FNTV décidaient de diffuser le guide à leurs adhérents... Incompréhensible lenteur administrative en de telles circonstances

Il a fallu faire face. Comme souvent.

« *Le pire n'est jamais sûr !* » disait Claudel... Mais il est (hélas) souvent envisageable.

OTRE

Faisons route ensemble

<https://www.otre.org>

Philippe BONNEAU