

**INDUSTRIE & SERVICES
TRANSPORT**

La loi d'orientation sur les mobilités se fait attendre. // P. 16

DIFFUSION INTERNE

La loi d'orientation sur les mobilités se fait attendre

- La ministre des Transports veut communiquer sur ce texte qui complète la réforme ferroviaire.
- Mais la date du 16 mai pour un examen en Conseil des ministres n'est plus d'actualité.

TRANSPORT

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) continue de jouer l'Arlésienne. Très attendu par les élus locaux, les professionnels du transport et ceux des travaux publics, le texte doit à la fois moderniser le cadre législatif du secteur en l'adaptant aux nouveaux usages (covoiturage, auto-partage...), faciliter le recours aux outils de régulation du trafic (voies dédiées, péages urbains) et fixer les priorités d'investissement pour la décennie à venir. Mais l'élaboration du projet de loi a pris du retard, et la date du 16 mai, qui était évoquée jusqu'à présent pour un passage en Conseil des ministres, n'est plus d'actualité. Le texte n'a pas encore été transmis au Conseil d'Etat.

Elisabeth Borne, la ministre des Transports, semble pourtant impatiente de communiquer sur la LOM, afin de replacer dans son contexte le « nouveau pacte ferroviaire » voulu par le gouvernement. « C'est important que tout le monde ait cette vision d'ensemble, a-t-elle indiqué dans un entretien à l'AFP la semaine dernière, c'est une réforme globale ! »

Apaiser les inquiétudes des territoires ruraux

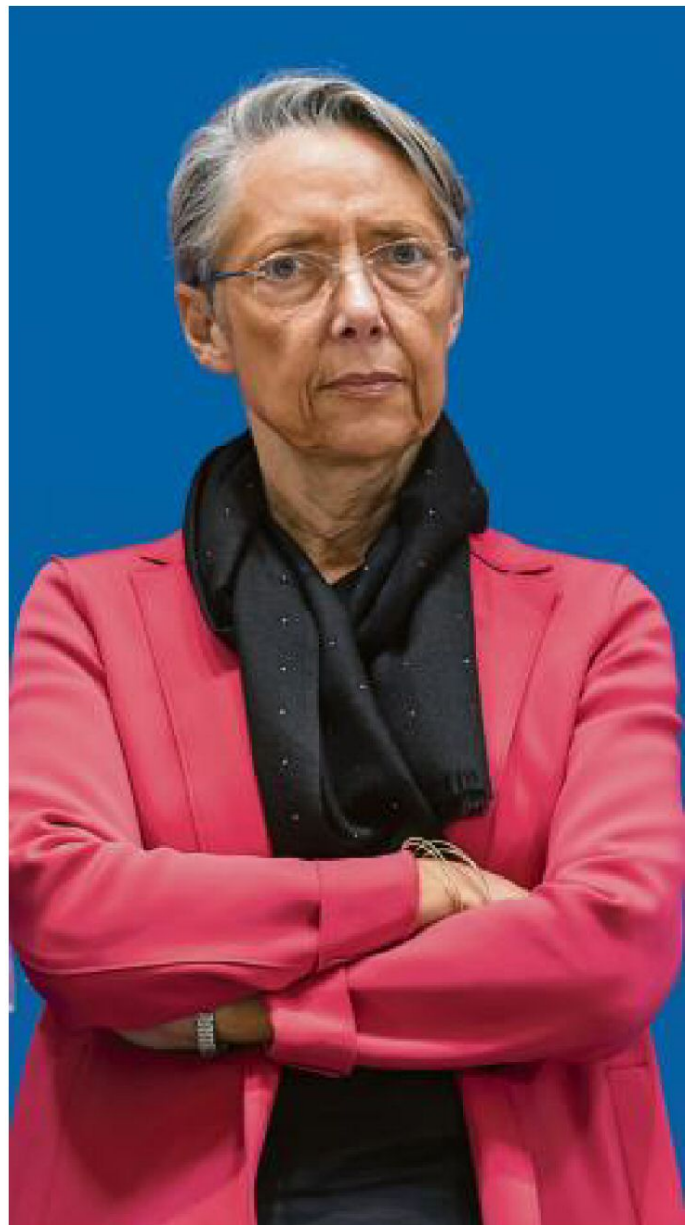
Ce point de vue est partagé par plusieurs députés de la majorité. La politique des transports du gouvernement ne se résume pas à mettre la SNCF à la diète et à supprimer les embauches de cheminots au statut, plaident-ils. Le développement des

nouvelles mobilités prévu par la LOM peut servir à apaiser les inquiétudes des territoires ruraux préoccupés par la pérennité de leurs « petites lignes ». Mais, même si « ça avance bien », selon une source au fait du dossier, plusieurs sujets n'ont pas encore été arbitrés. A commencer par le niveau d'investissements à consacrer aux infrastructures dans les dix prochaines années... Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), présidé par l'ancien député et spécialiste du sujet Philippe Duron, a remis ses préconisations début février en proposant trois scénarios en fonction du niveau de dépenses choisi, et si l'hypothèse médiane tient clairement la corde, tout n'est pas calé.

Eviter un blocage routier

Par ailleurs, le conflit à la SNCF traîne en longueur (avec leur stratégie de grève 2 jours tous les 5 jours, les syndicats veulent tenir jusqu'à fin juin) et les pilotes d'Air France enchaînent, eux aussi, les préavis. Dans ce contexte, le gouvernement ne peut se permettre de risquer un blocage des routes. Or, c'est la menace à peine voilée qu'agitent les transporteurs routiers si le gouvernement décide, comme il l'a déjà annoncé à plusieurs reprises, d'accroître la contribution des poids lourds au financement des infrastructures. La volonté de l'exécutif d'inscrire cette mesure dans la LOM semble actée. Les modalités (et notamment la latitude qui pourrait être donnée ou non aux régions de l'appliquer) restent à préciser.

Mieux vaut attendre que le bras de fer avec les cheminots soit fini avant de s'aliéner le transport routier, juge le gouvernement. Celui-ci



Elisabeth Borne, la ministre des Transports. Photo Gilles Rolte/RÉA

va donc ajuster sa stratégie de communication aux circonstances. Pour occuper le terrain avec les « bonnes nouvelles » contenues dans la LOM, Elisabeth Borne devrait s'exprimer avant la fin mai (date de l'examen de la réforme ferroviaire au Sénat). Une prise de

parole qui pourrait se faire par exemple par le biais d'une communication en Conseil des ministres. La présentation formelle du texte devant ledit Conseil se ferait, lui, avant l'été, avance une source, pour un examen par le Parlement à la rentrée. ■