

**JEAN-CHRISTOPHE GAUTHERON, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OTRE
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES****« La loi Montagne est un sujet
très sensible »**

Auvergne-Rhône-Alpes, qui vient d'accueillir le 16^e salon Solutrans, compte de nombreuses entreprises de transport, des plus grands groupes aux PME. Première région industrielle de France et deuxième au plan économique, elle contribue à la reprise économique, ce qui n'empêche pas la jeune OTRE régionale – cinq ans au compteur et quelque 70 adhérents – d'être attentive à certains dossiers sensibles : la loi Montagne, les ZFE ou l'emploi... Entretien avec son secrétaire général, Jean-Christophe Gautheron.

L'officiel des transporteurs : Comment les professionnels d'Auvergne-Rhône-Alpes sont-ils sortis d'un an et demi de la crise sanitaire ?

Jean-Christophe Gautheron : D'après ce que je perçois des adhérents de l'OTRE, ils ont assez vite dépassé les difficultés du premier confinement. Compte tenu de la réalité socio-économique en Auvergne-Rhône-Alpes, les entreprises de TRM, mises à part, peut-être, celles qui travaillent en mono-compte, n'ont pas été affectées durablement. La reprise est réelle. Il n'empêche qu'elle s'accompagne comme ailleurs d'une problématique de coûts du transport, avec une réelle tension sur les prix, rendue plus sensible encore par les ruptures d'appro à l'échelle mondiale. Les carburants connaissent une augmentation sans précédent, comme le gasoil et le gaz. On commence à parler de rupture d'AdBlue, le caoutchouc se fait rare...

L'O. T. : Quel est l'impact sur les délais de livraison ?

J.-C. G. : La livraison des véhicules peut aujourd'hui être retardée de six mois à un an. Et dans ce contexte, le Gouvernement ressort la loi Montagne qui oblige les professionnels à des équipements supplémentaires dans certaines zones... C'est un sujet de tension très sensible dans notre région qui concentre les huit dixièmes des régions montagneuses en France, avec les Alpes et le Massif central. Sans en remettre en cause les principes, et bien que le Gouvernement explique que l'hiver 2021-2022 sera une phase pédagogique, sans sanction, cette annonce pose un problème dans ce contexte de pénurie, où il n'y a pas assez de caoutchouc pour faire des pneus neige, pas assez d'acier pour fabriquer des chaînes ou des chaussettes. On aurait apprécié qu'il y ait un report de la loi, ou une aide à l'équipement, directe ou indirecte.

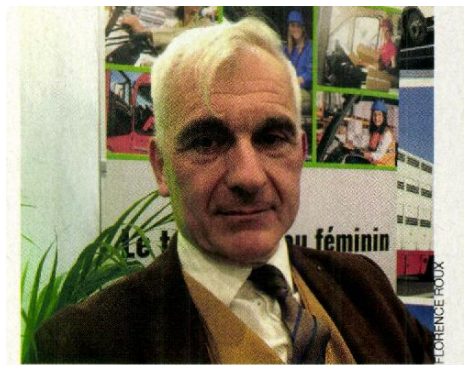
Par ailleurs, dans notre région qui compte deux des ZFE les plus anciennes, à Grenoble et à Lyon, les retards de livraison risquent aussi de défavoriser l'équipement des professionnels. Les camions et VUL gaz ou électriques ont pris plus de retard que ceux au diesel, car les filières sont moins développées. En tout cas, cette transition énergétique accélérée dans les grandes métropoles appelle l'innovation.

L'O. T. : Par exemple ?

J.-C. G. : Ainsi, aux côtés du cluster des mobilités Cara et de l'Ademe, l'OTRE a soutenu depuis plus d'un an le projet de création d'une filière du retrofit GNV. La technologie est possible la preuve avec le projet Ecol'Car, une expérimentation de retrofit d'un car du diesel au gaz, conduit par le CRMT¹ avec GRDF, Iveco et les cars Berthelet... Le retrofit vise particulièrement à transformer des camions euro 5 opérant dans les métiers du transport dit « faibles rouleurs », à amortissement long, qui changent leurs véhicules moins souvent. Cela concerne par exemple les transports dédiés ou des déménageurs, des transporteurs de bois rond ou qui utilisent des porteurs en froid dirigé ou les TP. À Lyon, où la rénovation urbaine est très dynamique depuis sept à huit ans, les transporteurs TP doivent ainsi accompagner ce profond mouvement de réhabilitation, tout en respectant la réglementation ZFE... Il y a urgence. Mais aujourd'hui, la technologie est au point. Un car retrofit va entrer en exploitation. Il faut passer à une autre échelle. Reste à convaincre les pouvoirs publics et la filière.

L'O. T. : Comment cela se passe-t-il sur le plan de l'emploi ?

J.-C. G. : Là encore, c'est très compliqué et les transporteurs innovent pour ouvrir les métiers du transport à tous et toutes. En Auvergne-Rhône-Alpes, douze cheffes d'entreprise et des responsables RH de PME adhérentes



se sont réunies dans le collectif Otrement Féminin. Face à la crise de vocation dans les métiers du transport, notamment pour la conduite, il propose en lien avec les prescripteurs de l'emploi de rencontrer des jeunes filles ou des femmes en reconversion, pour leur expliquer ce qu'est la conduite aujourd'hui : un travail dans un environnement numérisé, sécurisé et porteur de valeurs environnementalistes. C'est aussi important de faire connaître les métiers aux jeunes. Dans quelques semaines, nous allons organiser des stages de découverte chez nos adhérents.

L'O. T. : Que relevez-vous sur le plan des routes ?

J.-C. G. : Il existe toujours un problème récurrent dans l'Allier où depuis 2018, les transporteurs ne peuvent emprunter la RD 2009 entre Saint-Pourçain-sur-Sioule et Gannat, la traversée de ces communes étant interdite. L'itinéraire de substitution impose un détour par le réseau autoroutier, la RCEA et l'A71. Cela génère plus d'émissions, plus de risques, plus de coûts.

• Propos recueillis par Florence Roux

(1) Le CRMT, Centre de recherche en machines thermiques est notamment spécialisé dans la recherche de motorisation aux énergies alternatives, telles que le gaz et l'hydrogène. Et avait notamment contribué au projet Équilibre, projet de recherche mené par des transporteurs qui ont testé sur 21 mois des véhicules au gaz en conditions réelles.