

## **Amendements proposés pour l'adoption de la loi "climat"**

Castelnaud, le 18 mars 2021

Les associations professionnelles de transporteurs fluviaux Union des péniches de croisière du Midi (UPCM) et Association des transporteurs fluviaux du Midi (ATFM) en collaboration avec le cabinet consultant Fluviaconseil proposent les amendements à la loi climat suivants. En tenant compte du préambule ci-dessous.

### **PREAMBULE.**

La place accordée au transport fluvial dans ce projet de loi est pratiquement nulle et seule l'éventualité d'un transfert des marchandises transportées par voie routière vers le ferroviaire **et le fluvial** est faite mais pas dans la loi, seulement dans l'exposé des motifs de l'article 32 (page 17).

Le titre III "se déplacer" et ses quatre chapitres (*voiture individuelle, transport routier de marchandises, associer les habitants et intermodalité avion – train*) ne font aucune place au fluvial. Alors que toutes les grandes villes sont traversées par des voies d'eau et que la France a le plus long linéaire de voies d'eau en Europe. Les seuls moyens de transport visés sont ceux vécus quotidiennement par les 150 citoyens à l'origine du projet de loi. Encore une fois l'absence de communication publique régulière sur les vertus du transport fluvial explique cet aveuglement généralisé sur ce mode de transport.

Pour cette raison, seul l'article 26 paraît susceptible d'être amendé par un ajout (ci-dessous, en bleu) à la modification du code des transports projeté (ci-dessous, en rouge). Cela laisse une chance pour les déplacements par voie d'eau d'être pris en compte dans les intermodalités de mobilité possibles de l'avion jusqu'au piéton. Mais les articles 32 et 34 pourraient, aussi, être amendés bien que la forme reste à en définir.

### **A L'ARTICLE 26**

Il le 7° de l'article L1231-2 du code des transports est ainsi modifié :

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,

notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement **et le nombre de places de stationnement de ces parcs** à proximité des gares, **des voies fluviales** ou aux entrées de villes **en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité**, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;

**A L'ARTICLE 32** pour faciliter les reports modaux tel celui existant dans les aéroports équipés de gares TGV, il serait souhaitable d'envisager la définition d'un statut type qui n'existe pas aujourd'hui des ports fluviaux. Ce serait une manière de reconnaître que le transport fluvial a sa place parmi les intermodalités de mobilité. Le centralisme jacobin qui règne dans l'administration française fait qu'aujourd'hui, à part Paris et Strasbourg aucun autre port fluvial en France n'existe.

**A L'ARTICLE 34** un représentant du transport fluvial lorsqu'il y en a pourrait être inclus dans le comité des partenaires désigné par les autorités organisatrices de la mobilité.

\* \* \*