

En synthèse les priorités :

- Diminution drastique des vols de nuit, à limiter à de rares vols intercontinentaux aux caractéristiques sonores plus contraintes
- Développement des tramways, BHNS ou bus à motorisation hybride électrique / GNV
- Aménagement d'aires de covoiturage et développement de l'autostop organisé
- Création d'Espaces Logistiques Urbains à l'orée de chaque quartier, desservis sur les grands axes de transport et assurant la liaison de proximité avec les professionnels et particuliers du quartier
- Limitation du prix des billets à l'unité, dont les personnes à faibles ressources sont de grandes utilisatrices
- Droit au transport pour tous, notamment au travers de la mise en place, sur les territoires ruraux ou périurbains mais également en ville hors heures ouvrables, de services de transport à la demande (y compris pour les personnes en situation de handicap), de covoiturage organisé ...

1 - Tarification des transports publics

- Limitation du prix des billets à l'unité, dont les personnes à faibles ressources sont de grandes utilisatrices
- Mise en place de titres à prix limité permettant de se déplacer sur de courtes distances (type Pass Proximité), indépendamment des titres intermodaux
- Création de titres zonaux et intermodaux, permettant de se déplacer sur un territoire indépendamment du mode de transport public et de l'autorité organisatrice le régissant
- Diminution des tarifs du train, seul ou à plusieurs, pour lui maintenir une position concurrentielle face à l'avion, au car et au covoiturage
- Développement, à l'instar de la Suisse, de cartes offrant 50% de réduction sur l'ensemble des transports irrigant un territoire
- Facilitation de la circulation des PMR et personnes en situation de handicap en modulant le tarif de transport de

l'accompagnant (généralisation de la gratuité)

2- Accès à la mobilité en milieu rural et périurbain

- Communication tous azimuts sur l'offre de transport public, notamment *via* des centrales de mobilité régionales
- Développement de centrales de covoiturage interconnectées
- **Aménagement d'aires de covoiturage et développement de l'autostop organisé**
- Renforcement des services de transport à la demande et de taxis collectifs

3- Transport de marchandises, dont le volet fluvial et dont le "dernier kilomètre".

- Retour à l'interdiction des camions de plus de 38 tonnes (sauf cas très spécifiques), y compris à titre « expérimental »
- Amélioration de la lisibilité de l'accès des pôles générateurs de déplacement à partir des arrêts de transport public, et vice-versa
- Lancement d'une véritable dynamique régionale de logistique urbaine par l'émergence d'opérateurs publics de proximité à forte composante ferroviaire, et de plates-formes de distribution urbaine accessibles par le rail
- Création d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) à l'orée de chaque quartier, desservis par les grands axes de transport et assurant la liaison de proximité avec les professionnels et particuliers du quartier.

Routes : Retour à l'interdiction des camions de plus de 38 tonnes (sauf cas très spécifiques), y compris à titre « expérimental »

Fer et logistique : Lancement d'une véritable dynamique régionale de logistique urbaine par l'émergence d'opérateurs publics de proximité à forte composante ferroviaire, et de plates-formes de distribution urbaine accessibles par le rail et/ou la voie d'eau (exemples de Vert Chez Vous et Franprix à Paris)

Urbain : Création d'Espaces Logistiques Urbains (ELU) à l'orée de chaque quartier, desservis par les grands axes de transport et

assurant la liaison de proximité avec les professionnels et particuliers du quartier.

Fluvial : A l'instar du CLAC (Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins), EELV s'oppose aux projets de liaisons fluviales interbassins ruineux et destructeurs, et défend l'usage accru du bateau là où il est écologiquement et économiquement pertinent, notamment sur les pénétrantes à grand gabarit, et du train quand la voie d'eau n'existe pas.

4- Véhicules économes, filières industrielles (hors marchandises) :

- Reconversion de la filière automobile vers la production de véhicules à basse consommation et faibles émissions, donc petits, légers, hybrides électriques / essence ou, mieux, gaz
- Limitation technique et réglementaire du rechargement des véhicules hybrides et électriques (dont utilitaires urbains) aux seules heures de nuit, sans redimensionnement de réseaux ni appel aux énergies non renouvelables
- Réorientation de la filière ferroviaire vers des trains plus économes, à puissance répartie et limités à moins de 250 km/h, et renouvellement de la flotte des trains Corail, régionaux, nationaux et internationaux
- Endiguement de la croissance de la production d'avions à hélices, et du développement de relations aériennes de moyenne distance, par amélioration technique et commerciale de l'offre ferroviaire

5- Sur le plan national vélo (extrait) :

- Mise en scène du vélo dans un maximum de communications publiques
- Mise en place de stations-service vélo et de services de mise à disposition de vélos
- Refonte accélérée du code de la route vers un code de la rue
- Stationnement vélo et aménagements sécurisés à proximité de tous générateurs de déplacements

- Affectation de 10% des budgets infrastructures aux aménagements cyclables
- Formation des techniciens voirie à la pratique du vélo
- Généralisation du marquage des vélos
- Autorisation de transport des vélos, hors heures de pointe, dans tous les trains, métros, tramways, Busway et BHNS
- Intégration obligatoire d'actions vélo dans tous les Plans de Déplacements d'Entreprise / Administration / Etablissement scolaire

•

6- ZAPA, ZLT, gestion du stationnement, reconquête des espaces publics, PMR :

- Réactivation des projets de ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) et autres ZLT (Zones à Trafic Limité) sous l'autorité conjointe de l'Etat et des collectivités concernées, avec un travail approfondi sur les deux-roues, le stationnement, les livraisons de marchandises en ville, l'accès conditionné à la possession d'un abonnement transport ...
- Reconquête des espaces publics comme base des politiques de mobilité dans les villes et villages
- Remise à plat du volet transport de la loi de 2005 sur l'accessibilité aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) pour la rendre plus opérationnelle et prendre en considération le transport de porte à porte, indépendamment du mode de transport
- Harmonisation des taux de remboursement des frais kilométriques sur une base d'environ 0,21 € /km rendant compétitive l'utilisation du vélo et/ou des transports collectifs
- Perception, au profit des autorités concernées, d'une pénalité (300 € ?) par accident gênant la circulation des transports publics
- Décentralisation / dépenalisation des amendes de stationnement au profit des autorités organisatrices de la mobilité durable par bassin de vie

- nos réflexions complémentaires :

- potentiel du transport fluvial en milieu urbain (Paris ...)

- retenir le terme de "**ville apaisée**" plutôt que de "ville 30" (qui pourrait faire penser à une écologie punitive)
- mettre également en avant le **code de la rue**, et évoque la démarche menée à Argenteuil
- nécessaire coordination des collectivités, et le contrôle des réalisations subventionnées

7- **Encadrement du trafic aérien**

- Diminution drastique des vols de nuit, à limiter à de rares vols intercontinentaux aux caractéristiques sonores plus contraintes
 - Attribution des créneaux horaires (slots) à conditionner à des critères environnementaux
 - Limitation de la fréquence des « navettes »
 - Taxation du kérosène, *a minima* sur tous les vols intra-européens
 - Limitation à de rares cas spécifiques des obligations de service public (OSP) et les aides publiques correspondantes aux aéroports et compagnies aériennes
 - Obligation d'enquêtes publiques pour les bâtiments (aérogares...)
 - Maintien d'un rôle fort de l'Etat dans la gestion et le développement des grandes plates-formes nationales
 - Interdiction du transport aérien de carburant pour raisons économiques
 - Construction d'un droit social européen applicable à toutes les compagnies aériennes
 - (pour mémoire) Opposition à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
- le contexte du **projet de directive européenne** réduisant la possibilité, pour les Etats membres et leurs collectivités, de subventionner les petits aéroports et les compagnies aériennes qui les utilisent ; à noter que les parlementaires écologistes ont voté contre l'amendement présenté par un député UMP visant à restreindre la portée de la directive

