



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Intégration de la gestion du stationnement et de l'accès



CIVITAS Initiative est une action européenne qui aide les villes à mettre en œuvre une politique intégrée de transport durable, propre et efficace. Les leçons apprises lors des phases de planification, de mise en œuvre et d'exploitation des activités sont résumées dans douze Policy Advice Notes et donnent aux villes de l'Union européenne une idée de la façon d'affronter leurs futurs problèmes de transport urbain.



Intégration de la gestion du stationnement et de l'accès

Amélioration de la qualité de vie des espaces urbains dans les zones sensibles de la ville

Depuis 2002, CIVITAS Initiative est cofinancée par la Commission européenne et aide les villes à instaurer un système de transport urbain plus durable, propre et efficace en mettant en œuvre et en évaluant une série de mesures intégrées et ambitieuses fondées sur la technologie et la politique. Dans le cadre de CIVITAS II (2005–2009), plusieurs mesures ont été mises en œuvre en vue de réduire la circulation des voitures personnelles dans les zones écologiquement sensibles des villes européennes. Les principaux obstacles afférents à la mise en œuvre de ces mesures et les expériences engrangées par les villes sont résumés dans la présente Policy Advice Note dans le but de soutenir et d'informer les politiques et les autres décideurs locaux intéressés par ces actions.

Présentation générale

DESCRIPTION DES MESURES

La diminution de l'utilisation des voitures personnelles dans les zones urbaines doit être promue dans chaque ville pour améliorer les conditions de vie et réduire au minimum les embouteillages. Cet objectif peut être atteint en élaborant des règles d'accès et de stationnement pour les voitures dans les zones sensibles de la ville, notamment :

1. Restriction et réglementation de l'espace de stationnement (par exemple au moyen de systèmes d'autorisations)
2. Tarification des espaces de stationnement
3. Restriction et réglementation de l'accès aux zones sensibles (comme les centres-villes historiques) pour différents groupes d'utilisateurs
4. Systèmes de tarification pour accéder aux zones sensibles
5. Définition de zones à faible émission dans lesquelles ne sont autorisés que les véhicules satisfaisant aux normes d'émission définies





GROUPES CIBLES

Les principaux groupes cibles sont les citoyens qui habitent dans la zone réglementée et les commerces locaux (restaurants, bars, petits magasins de détail et autres services locaux) directement affectés par la mesure. De plus, les mesures visent à influencer les personnes qui travaillent dans la zone réglementée (mais vivent en dehors de celle-ci) ou d'autres visiteurs qui souhaitent accéder à la zone réglementée en voiture.

IMPACTS ET AVANTAGES

L'introduction de mesures de gestion du stationnement ou de l'accès dans une ville entraîne principalement une amélioration de la qualité de vie en raison de la réduction du nombre de véhicules personnels en circulation. Les avantages suivants peuvent être escomptés :

Pour le public

- Amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction de la pollution émanant de la circulation des véhicules motorisés (particules, monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, etc.)
- Réduction du bruit et des embouteillages en raison de la diminution du nombre de véhicules motorisés en circulation
- Réduction des embouteillages causés par les automobilistes à la recherche d'un emplacement de stationnement
- Amélioration de la sécurité routière
- Augmentation de la marche à pied ainsi que de l'utilisation du vélo et des transports en commun
- Attrait des transports en commun en raison de l'augmentation de la vitesse de déplacement des bus et de leur fiabilité en l'absence d'embouteillages

- Amélioration de l'accessibilité qui génère une utilisation des moyens de transport « doux », par exemple à destination des écoles, où les élèves se rendent souvent à pied ou à vélo
- Optimisation de l'accès aux sites du patrimoine culturel tout en améliorant leur préservation
- Génération de revenus (provenant des autorisations ou amendes) pour la ville qui permettent d'améliorer le système de transport en favorisant les moyens de transport durables

Pour les particuliers

- Amélioration des conditions de santé et de vie des résidents en raison de la réduction du nombre de voitures personnelles en circulation (en particulier en matière de sécurité des enfants)
- Amélioration de l'équipement urbain et du niveau de satisfaction des clients, qui apprécient de faire leurs emplettes dans des rues commerçantes respectueuses des piétons
- Amélioration du bien-être des travailleurs et des visiteurs

Pour les sociétés

- Soutien du commerce local grâce à l'amélioration de l'attrait et du paysage urbain d'une zone
- Réduction éventuelle du nombre de magasins et d'appartements inoccupés





CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE

Pour une mise en œuvre réussie des mesures de gestion du stationnement et de l'accès, l'existence de problèmes graves comme les embouteillages et / ou un manque d'emplacements de stationnement dans tout ou partie de la ville est clairement pré-requis. La mise en œuvre de ces mesures est recommandée dans les zones où différentes utilisations du transport se chevauchent et se concurrencent (par exemple dans les zones qui mélangent les utilisations à des fins professionnelles, touristiques et récréatives, dans lesquelles le besoin en emplacements de stationnement est élevé tout au long de la journée). De plus, il est important que le cadre juridique adapté soit mis en place au niveau national, en particulier en matière de contrôle et d'application des réglementations, ainsi que pour l'introduction de zones à faible émission.

Étapes et chronologie de la mise en œuvre

Lors de la mise en œuvre d'un programme relatif à la gestion du stationnement ou de l'accès, plusieurs facteurs essentiels doivent être pris en compte, notamment les mesures de soutien et la définition d'un calendrier raisonnable.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

1. Renseignements nécessaires

- Analyse de la situation actuelle du trafic (cause des déplacements, situation du stationnement, embouteillages, zones sensibles, attitude des citoyens, etc.)
- Examen des derniers progrès techniques et des solutions technologiques éprouvées
- Analyse des impacts potentiels
- Partage d'expériences avec d'autres villes au début du processus de planification. Uniformisation des conditions d'accès entre les villes qui peut s'avérer mutuellement bénéfique car elle permet de mettre en place des équipements normalisés et de procéder à des achats conjoints
- Analyse déterminant si la situation juridique actuelle entre en conflit avec la mesure. Définition de nouvelles réglementations juridiques, le cas échéant
- Collecte d'opinions publiques concernant les mesures restrictives pour concevoir des stratégies de mise en œuvre et des campagnes d'information adaptées

2. Lancement de la communication

- Identification des parties prenantes et organisation de consultations avec tous les groupes de parties prenantes concernés
- Communication avec les autres municipalités et les services municipaux concernés au début du processus pour obtenir l'accord politique
- Sensibilisation des citoyens aux problèmes liés au trafic routier et aux éventuels effets positifs des mesures





3. Création du concept

- Définition des objectifs généraux (par exemple, augmentation du chiffre d'affaires généré par le stationnement, réduction au minimum des effets préjudiciables des véhicules motorisés dans le centre-ville, suppression de certains types de véhicules) et vérification de la cohérence de ces objectifs avec la stratégie de transport et les autres documents stratégiques (c'est-à-dire les plans généraux d'aménagement urbain)
- Garantie du soutien politique des autorités locales (par exemple, soutien de la majorité)
- Élaboration d'un plan de travail et d'une stratégie spécifique (par exemple, système de gestion et d'application)
- Définition des critères de restriction pour les différentes classes de véhicules (transport de marchandises, véhicules propres, bus touristiques, taxis, etc.) et / ou catégories d'utilisateurs (résidents, commerçants, livreurs, etc.) pouvant accéder à la zone réglementée ou y stationner
- Définition des différents types d'autorisations (temporaire, permanente, personnelle, liée au véhicule) et par conséquent de l'application adaptée (il est important de ne pas tolérer trop d'exceptions)
- Choix d'une technologie adaptée pour la reconnaissance et l'application (traditionnelle / de pointe) et / ou de l'infrastructure physique et des mécanismes de contrôle (bornes, logiciels, caméras, cartes)
- Choix du modèle commercial : la mise en œuvre et l'exploitation de la mesure doivent-elles être sous-traitées ou effectuées en interne ?
- Identification de la zone géographique visée par la mesure en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes
- Débat concernant les tarifs et l'utilisation des revenus (différentes utilisations pour les droits et les amendes)

- Définition de mesures appropriées pour éviter l'augmentation du stationnement sur voirie dans les zones voisines (par exemple au moyen de parkings-relais)
- Analyse minutieuse des impacts des mesures envisagées sur le trafic routier ; examen de la capacité des routes périphériques et des aires de stationnement en dehors de la zone réglementée afin de s'assurer qu'elles pourront absorber les véhicules déviés
- Garantie d'un service de transport en commun adapté dans les zones réglementées

4. Mise en œuvre

- Introduction des mesures de gestion ; information des habitants concernant les nouvelles réglementations ainsi que les routes alternatives et les aires de stationnement en dehors de la zone réglementée (point d'information, signalisation statique, GPS, Internet, médias)
- Information du public sur l'utilisation des revenus
- Organisation de cours de formation pour suffisamment de personnel (par exemple police) pour contrôler le stationnement et /ou l'accès des voitures dans la zone réglementée





MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS

Les effets positifs des mesures peuvent être amplifiés en promouvant les moyens de transport alternatifs comme les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Dès que possible, ces moyens de transport doivent être encouragés par la mise en œuvre de zones piétonnes et cyclables sécurisées et de systèmes de priorité des piétons, par le remplacement des passages souterrains par de nouveaux passages cloutés en surface signalés, par des trottoirs et des pistes cyclables plus larges, etc. Il est recommandé d'aménager la zone réglementée en mettant l'accent sur les moyens de transport « doux » et donc, de proposer des services spéciaux comme des vélos publics, des supports à vélos, des stations de réparation ou de gonflage pour les vélos. Il est aussi bénéfique d'introduire des ondes vertes pour les cyclistes et les piétons, des feux munis de comptes à rebours et autres. L'accessibilité de la zone concernée doit être améliorée pour les transports en commun (construction de voies de bus, systèmes de priorité des transports en commun, nouveaux arrêts pour les transports en commun, introduction de véhicules plus récents, etc.). De plus, les systèmes de covoiturage et d'autopartage peuvent garantir l'accessibilité aux zones tout en réduisant la dépendance à une voiture personnelle, si toutefois ces véhicules sont autorisés dans les zones réglementées.

Pour la circulation de véhicules personnels motorisés, il est capital d'afficher des indications pour garantir le contournement des zones et la localisation des aires de stationnement appropriées (et des parcs relais) sans occasionner de trafic supplémentaire. Les indications et les réglementations pour la livraison de marchandises dans les zones concernées sont aussi essentielles (par exemple livraisons de nuit ou centre de distribution urbaine).

CALENDRIER

L'analyse de la situation actuelle du trafic dans la zone concernée prend généralement de 12 à 18 mois environ. Selon l'étendue de la zone et le système envisagé, l'élaboration d'un concept de gestion du stationnement ou de l'accès peut prendre de 9 à 12 mois voire plus étant donné que le concept doit être créé en tenant compte des intérêts de toutes les parties prenantes concernées pour identifier une zone pertinente et appropriée pour la mesure. Certains avantages seront perceptibles immédiatement après la mise en œuvre, comme la réduction du trafic de transit. Il faudra plus de temps pour ressentir les avantages relatifs à l'économie et à la qualité de l'air.

Concernant le temps nécessaire à la mise en œuvre, les expériences suivantes ont été vécues dans des villes CIVITAS :

- À Norwich (Royaume-Uni), il a fallu deux mois pour mettre en place un accès réglementé pour les véhicules personnels motorisés dans deux rues du centre-ville au moment des heures de pointe de l'activité piétonne (entre 10h et 16h30).
- À Toulouse (France), une nouvelle politique de gestion du stationnement a été introduite dans six zones de la ville. La phase de réalisation de cette mesure a commencé lors du huitième mois de la mesure et a été terminée au 36e mois.





Quels sont les investissements nécessaires ?

Il convient de financer une analyse de transport exhaustive des flux du trafic et de la situation actuelle du stationnement, ainsi que l'élaboration d'un concept pour un système de restriction. De plus, il faut envisager le coût d'une étude sur les attitudes des résidents. Une fois le concept approuvé, il convient d'allouer un budget à l'infrastructure et aux équipements supplémentaires comme les automates de paiement des autorisations, les systèmes de surveillance, la signalisation et l'installation de ce matériel. Par exemple, à La Rochelle (France), trois zones de contrôle d'accès ont été dotées de bornes escamotables, de caméras et d'autres équipements. Cette mesure n'a pas coûté plus de 300 000 euros.

Les coûts d'exploitation (personnel pour les contrôles, l'entretien des automates de paiement, l'administration) dépendent des salaires moyens généralement versés localement. Les mesures décrites sont onéreuses mais les investissements peuvent être compensés par les revenus provenant du système de gestion du stationnement et de l'accès ainsi que des amendes liées aux stationnements ou aux accès illégaux. Il est aussi possible de percevoir des revenus en louant des espaces publics, au sein des zones réglementées, qui ont été modifiés pour être respectueux des piétons et sont disponibles pour les restaurants, les cafés et les petits commerces. Par exemple, pendant l'été 2008 à Ploiești (Roumanie), 6 600 euros ont été engrangés par les restaurants et les commerces grâce à l'espace libre sur la rue.

Principaux facteurs agissant comme précurseurs de la réussite

Les facteurs suivants constituent les principaux moteurs d'une création et d'une mise en œuvre efficaces et réussies des mesures décrites ci-dessus :

- Compatibilité de la mesure avec la politique générale de transport de la ville
- Présence d'un « porte-parole » pour la mesure, comme le maire de la ville et / ou une majorité politique du conseil municipal, qui a le pouvoir d'accélérer les décisions
- Collaboration entre les personnalités politiques, les administrateurs, les services de transport, de l'environnement, de l'infrastructure et de l'aménagement urbain ainsi qu'avec la police pour l'approbation et la gestion de la mise en œuvre
- Campagnes médiatiques portant sur les conditions de vie et les avantages potentiels dans certaines zones
- Bonne couverture des transports en commun dans la zone concernée ; autorités et exploitants de transport en commun capables d'assurer un service fiable et de meilleure qualité avec moins d'embouteillages
- Écoles qui souhaitent améliorer l'accessibilité à la zone par des moyens de transport doux
- Installations de parkings-relais bien aménagées
- Consultations détaillées et approfondies avec le public et les commerçants, pour faire comprendre aux parties prenantes que les mesures œuvrent en faveur de l'attrait de la zone concernée et soutiennent le commerce local
- Ressources financières sécurisées (par exemple en intégrant les mesures à la « stratégie de développement de la ville » pour laquelle il est possible de faire une demande de fonds gouvernementaux et européens)
- Offre de diverses solutions de paiement des droits (par exemple, sur Internet, par téléphone portable, etc.)



Stratégies pour une mise en œuvre réussie

Toutes les phases de travail doivent être accompagnées de débats et de réunions du groupe de travail pour identifier les obstacles à l'avance et faire face immédiatement aux problèmes.

Soutien politique

Les personnalités politiques peuvent refuser de soutenir les mesures si les parties prenantes, les résidents et les commerçants en ont une conception négative (en particulier à l'approche des élections). Il est donc primordial de faire participer tous les groupes d'intérêt concernés à la planification et à la prise de décision dès le début. De plus, des réunions avec les parties prenantes et les personnes concernées doivent être organisées régulièrement dès le tout début pour débattre des facteurs importants et des avantages potentiels et démontrer l'impact positif de la mesure sur la zone. Des études révélant les effets positifs sur la qualité de vie et montrant un fort soutien sont utiles.

Approbation

L'introduction de mesures restrictives peut engendrer une réaction négative des résidents et du point de vue des intérêts économiques. Dans de nombreux cas, des activités de lobbying sont menées contre ces actions. Une façon de surmonter cette attitude négative consiste à démontrer les

avantages du système à des groupes particuliers de personnes concernées. Une stratégie de communication complète doit donc être élaborée. Pour garantir que les visions et les objectifs des parties prenantes sont en accord avec ceux des directeurs et des planificateurs du projet, les deux groupes doivent travailler en étroite collaboration et tenir compte des différents points de vue pour créer une vision commune. Par exemple, la ville doit collaborer avec les associations d'entreprises et tenir compte de leurs inquiétudes concernant les impacts négatifs que pourrait engendrer une augmentation considérable des taxes sur les différentes sociétés de la ville. Les nouvelles taxes doivent être jugées acceptables par les principales parties prenantes. De plus, il est primordial d'avoir une stratégie claire concernant l'application des nouvelles réglementations (par exemple par la police ou par un système d'identification électronique).

Pour réduire les perceptions négatives de la mesure, il est recommandé d'introduire en parallèle des éléments qui améliorent l'accessibilité à la zone par les transports en commun ou d'autres moyens de transport durables. Ces améliorations doivent être présentées comme faisant partie de la mesure de restriction. Les stratégies promotionnelles constituent un élément fondamental à cette fin.

Gestion financière

Pour garantir un apport de ressources suffisant pour la mise en application des mesures, une résolution du conseil local est nécessaire. En règle générale, lorsque des mesures de gestion du stationnement sont mises en œuvre, elles s'auto-financent et génèrent même des revenus supplémentaires pour la ville. Toutefois, il convient d'expliquer comment le revenu net sera distribué. Il est essentiel de mettre en place un plan d'affaires identifiant les sources de financement. Une structure de gestion financière doit être créée pour résoudre les conflits d'intérêt et contrôler les finances.





Conditions-cadres juridiques

Un manque de réglementations juridiques et de définition des valeurs limites pour les émissions à l'échelle nationale peuvent faire obstacle à la mise en œuvre de restrictions d'accès fondées sur les émissions automobiles. Il est recommandé d'utiliser les réglementations de l'UE spécifiant les classifications d'émission des véhicules en tant que normes nationales.

De plus, une législation floue concernant l'espace public, le contrôle d'accès ou les règles d'accès limité peut entraver la mise en œuvre des mesures. Dans ce cas, il peut s'avérer nécessaire que l'administration publique au pouvoir élabore, à l'échelle de la ville, des règles approuvées par les élus locaux.

Institution & Organisation

La rigidité et la lenteur des processus administratifs pour obtenir les autorisations nécessaires peuvent entraver la création d'un plan de développement. Ce processus ne doit pas laisser l'occasion aux résidents de se désintéresser du projet ou de douter de l'avenir de la mesure. Les entités publiques et privées (par exemple, les exploitants de transport en commun et d'aires de stationnement) doivent collaborer pour trouver une stratégie commune de tarification même si elles ont des intérêts différents. Les commerçants et les résidents doivent participer activement aux processus vu qu'ils expriment souvent des inquiétudes concernant l'accès aux magasins et le fait de perdre les clients qui viennent en voiture.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Les transports en commun doivent assurer une bonne couverture de la zone concernée pour garantir son accessibilité
- Une collaboration entre la ville et les associations d'entreprises est primordiale. Les inquiétudes concernant les impacts négatifs que pourrait avoir une augmentation considérable des taxes sur les différentes sociétés de la ville doivent être prises en compte. Les nouvelles taxes doivent être jugées acceptables par les principales parties prenantes
- Il est primordial d'avoir une stratégie claire pour appliquer les nouvelles réglementations
- Il peut s'avérer nécessaire d'élaborer des règles à l'échelle de la ville en ce qui concerne l'espace public, le contrôle d'accès ou l'accès limité

Qui sont les principaux participants ?

PARTIES PRENANTES

Les actions de restriction engendrent toujours des controverses entre les différents groupes. Il est donc primordial de faire participer activement toutes les parties prenantes dès le début du processus de planification :

- Public (résidents de la zone cible, employés concernés sur leur lieu de travail, visiteurs qui viennent pour suivre une formation, faire les magasins, se divertir ou faire du tourisme). Ils peuvent soutenir la mesure s'ils sont conscients de la pollution sonore et de l'air dans les zones où ils vivent ou travaillent et s'ils sont mécontents de la situation actuelle du trafic (manque d'emplacements de stationnement, embouteillages, mauvaises conditions de sécurité, etc.)



www.civitas.org



- Direction des routes (par exemple, pour les autorisations concernant l'agencement physique des zones réglementées)
- Administration ferroviaire nationale, si la gare peut devenir un élément important proposant des installations de parkings-relais
- Groupes de défense des automobilistes
- Sociétés locales et régionales (commerçants, exploitants de transport, sociétés de livraisons et industrie du transport routier) ; elles s'opposent souvent aux mesures et peuvent faire échouer un projet. Cependant, si elles participent au projet et le soutiennent, cela peut profiter à la fois au secteur public et au secteur privé
- Exploitants de transport en commun et groupes d'intérêt ou initiatives locaux / locales (par exemple, pour les personnes âgées ou handicapées, groupes de cyclistes et de piétons)
- Médias locaux

Les parties prenantes peuvent être invitées à des « tables rondes » organisées pendant toute la durée des phases de planification et de mise en œuvre pour éviter les futurs obstacles et situations graves. Il convient d'organiser des conférences de presse, des événements publics et des études auprès des citoyens pour expliquer les origines et les avantages de la mesure, pour sensibiliser le public et obtenir des renseignements sur les améliorations potentielles.

PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET

La participation des partenaires suivants est essentielle à la réussite de la mise en œuvre des mesures de gestion du stationnement et de l'accès ::

Décideurs

- Les administrateurs locaux et régionaux assument généralement un rôle de dirigeants
- Les personnalités politiques pour garantir le soutien politique
- Les sociétés du secteur public ou les exploitants de transport

Acteurs

- Police ou autre organisme de contrôle de la circulation chargé de l'application du système
- Exploitants privés engagés par l'autorité locale ou entreprise municipale
- Les exploitants de transport en commun peuvent participer à l'exploitation des parkings-relais et à l'adaptation du service dans la zone réglementée

Investisseurs

- L'administration locale ou régionale se charge de la majorité des dépenses initiales pour la mesure. Elle est aussi responsable de la gestion financière
- Si des fournisseurs de services participent à la surveillance, à l'application et à la taxation, des agences de services financiers ou bancaires doivent se charger du système de paiement, des péages et des activités de « back office »

Autres

- Communautés de logement et administration du logement dans la zone
- Organisations de commerces locaux de la zone concernée
- Organisations non gouvernementales (par exemple défenseurs du vélo, groupes écologiques)
- Écoles et maternelles (enseignants, enfants avec leurs parents)





Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

Dans le cadre de CIVITAS II, 14 villes ont mis en œuvre des mesures relatives à des restrictions d'accès et à la gestion du stationnement :

Burgos (Espagne) : Stratégie intégrée de restriction d'accès ; stratégie et gestion du stationnement

Debrecen (Hongrie) : Gestion de l'accès et du stationnement et système d'accessibilité pour le centre de conférences et la zone piétonne

Gênes (Italie) : Stratégie intégrée de contrôle d'accès et système de péages routiers

Cracovie (Pologne) : Application des restrictions d'accès et stratégie intégrée de contrôle d'accès

La Rochelle (France) : Conception d'un système de contrôle d'accès pour les bus touristiques et extension des zones de contrôle d'accès

Malmö (Suède) : Zone environnementale étendue pour les véhicules lourds et application

Norwich (Royaume Uni) : Introduction d'une zone à faible émission ; restrictions d'accès (accès limité dans le temps) et système de priorité d'accès pour les véhicules de marchandises propres

Odense (Danemark) : Mise en place de zones environnementales

Ploiești (Roumanie) : Mise en place d'une zone interdite à la circulation

Preston (Royaume Uni) : Évaluation de la qualité de l'air et stratégie de zone interdite à la circulation ; mise en place de zones de calme, aménagement de zones piétonnes étendues et réglementation du trafic routier au moyen de contrôle d'accès

Stuttgart (Allemagne) : Possibilités d'action pour les restrictions d'accès

Suceava (Roumanie) : Extension de la zone à faible émission

Toulouse (France) : Définition et mise en œuvre d'une nouvelle politique de gestion du stationnement

Venise (Italie) : Stratégies de gestion d'accès pour le centre-ville et de gestion du stationnement

www.civitas.eu

Le site Web CIVITAS contient des renseignements sur les **nouvelles et événements** concernant CIVITAS. Il fournit un aperçu de tous les **projets CIVITAS** et de toutes les **villes CIVITAS**, et répertorie les **coordonnées** de plus de 600 personnes travaillant dans le cadre de CIVITAS.

De plus, vous y trouverez des renseignements détaillés sur **plus de 650 présentations novatrices** provenant des villes de démonstration CIVITAS.

Consultez le site Web CIVITAS et cherchez les **meilleurs exemples d'expériences** actuellement entreprises dans les villes en matière de transport urbain durable. Si l'une des idées semble adaptée à votre ville, ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, vous pouvez contacter le responsable pour cette mesure.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

Courriel : secretariat@civitas.eu
Tel : +36 26 504046, Fax : +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Éditeur : CIVITAS GUARD – Évaluation, contrôle et distribution pour CIVITAS II. **Auteur** : Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Mise en page** : FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Sources** : Toutes les photos ont été fournies par les villes CIVITAS et l'équipe CIVITAS GUARD (sauf mention contraire) et autorisées à la reproduction dans la présente publication. Les chiffres et valeurs fournis sont principalement issus des résultats des projets de démonstration CIVITAS communiqués par les villes participantes. Des renseignements supplémentaires provenant de documents spécialisés ont été utilisés, le cas échéant. **Édition 2010**. Imprimé en Autriche.

La Commission européenne, ou toute personne agissant en son nom, n'est en aucun cas responsable de l'utilisation des renseignements contenus dans cette publication. Les avis exprimés dans cette publication n'ont pas été adoptés ou approuvés de quelque façon que ce soit par la Commission et ne constituent pas un communiqué des opinions de la Commission.

CIVITAS Initiative a été cofinancée par les sections Transport et Énergie du programme-cadre de l'Union européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration.

CIVITAS