



**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



09

POLICY ADVICE NOTES

# Systemes d'information novateurs pour les transports en commun

**POLICY  
ADVICE  
NOTES**

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.



# Systemes d'information novateurs pour les transports en commun

Faciliter l'accès aux transports en commun en fournissant des renseignements fiables



Schiffer

## Présentation générale

### DESCRIPTION DES MESURES

Une bonne stratégie d'information des passagers permet de faciliter l'accès au réseau de transport en commun pour chaque personne, qu'elle utilise actuellement ou non les transports en commun. Des informations correctes et fiables en temps réel doivent être mises à disposition des passagers avant et pendant le voyage de sorte qu'ils puissent prévoir des trajets porte à porte en utilisant l'heure de départ et l'itinéraire les plus appropriés du début à la fin du trajet. Entre autres, les informations suivantes peuvent être fournies aux passagers :

- Des cartes de réseau et des calendriers clairs et cohérents en termes d'espace, de conception et de formulation
- Les heures d'arrivée et de départ en temps réel et spécifiques aux modes de transport, les changements d'horaires, les détournements de trafic et les itinéraires de rechange (le cas échéant)
- Des informations à l'intérieur des véhicules sur le numéro de l'itinéraire, la destination, les arrêts suivants et les correspondances possibles avec d'autres lignes et modes de transport en commun (affichage électronique et annonces vocales)

Afin d'inciter plus de personnes à utiliser les transports en commun, de nouvelles stratégies d'information ont été mises en œuvre dans les villes européennes dans le cadre de CIVITAS II (2005–2009). L'expérience relative aux processus de planification et de mise en œuvre a été recueillie et résumée dans la présente Policy Advice Note.



- Des informations sur les opportunités d'intermodalité, comme le covoiturage, l'autopartage, les vélos publics, ainsi que les parkings-relais dont les parkings-relais pour vélos (par exemple des informations sur les emplacements de stationnement disponibles sur les parkings-relais)
- Des informations complémentaires qui permettent de calculer le mode de déplacement le plus durable

Les informations doivent être mises à disposition au moment opportun, aux endroits appropriés et via les supports adéquats :

- Via des panneaux à messages variables (PMV), des tableaux d'information et des haut-parleurs aux arrêts ou à l'intérieur des véhicules (pendant le trajet)
- Via Internet (avant et pendant le trajet)
- Dans les centres de service à la clientèle (avant le trajet)
- Dans des brochures imprimées (avant et pendant le trajet)
- Sur des écrans tactiles à différents endroits de la ville (avant et pendant le trajet)
- Par téléphone (réponse vocale interactive, automatisée ou par un agent) (avant et pendant le trajet)
- Via les téléphones mobiles en utilisant les SMS (avant et pendant le trajet)

Les systèmes d'information peuvent également fournir un outil personnalisé de planification des trajets (par exemple via Internet ou la téléphonie mobile), offrant au client l'opportunité de prévoir le trajet en indiquant l'origine et la destination dans un calendrier fixe. Par ailleurs, des informations peuvent être fournies sur les distances à parcourir à pied lors d'un changement de véhicule ou de mode de transport ou depuis un endroit jusqu'au prochain arrêt de transport en commun. L'impact sur l'environnement et le coût des trajets impliquant différents modes de transport peuvent également être fournis, incluant le calcul du mode de déplacement le moins cher et le plus durable. Toutes les informations doivent être disponibles dans un format accessible garantissant que

ceux qui ne maîtrisent pas l'informatique, les personnes ayant des besoins particuliers, les personnes âgées, les personnes ayant une déficience visuelle et les malentendants ont accès aux informations dont ils ont besoin.

## GROUPES CIBLES

Les mesures visent les usagers des transports en commun, les habitants de la ville ainsi que les visiteurs et les touristes. Une attention particulière doit également être accordée aux personnes qui ont des besoins particuliers, comme les personnes ayant une déficience visuelle et les malentendants.

## IMPACTS ET AVANTAGES

### Pour le public

En améliorant les informations sur le système de transport en commun, les transports collectifs peuvent se développer comme une réelle alternative à l'utilisation des voitures personnelles. Une utilisation accrue des transports en commun peut réduire la congestion et les enjeux climatiques locaux. En fournissant des informations intégrées, l'intermodalité peut également être soutenue. Par ailleurs, une meilleure information engendre une économie de temps considérable pour les usagers actuels des transports en commun grâce à la possibilité d'améliorer la planification et l'intermodalité.

### Pour les particuliers

Chaque personne qui utilise les transports en commun (ou envisage leur utilisation) peut bénéficier de la mesure puisque les informations fiables en temps réel rendent les trajets plus efficaces en limitant les temps de voyage et d'attente et permettent d'établir une confiance. L'accès au réseau de transport en commun et son utilisation sont facilités<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Information des passagers. Core Brief de l'UITP. UITP, mars 2001.



### Pour les sociétés

Les sociétés et les autorités de transport en commun améliorent leur image en fournissant des informations en temps réel et en utilisant des systèmes d'information novateurs dans leur communication avec les usagers, d'où une meilleure satisfaction de la clientèle. La possibilité de recettes plus élevées pourrait être un avantage à long terme lorsque les mesures généreront une demande accrue de transports en commun. Outre l'information des passagers, ces systèmes peuvent également être utilisés pour une gestion efficace de la flotte.

### CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE

Il est bon que le cadre institutionnel local ainsi que la structure des autorités et leurs différentes compétences favorisent l'introduction d'un service partagé d'information multimodale impliquant diverses parties prenantes afin d'établir un système d'information intégré. L'échange d'informations provenant de fournisseurs différents nécessite un accord clair entre l'ensemble des partenaires impliqués (Qui fournit quelle information ? Qui est autorisé à utiliser l'information en question ? L'échange est-il conforme à la législation nationale sur la protection des données ? Comment les coûts sont-ils partagés ?). Enfin, une approche des systèmes ouverts est recommandée afin d'éviter une dépendance envers des systèmes spécifiques et de permettre une mise à niveau ultérieure vers des systèmes distribués par d'autres fournisseurs.

## Étapes et chronologie de la mise en œuvre

**Lors de la mise en œuvre de mesures qui introduisent de nouveaux systèmes d'information, les aspects suivants doivent être pris en compte. L'introduction de mesures de soutien peut renforcer l'efficacité. Il est également indispensable de définir un calendrier réaliste pour la mise en œuvre.**

### WÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

#### 1. Collecte des informations requises

- Analyses de l'état de la technique des technologies de l'information disponibles, des structures organisationnelles, des parties prenantes et des systèmes de financement durable pour l'établissement, le fonctionnement et l'entretien des mesures
- Évaluation de l'état actuel de l'infrastructure d'information du système de transport en commun et du taux d'approbation par ses usagers
- Analyse des besoins spécifiques des usagers, incluant l'analyse des modèles origine-destination, des besoins des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des usagers ayant des besoins particuliers

2. Notamment en ce qui concerne la conception et la mise en œuvre des systèmes d'information multimodale multi-opérateurs, il est important d'**établir une coopération étroite et une relation de confiance entre les partenaires**

3. **Mise en œuvre des décisions officielles** nécessaires et organisation de l'équipe de mise en œuvre





#### **4. Conception de l'architecture globale du système**

- Définition des spécifications techniques et fonctionnelles d'un système d'information intégré
- Détermination des informations fournies et du format
- Choix des endroits et des supports de présentation des informations

#### **5. Lancement de l'appel d'offres** afin de désigner des spécialistes en vue de développer et de fournir des nouveaux services

#### **6. Développement des services d'information en détail**

- Définition des données à acquérir
- Développement du modèle contractuel et d'activité pour les concepteurs, les fournisseurs d'équipement, les contractants et les prestataires de services
- Création d'un système opérationnel
- Conception des logiciels nécessaires
- Définition de la conception et des caractéristiques du mode de fourniture des données
- Établissement d'une campagne marketing
- Définition de la stratégie de suivi et d'évaluation

#### **7. Mise en service et essai du système** (à plus petite échelle)

#### **8. Installation du système** (à plus grande échelle)

#### **9. Promotion des nouveaux services d'information**

#### **10. Évaluation**

- Suivi de la fiabilité et de la précision des données fournies
- Suivi des coûts et avantages du système installé et comparaison avec un scénario de base correspondant à la mesure non mise en œuvre
- Évaluation de la satisfaction de la clientèle

### **MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS**

Des campagnes d'information générale, pédagogiques et marketing en faveur de transports en commun propres peuvent également être utilisées pour sensibiliser les habitants aux nouveaux services d'information. Des services spéciaux doivent être inclus pour les personnes à mobilité réduite (par exemple des informations vocales diffusées par des haut-parleurs à l'extérieur du véhicule, incluant des informations sur les arrêts de bus et les véhicules accessibles). Il est également possible de fournir des liens vers les sites Intranet des employeurs afin de communiquer des informations de voyage adaptées incluant l'information des passagers en temps réel.

Toutes les mesures qui renforcent en général la qualité des transports en commun dans une ville favorisent la réussite des nouveaux systèmes d'information pour les transports en commun. Par exemple, l'introduction de nouveaux véhicules produira un effet de synergie entre les nouveaux systèmes d'information et une amélioration générale du système de transport en commun.

L'introduction de la mesure de priorisation des transports en commun, qui est parallèle à un meilleur accès à l'information, se traduira par des avantages concrets pour les passagers (économie de temps) et de meilleures possibilités d'en informer ceux-ci.

Par ailleurs, il convient d'examiner la manière dont les informations sur les transports en commun peuvent être associées à d'autres informations de voyage pour soutenir les transports en commun en tant qu'option pratique, sûre et propre pour les trajets. Par exemple, les informations sur les attractions touristiques, le patrimoine culturel, les commerces ou les offres peuvent être liées au transport urbain propre et aux possibilités d'intermodalité.



## CALENDRIER

La durée de la phase de mise en œuvre de la mesure varie selon le type de mesure d'information et le type de support choisi (généralement entre 26 et 48 mois dans les villes CIVITAS II).

- Le développement d'une stratégie d'information pour le système de transport en commun demande environ trois mois
- Le développement d'outils Internet (par exemple un module de planification des trajets, un outil de calcul des impacts environnementaux et des frais de voyage) dépend de la portée et de la complexité de l'installation et de la quantité de données à intégrer. Entre 7 et 22 mois ont été nécessaires dans les villes CIVITAS II pour créer et intégrer de tels outils
- Le temps nécessaire à l'installation des panneaux d'information a varié entre 5 et 24 mois dans les villes CIVITAS II, selon le nombre et le type de panneaux. Par exemple, l'installation de dix panneaux en temps réel aux arrêts de transport en commun a nécessité environ huit mois

## Quels sont les investissements nécessaires ?

Les catégories de coûts suivantes doivent être prises en compte :

- L'équipement (matériel et logiciel) et la conception des sites Internet et des outils de planification des trajets sur Internet et les téléphones mobiles
- L'équipement pour installation aux arrêts, dans les stations et à l'intérieur des véhicules, qui informe les usagers (par exemple des panneaux ou des écrans tactiles)
- L'équipement à bord des bus et tramways (par exemple GPS) et un serveur central de prévision en temps réel pour gérer et fournir des informations en temps réel (matériel et logiciel)
- Les coûts d'installation (par exemple l'installation de panneaux d'information en temps réel, d'écrans tactiles, l'alimentation électrique des arrêts de bus)
- Les coûts d'exploitation (maintenance du matériel, licences logicielles, exploitation, marketing et communication, personnel d'exploitation)
- Les questions spécifiques aux nœuds de correspondance (selon leur ampleur)



Schiffer



Dans les villes CIVITAS II qui ont introduit de nouveaux services d'information, les coûts suivants ont été occasionnés pendant les phases de planification et de mise en œuvre des mesures :

- 8 000 euros pour l'achat de l'équipement, du matériel et des logiciels nécessaires au fonctionnement d'un nouveau site Internet sur la mobilité servant de base pour le module de planification des trajets (Cracovie, Pologne)
- 16 000 euros pour la sous-traitance des activités de conception, de fonctionnement et de gestion d'un nouveau site Internet (Cracovie, Pologne)
- 26 000 euros pour 15 écrans tactiles fixes, 7 panneaux d'information et 7 panneaux de service de stationnement (Burgos, Espagne)
- 55 000 euros pour équiper 28 arrêts de transport en commun avec des panneaux d'information en temps réel (un panneau coûte environ 2 000 euros, mais entre 1 500 et 2 500 euros de coûts d'investissement sont également nécessaires pour chaque arrêt pour l'installation d'une ligne électrique et l'autorisation des travaux) (Ploiesti, Roumanie)
- 600 euros par mois ont été nécessaires à Ploiesti (Roumanie) pour alimenter les 28 panneaux (60 KWH/panneau)
- 93 000 euros pour 10 moniteurs plus petits et 186 000 euros pour un grand panneau (Malmö, Suède)
- 1 793 500 euros pour équiper 426 véhicules de la flotte de transport en commun (bus, tramways, trolleybus) de l'affichage électronique et de boutons de demande d'arrêt (Tallinn, Estonie)

Les recettes peuvent être augmentées pour compenser ces coûts, dans la mesure où plus de personnes envisagent d'utiliser les transports en commun grâce à un système d'information amélioré et adapté.

## 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 :**

- Une bonne coopération entre les membres de l'équipe de projet, notamment en décidant de l'équipement et de la stratégie d'information
- Une coordination efficace de la participation des parties prenantes
- Le soutien du plus haut niveau politique convaincu de la nécessité d'une meilleure information des passagers (par exemple l'administration locale, les conseils municipaux)
- Le soutien et la pression des usagers des transports en commun et des habitants de la ville (notamment les personnes qui utilisent les transports en commun comme choix unique de voyage)
- L'inclusion du nouveau site Internet d'information sur la mobilité dans le site Internet officiel de la ville
- Une réglementation claire pour l'échange d'informations entre tous les fournisseurs et utilisateurs respectant la sécurité des données, la répartition des coûts et des recettes, etc.





## Stratégies pour une mise en œuvre réussie

**Bien que les mesures décrites ici ne soient pas très controversées, quelques recommandations sont énumérées ci-après pour une mise en œuvre réussie.**

### **Soutien politique**

Le comité technique local du projet doit expliquer aux personnalités politiques l'idée du projet en détail, les implications et de quelle façon les changements peuvent affecter le système de transport en commun dans la ville. Cela peut être nécessaire pour éviter ultérieurement la politisation du sujet qui pourrait provoquer une modification du soutien des personnalités politiques.

### **Approbation**

Afin de s'assurer que les nouveaux services sont approuvés par le public, les aspects suivants doivent être pris en compte :

- Les informations sur les transports en commun doivent être compréhensibles et facilement accessibles, claires et brèves
- Les informations doivent être faciles à distinguer des autres systèmes environnants
- Les informations doivent être actuelles, correctes et exactes
- Les informations doivent être adaptées aux différents groupes de clients et à leurs besoins (notamment en tenant compte des personnes ayant une déficience visuelle et des malentendants)
- Un système d'information efficace doit aider les passagers à planifier leurs trajets porte à porte tout en intégrant différentes formes de transport

### **Gestion financière**

L'adoption d'une technologie de l'information avancée requiert d'importants investissements financiers qui doivent être garantis dès le début du projet (par exemple par l'autorité de transport ré-

gionale ou municipale). Pour garantir la durabilité économique de la mesure après la mise en œuvre, il convient d'élaborer un plan d'affaires spécifique qui inclut les coûts et recettes engendrés par la publicité, la réduction des coûts internes et la vente de services d'information personnalisés spécifiques, par exemple la vente à d'autres prestataires de services de voyage. Il est également recommandé de garantir que l'offre originale inclut un support technique adéquat pour assurer un fonctionnement du système à long terme.

Souvent, l'équipement technique qui permet d'offrir des informations en temps réel à chaque abribus d'une ville n'est pas possible pour des raisons financières. Par conséquent, il est raisonnable d'installer initialement un tel équipement aux principales stations de correspondance et aux arrêts importants. Les arrêts moins importants peuvent également être couverts par des services de téléphonie mobile

### **Institution & Organisation**

Il est important de développer une coopération étroite entre tous les partenaires et les parties prenantes (par exemple les exploitants de transport en commun). Des réserves de main-d'œuvre suffisantes doivent être prévues pour entreprendre le processus de mise en œuvre souvent consommateur de temps.

Les partenaires privés ont souvent des informations qu'ils conservent en tant que propriétaires ; par conséquent, il convient de définir clairement quelles informations peuvent être partagées et quelles sont les recettes prévues pour les fournisseurs. Les partenaires publics peuvent avoir différents objectifs qui doivent être ajustés dans les discussions et négociations, dans la mesure où le concept d'information multimodale au lieu d'information unimodale est plutôt nouveau et où certaines organisations peuvent avoir d'autres priorités (par exemple de nouvelles infrastructures ou du matériel roulant).

Des discussions avec les architectes locaux et les administrateurs responsables de la conservation historique peuvent être nécessaires afin de définir les endroits les plus adaptés pour les panneaux d'information ainsi que leur conception appropriée qui doit être cohérente avec la forme historique de la zone concernée.





Si la mise en œuvre dure plus d'un an, il est recommandé d'intégrer la mesure dans le plan de mobilité/développement des transports en commun afin de garantir les sources de financement pendant le délai supplémentaire.

### Aspects techniques

Il est essentiel d'avoir des connaissances techniques internes et/ou externes des solutions à mettre en œuvre afin de garantir le niveau approprié de spécification technique dans le dossier d'appel d'offres, l'ordonnancement de futurs projets et la gestion des contrats. La même solution technique (matérielle et logicielle) doit être choisie pour tous les modes. En particulier, l'intégration des systèmes existants doit être prise en compte afin d'offrir un service d'information intermodale pour l'ensemble du réseau de transport en commun.

Les panneaux existants, qui sont obsolètes et non conformes aux nouveaux systèmes, doivent être mis à niveau ou remplacés afin d'éviter un malentendu concernant les différents contenus informatiques. Il est recommandé d'intégrer l'installation des nouveaux systèmes d'information dans une stratégie plus vaste d'information sur les transports.

Des essais et études doivent être mis en œuvre afin de déterminer les systèmes adéquats pour la collecte de données. Ces systèmes doivent fonctionner avec un degré élevé de précision pour prévoir les temps de voyage dans la mesure où il s'agit d'une condition préalable pour l'ensemble de la chaîne d'information. Une attention particulière est requise si les données proviennent de fournisseurs de contenus différents.

### PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Les personnes à mobilité réduite peuvent notamment bénéficier de l'établissement d'un système d'information pour les transports en commun dans la mesure où des services spéciaux sont généralement inclus (par exemple des informations vocales diffusées par des haut-parleurs à l'extérieur des véhicules)
- Pour garantir l'approbation des nouveaux services par les usagers des transports en commun, les informations doivent être correctes et le système doit être facilement accessible ; il doit permettre aux passagers de planifier leurs trajets porte à porte
- Pour des raisons financières, il est recommandé d'installer initialement les nouvelles techniques aux principales stations de correspondance et aux arrêts importants
- Il convient de définir clairement quelles informations peuvent être partagées pour les partenaires privés et quelles sont les recettes prévues pour les fournisseurs

## Qui sont les principaux participants ?

### PARTIES PRENANTES

Les particuliers/organisations parties prenantes ci-après doivent participer en tant que conseillers ou soutiens non officiels :

- Les usagers potentiels et actuels des transports en commun, les automobilistes, les navetteurs, les étudiants et les visiteurs des villes doivent participer aux groupes cibles et aux ateliers. En général, ils peuvent soutenir de telles activités dans la mesure où celles-ci ont une influence directe sur eux



- La communication doit également être favorisée avec les personnes âgées et les personnes handicapées afin de s'assurer que les nouveaux services sont adaptés à leurs besoins particuliers
- Une coopération étroite doit être établie avec les exploitants de transport dans la mesure où ces entités doivent fournir les informations de transport et de voyage qui seront utilisées pour les nouveaux services
- Les entreprises locales ou régionales peuvent également soutenir les mesures en tant que parties prenantes si elles sont sur le point de mettre en œuvre un plan de transport intégré pour leurs employés. Elles peuvent proposer des informations sur la sensibilisation de leurs employés et leurs besoins concernant la fourniture d'informations
- Les agences de publicité qui peuvent être intéressées par un accès à un nouvel espace et de nouvelles catégories de clients potentiels. Elles peuvent également être considérées comme des partenaires dans l'élaboration de modèles d'entreprise pour la mise en œuvre et le développement de la mesure

## PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET

Les institutions et personnes suivantes doivent être intégrées comme partenaires et décideurs pour la mise en œuvre de la mesure et sont indispensables à la réussite des actions.

### Décideurs

En général, les initiateurs et les décideurs des dites mesures sont les conseils municipaux et les municipalités ainsi que les autorités et services de transport. En outre, les exploitants ou les autorités de transport en commun peuvent également commencer à introduire de nouveaux services d'information. Dans ce cas, il est important qu'un tel système fasse partie d'un système intégré d'information.

### Exploitant

L'exploitant et organisateur du système d'information est généralement l'exploitant de transport, mais les informations pour les plates-formes sont fournies par différentes institutions (par exemple la police ou le centre de contrôle du trafic, la municipalité, les fournisseurs d'information sur le trafic national, les sociétés exploitant les parcs de stationnement, d'autres sociétés de transport).

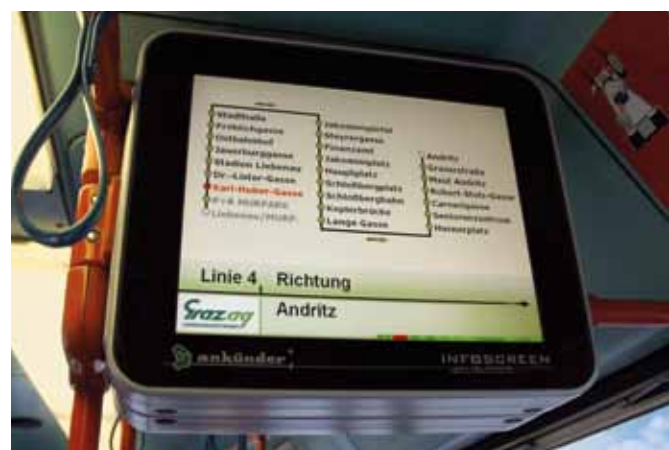
### Financement

L'exploitant de transport en commun s'engage à financer l'équipement aux arrêts et sur les véhicules ainsi que le matériel et le logiciel du système. Un soutien financier doit également être apporté par le conseil municipal ou l'autorité de transport en commun.

### Autres

Les sociétés privées doivent participer à la fourniture des informations techniques nécessaires à la ville et au soutien de l'installation des systèmes informatiques pour la surveillance du trafic et celle des panneaux électroniques pour les informations en temps réel. Les experts en technologies de l'information doivent également s'engager à développer différemment les applications disponibles, par exemple en rapport avec Internet ou la téléphonie mobile. Les opérateurs de télécommunications mobiles partenaires peuvent également participer comme prestataires potentiels des services (par exemple pour les services SMS).

Les instituts de recherche ou les agences de protection de l'environnement doivent aussi être intégrés comme participants à la mesure. Par exemple, ils peuvent s'intéresser à l'évaluation de la mesure (par exemple l'exactitude des informations fournies).





## Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

**Dans le cadre de CIVITAS II, 10 villes ont mis en œuvre des mesures concernant de nouveaux services d'information dans leur ville :**

---

**Burgos (Espagne) :** Outils d'infomobilité

---

**Gênes (Italie) :** Plate-forme d'infomobilité intermodale

---

**Cracovie (Pologne) :** Plate-forme d'infomobilité intermodale

---

**La Rochelle (France) :** Système d'information en temps réel

---

**Malmö (Suède) :** Services Internet mobile donnant accès aux informations sur les bus ; utilisation d'applications en temps réel pour la planification des trajets

---

**Ploiești (Roumanie) :** Mise en œuvre d'un système d'information en temps réel pour les transports en commun

---

**Preston (Royaume-Uni) :** Diffusion des informations

---

**Suceava (Roumanie) :** Meilleure information sur les transports en commun ; information et sensibilisation

---

**Tallinn (Estonie) :** Boutons de demande d'arrêt et panneaux d'information dans les bus

---

**Toulouse (France) :** Développement d'un système intégré d'information multimodale des voyageurs

---

# 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](mailto: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