



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



11

POLICY ADVICE NOTES

Amélioration de la qualité des services de transport 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.



Amélioration de la qualité des services de transport en commun

Rendre les transports en commun plus attrayants pour les citoyens



stockport

Présentation générale

DESCRIPTION DES MESURES

Pour rendre les services de transport en commun plus attrayants et ainsi réduire l'utilisation de la voiture, les villes et les sociétés de transport en commun doivent être enclines à garantir une grande qualité de service du système de transport en commun, en mettant notamment en œuvre les mesures suivantes :

1. Étendre et simplifier le réseau de transport en commun, par exemple :
 - En réaménageant le réseau
 - En améliorant la fréquence et les heures d'ouverture
 - En introduisant le transport à la demande, qui est un service de transport en commun assuré sur demande uniquement ; par exemple, les passagers appellent le bus par téléphone.
2. Moderniser l'infrastructure (notamment aux nœuds de correspondance intermodaux) et rendre plus confortable la totalité du voyage par transport en commun, par exemple :
 - En installant des salles d'attente de qualité (sièges, abris, services de commodité)
 - En construisant des supports à vélos sécurisés, des parkings-relais, des points de service pour l'autopartage, etc.

Dans le cadre de CIVITAS II (2005-2009), plusieurs mesures ont été mises en œuvre avec l'objectif d'améliorer la qualité et d'accroître l'attrait du système de transport en commun. Les principaux renseignements concernant la mise en œuvre des mesures et les expériences des villes sont résumés dans la présente Policy Advice Note dans le but de soutenir et d'informer les personnalités politiques et les autres décideurs locaux intéressés par ces actions.



- En facilitant l'accès aux stations (par exemple allées pédestres et cyclables, panneaux, mise en valeur de l'espace environnant)
 - Modernisation du matériel roulant pour son adaptation aux exigences des clients potentiels en améliorant l'accessibilité
 - En renforçant la formation des conducteurs pour une conduite efficace et sans heurt
3. Amélioration de l'accessibilité pour toutes les personnes, notamment celles ayant des besoins particuliers, par exemple :
- En mettant en œuvre différents outils d'information adaptés aux personnes handicapées (par exemple systèmes d'aide visuelle, annonces vocales)
 - En assurant l'accessibilité physique des salles d'attente et des véhicules (par exemple pour les landaus, les poussettes, les fauteuils roulants, les déambulateurs)
4. Améliorer la sécurité et la sûreté aux stations, aux arrêts et à bord des véhicules pour les passagers et les conducteurs, ainsi que pour l'équipement infrastructurel, par exemple :
- En mettant en œuvre une stratégie de sécurité, par exemple en installant des caméras aux arrêts et à bord des véhicules
 - En créant des conditions plus sûres dans les stations et leurs environnements (par exemple un meilleur éclairage)
 - Via une formation à la sécurité et à la sûreté et via la sensibilisation des conducteurs et passagers

GROUPES CIBLES

Les mesures visent les usagers actuels et potentiels des transports en commun. En particulier, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les familles avec des enfants et les jeunes devraient tous bénéficier des mesures. Par ailleurs, des mesures de sécurité et de sûreté doivent également être introduites pour la protection des conducteurs de transport en commun.

IMPACTS ET AVANTAGES

Les avantages suivants peuvent être attendus lorsque les mesures précitées seront mises en œuvre afin d'améliorer la qualité des services de transport en commun :

Pour le public

En mettant en œuvre les mesures décrites, les transports en commun deviendront plus pratiques, confortables, accessibles et compréhensibles pour tous. Le nombre de passagers qui utilisent les transports en commun devrait augmenter, les personnes handicapées devraient se sentir moins exclues de la société et la dépendance des citoyens envers leur voiture devrait diminuer, d'où des avantages environnementaux importants.

Pour les particuliers

La qualité de vie des personnes à mobilité réduite et l'indépendance des personnes qui travaillent ou vivent dans des zones qui n'étaient pas reliées auparavant au réseau de transport en commun peuvent être améliorées. Les tendances démographiques en Europe indiquent clairement que le nombre de personnes âgées augmentera au cours des prochaines années. Rendre les transports en commun plus accessibles pour ce groupe de citoyens est l'un des défis les plus importants pour le développement social des villes européennes. En outre, les personnes qui n'utilisent généralement pas les transports en commun en raison des problèmes de sécurité seront rassurées une fois les mesures mises en œuvre.

Pour les sociétés

Si les sociétés de transport en commun améliorent la qualité de service, l'image de ce mode de transport pourra elle aussi être améliorée et le nombre de passagers augmenter. Par exemple, dans la ville CIVITAS II de Malmö (Suède), deux grandes lignes de bus ont été mises en valeur, générant une hausse du nombre de passagers de 20 % au cours des cinq premiers mois. L'amélioration de l'accessibilité en vue d'augmenter le nombre de passagers à bord des véhicules de transport en commun n'exige pas nécessairement des investissements importants. En améliorant la sécurité à bord des véhicules et



dans les stations, le coût de réparation des dégâts causés par le vandalisme peut être réduit. Par exemple, à Malmö, le coût de maintenance des véhicules a diminué de 30 % en six mois après l'installation de caméras à bord des tramways et des bus.

Si le système de transport en commun est amélioré par la mise en œuvre de nouvelles mesures infrastructurelles, comme des voies de bus séparées, l'exploitant de transport en commun peut économiser de l'argent grâce à une plus grande régularité, entraînant une utilisation plus efficace des véhicules.

CONDITIONS-CADRES DE RÉUSSITE

La cohérence entre la politique de stationnement et l'infrastructure de transport en commun est essentielle pour encourager l'utilisation des modes de transport alternatifs. Par exemple, l'indisponibilité d'espaces de stationnement gratuits plus près du centre ville est une condition préalable pour garantir l'introduction réussie d'un service de parc relais. Ces éléments doivent être soutenus par un système complexe de promotion et d'information accessible aux différents groupes d'usagers.



Étapes et chronologie de la mise en œuvre

Lors de la mise en œuvre des mesures améliorant la qualité des transports en commun, plusieurs aspects importants doivent être pris en compte, y compris la mise en œuvre des mesures de soutien et l'assurance de l'achèvement des travaux dans un délai raisonnable.

ÉTAPES DE MISE EN ŒUVRE

1. Préparation

- Constitution d'un groupe de travail incluant notamment les personnes ayant des besoins particuliers afin de prendre pleinement en compte leurs exigences
- Définition des exigences minimales de qualité à inclure dans les droits des passagers (par exemple le niveau minimal de fiabilité ou la valeur maximale de retard toléré)

2. Compilation des informations de base

- Analyse de la situation actuelle de la demande et de l'offre de transport en commun
- Identification des zones qui sont peu voire non accessibles via les transports en commun
- Étude de l'état actuel des stations et véhicules de transport en commun en ce qui concerne la sécurité, l'accessibilité et le confort, ainsi que la compétitivité des transports en commun avec les voitures personnelles (notamment au regard du temps de trajet)
- Analyse des documents de stratégie existants sur le transport (stratégie d'aménagement de la ville, stratégie de transport, plans de transport, etc.) et vérification de la cohérence des actions prévues
- Inventaire de l'état de la technique de l'équipement technique et des outils susceptibles d'améliorer la qualité (sécurité, accessibilité, confort)
- Analyse de la sensibilité aux mesures à introduire et du marché afférent



3. Décisions officielles nécessaires

- Approbation du financement initial des services et de l'obtention de conseils sur l'élaboration des nouveaux concepts de service de transport en commun
- Autorisation d'installer des caméras de sécurité à bord des véhicules ou aux arrêts
- Mise à disposition de commerces ou d'autres services aux nœuds de correspondance intermodaux

4. Planification d'améliorations en termes :

- D'offre de transports en commun
- D'équipement et de systèmes qui améliorent le confort, la sûreté, la sécurité et l'accessibilité

5. Appel d'offres concernant des services externalisés

- Exploitation d'itinéraires de transport en commun supplémentaires
- Services de sécurité
- Fourniture de l'équipement technique
- Achat de terrains, le cas échéant, pour la construction de parkings-relais dont des parkings-relais pour vélos, etc.

6. Essai des nouvelles installations impliquant les usagers potentiels et notamment les voyageurs à mobilité réduite

7. Modification, adaptation et mise en œuvre des nouvelles installations

8. Formation, pédagogie et promotion

- Formation et cours pédagogiques dispensés aux conducteurs de bus et de trams
- Campagne marketing pour la promotion des nouveaux services

9. Suivi et évaluation

- Mesure et évaluation des indicateurs définis au début du projet afin d'évaluer les impacts (le nombre de [nouveaux] passagers, l'approbation sociale des citoyens, l'évaluation de la qualité par les usagers, etc.)

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT VISANT À AMPLIFIER LES EFFETS POSITIFS

Si les mesures suivantes et les actions qui améliorent la qualité des transports en commun sont mises en œuvre simultanément, les effets positifs de l'ensemble des mesures peuvent être amplifiés et des effets de synergie peuvent être créés. L'image et la qualité des transports en commun urbains peuvent être améliorées via :

- La localisation automatique des véhicules (LAV) et des outils de gestion
- L'introduction de nouveaux véhicules respectueux de l'environnement (par exemple le gaz naturel pour véhicules [GNV], les piles à hydrogène)
- Le développement d'une marque afin de mieux reconnaître le système de transport en commun (amélioré)
- La proposition de systèmes de fixation des prix novateurs pour les transports en commun (par exemple les systèmes de paiement à carte à puce)
- La fourniture d'un accès aux autres modes de transport respectueux de l'environnement, par exemple en proposant un service de vélopartage, de taxi ou d'autopartage

CALENDRIER

Le temps nécessaire à la mise en œuvre des mesures décrites varie en fonction du type d'action choisi et du nombre d'itinéraires, stations ou véhicules ciblés. Dans le cadre de CIVITAS II, les mesures ont été mises en œuvre dans un délai de 2 à 4 ans. Les délais suivis de mise en œuvre des différentes étapes de travail sont énumérés ci-après :

- Trois mois pour le lancement du projet et la constitution de l'équipe chargée du projet (Norwich, Royaume-Uni)
- Entre 5 et 33 mois ont été nécessaires pour collecter des données et créer les études requises. Les chiffres suivants sont des exemples de CIVITAS II :
 - 5 mois pour un examen de l'état de la technique de l'équipement technique (Ploiesti, Roumanie)



- 12 à 21 mois pour l'analyse de la demande et la collecte d'informations sur les exigences des usagers
- 14 mois pour une étude du réseau de transport (La Rochelle, France)
- 21 mois pour un audit de sécurité (Cracovie, Pologne)
- Pour développer un concept détaillé concernant la mise en œuvre des mesures, entre 12 et 32 mois sont nécessaires. Les chiffres suivants sont des exemples de CIVITAS II :
 - 12 mois pour l'élaboration d'un plan d'accessibilité pour les personnes ayant des besoins particuliers (La Rochelle, France)
 - 12 mois pour développer une stratégie de sécurité pour les bus (Malmö, Suède)
 - 17 mois pour développer un service de transport à la demande (Cracovie, Pologne)
 - 21 mois pour développer un plan d'action pour la sécurité des transports en commun (Cracovie, Pologne)
 - 32 mois pour développer un concept concernant des services de mobilité de qualité (Burgos, Espagne)
- L'obtention de l'approbation de responsables politiques des transports en commun et/ou de fonctionnaires de l'État demande entre un et deux mois (La Rochelle, France) ; toutefois, cette procédure est fortement dépendante de la coopération de l'administration municipale
- Deux mois ont été nécessaires pour préparer un appel d'offres pour l'équipement de caméras (Malmö, Suède) ; toutefois, dans certains pays, un délai légal pour l'ouverture des soumissions peut être prévu par la législation nationale
- Les activités pédagogiques et de formation demandent entre 2 et 28 mois. Par exemple, 28 mois ont été nécessaires pour former 50 conducteurs de bus en 10 séances (Debrecen, Hongrie)

Quels sont les investissements nécessaires ?

Pour l'ensemble des mesures décrites, des dépenses sont nécessaires pour la collecte de données et leur analyse, une analyse de l'état de la technique et le processus de planification. Des stratégies et/ou des plans d'action doivent être développés, mis en œuvre, gérés et contrôlés. Le coût de l'équipement dépend de la mesure et de l'échelle de la mise en œuvre.

En améliorant l'accessibilité des transports en commun pour tous, les catégories de coûts suivantes peuvent être encourues :

- Les investissements pour la mise en valeur et l'adaptation des arrêts et stations
- Les investissements pour la mise en valeur ou l'achat de véhicules d'accès sans barrière
- Les systèmes d'information d'accès facile permettant l'accès pour tous les passagers, qu'il s'agisse de personnes ayant une déficience visuelle ou de personnes malentendantes

Dans les villes CIVITAS II, entre 60 000 et 180 000 euros ont été investis pour améliorer l'accessibilité des arrêts de transport en commun et des véhicules mêmes depuis les plates-formes d'arrêt. Par exemple, 180 000 euros ont été dépensés pour améliorer les arrêts de bus et les nœuds de correspondance intermodaux à Burgos (Espagne).

Pour améliorer la qualité de l'infrastructure des transports en commun, entre autres, les coûts suivants doivent être budgétés :

- Les investissements pour les nouvelles salles d'attente, les abris, les sièges, etc. (construction, acquisition, etc.)
- Le coût d'acquisition des terrains si l'espace est insuffisant pour les nouvelles installations (par exemple l'espace pour les parkings-relais)
- Les coûts de nettoyage et de maintenance des nouvelles installations



Par exemple, 777 000 euros ont été dépensés pour la construction de nouvelles installations de correspondance dans une gare ferroviaire dans la ville CIVITAS II de Norwich (Royaume-Uni) (avec environ 3,5 millions de passagers par an). La qualité des salles d'attente a été améliorée, des panneaux d'information en temps réel ont été installés, des liaisons pédestres et cyclables ont été établies et l'espace ouvert a été mis en valeur. Environ 10 000 euros sont nécessaires chaque année pour nettoyer et entretenir ces installations.

Pour restructurer le réseau et étendre la zone de couverture d'un système de transport en commun urbain, différents coûts énumérés ci-après sont occasionnés :

- Coûts matériels et logiciels pour les systèmes de transport à la demande (centre de gestion, logiciel de planification, équipement de bord des véhicules, véhicules appropriés)
- Coûts d'exploitation pour le transport à la demande (conducteurs, gestion, etc.)

Pour améliorer la sûreté et la sécurité du système de transport en commun urbain, les investissements suivants sont notamment nécessaires :

- La conduite des ateliers et des activités de formation pour les conducteurs et les usagers des transports en commun
- Les coûts d'acquisition, d'installation, de fonctionnement et de maintenance concernant des caméras à bord des bus ou dans les stations et aux arrêts
- Le coût du matériel et des logiciels ainsi que les coûts d'exploitation pour un centre de sécurité

Par exemple, dans la ville CIVITAS II de Cracovie (Pologne), environ 10 000 euros ont été dépensés pour la mise en œuvre d'un audit de sécurité et d'une campagne d'action pour la sécurité. Environ 50 000 euros ont été nécessaires pour diriger des ateliers de formation avec les citoyens et les employés des transports en commun à Stuttgart (Allemagne). Pour mettre en œuvre dix cours de formation dispensés à 50 conducteurs de bus, la somme de 20 000 euros a été nécessaire à Debrecen (Hongrie). Le total des coûts pour l'achat, l'installation et l'essai de caméras dans 180 bus de transport en commun s'élève à environ 900 000 euros à Malmö (Suède).

Principaux facteurs agissant comme précurseurs de la réussite

Les facteurs suivants constituent les principaux moteurs de la création et de la mise en œuvre efficaces et réussies des mesures améliorant la qualité des transports en commun :

- Une excellente coopération entre les partenaires du projet facilite la capacité à trouver des compromis en ce qui concerne les aspects techniques et des règles claires sur le paiement pour le service et sur les responsabilités pour sa réalisation
- Une étude de marché qui définit les exigences et les besoins spécifiques des groupes cibles
- Le soutien politique et la volonté des décideurs locaux de changer la façon dont les transports en commun sont perçus et soutenus afin d'encourager différents groupes cibles à utiliser ce mode de transport
- Les systèmes de transport en commun seront très probablement acceptés par le grand public si les services sont proposés à des prix acceptables. À des fins promotionnelles, des tickets gratuits pourraient être distribués parmi les citoyens pendant la phase initiale ou des réductions accordées afin d'encourager les nouvelles catégories d'usagers



Stratégies pour une mise en œuvre réussie

Soutien politique

Pour garantir que le thème de la mesure ne sera pas politisé et que la résistance parmi les parties prenantes (qui peut provoquer la désapprobation de la mesure par les personnalités politiques) est minimisée, des réunions doivent être organisées afin de favoriser le dialogue entre les acteurs et de présenter le projet ainsi que ses avantages et impacts potentiels.

Il est souhaitable que les mesures fassent partie de la stratégie globale de la ville ou du plan de transport préalablement approuvé. Il est donc important, notamment pendant la phase initiale, de vérifier la cohérence avec ces documents politiques. Il est également important d'informer (voire d'engager) les personnalités politiques dès le début du processus de préparation et de mise en œuvre de la mesure.

Approbation

Afin de garantir l'approbation des modifications et des nouveaux services par le public, par les exploitants et par le personnel conducteur, des stratégies de communication et des campagnes marketing doivent être mises en œuvre. Des réunions doivent être organisées afin de faire connaître les objectifs des mesures aux usagers et d'expliquer les impacts positifs escomptés. De telles réunions peuvent également être utilisées pour mieux comprendre les inquiétudes des personnes cibles et identifier un consensus parmi les principales parties prenantes. En particulier, les commerçants doivent être pris en compte au début de la mise en œuvre dans la mesure où ce groupe peut craindre des pertes financières dues, par exemple, à des voies réservées aux bus qui soustraient de l'espace au trafic des voitures personnelles.

Gestion financière

Pour garantir la faisabilité des divers services et mesures, il est important de mettre en œuvre une étude de marché avant le lancement des actions. Celle-ci doit permettre de garantir l'utilisation du nouveau service par un nombre adéquat de personnes après la mise en œuvre. Un plan d'affaires doit être établi, garantissant la bancabilité et la viabilité à long terme du projet ainsi que la source de financement (recettes provenant des tickets, financement par emprunt ou subvention de fonds structurels ou régionaux).

Il est également important de calculer la réduction potentielle des coûts externes résultant des mesures, comme le gain de temps, la réduction du bruit et des émissions, la baisse du nombre d'accidents, etc. Ces résultats pourraient être utilisés comme arguments dans les discussions relatives au soutien politique ainsi que pour la préparation d'une campagne promotionnelle. Pour garantir le soutien financier dès le début, il est souhaitable que l'exploitant de transport en commun entretienne de bons rapports avec l'autorité de transport en commun (si différents).

Toutefois, les mesures garantissant l'accessibilité des transports en commun pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite ne doivent pas être mises en balance uniquement avec le nombre accru d'usagers, car ces investissements relèvent de la responsabilité sociale des entreprises.

Construction du cadre législatif

Afin de garantir l'approbation des améliorations prévues de l'infrastructure (abris, salles d'attente) par les agents de la conservation et du patrimoine de la ville, une consultation précoce sur la forme et l'architecture des constructions est nécessaire. Pour la mise en valeur d'une gare ferroviaire en tant que nœud de correspondance intermodal, l'approbation de l'exploitant ferroviaire national est nécessaire. Afin de s'assurer que la mesure n'est pas contrariée, il est important de communiquer régulièrement avec les principales parties prenantes et de vérifier que des procédures correctes sont en place.



Conditions-cadres juridiques

En ce qui concerne l'introduction de caméras visant à améliorer la sécurité sur le réseau de transport en commun, il est important d'analyser les conditions-cadres juridiques afin de garantir la conformité de l'utilisation de l'équipement technique avec le droit relatif à la protection de la vie privée. Il convient de déterminer qui peut utiliser les données enregistrées par les caméras (par exemple la police uniquement) et la durée de stockage desdites données. Le niveau de sûreté et de sécurité à atteindre doit être intégré dans les contrats conclus entre les autorités locales responsables et l'exploitant de transport en commun.

Aspects techniques

Des analyses avancées exhaustives de l'équipement technique existant doivent être réalisées et les expériences doivent être partagées avec d'autres villes afin d'éviter un échec ou une faible performance des technologies, des méthodes ou des systèmes techniques qui n'ont pas encore été mis à l'épreuve, et d'écarter les incompatibilités entre les systèmes ou les risques de sécurité présentés par des technologies particulières.

Institution & Organisation

Pour une mise en œuvre réussie des mesures, il est important d'entretenir de bons rapports avec les autorités locales et régionales voisines, par exemple avec le conseil général ou les autorités régionales. Cela doit par exemple permettre d'éviter la situation où des autorités différentes planifient des mesures similaires en même temps sans se consulter.

Des services à la demande doivent être intégrés au niveau institutionnel, ce qui signifie qu'une base légale entre l'exploitant de transport en commun et l'autorité de transport en commun doit être établie, ce qui inclut également des règles de paiement ou de remboursement.

Concernant le développement des nœuds de correspondance intermodaux, il est nécessaire de savoir quelle entité locale est responsable du développement des services supplémentaires aux grandes plates-formes de transit de passagers. En cas d'incertitude à ce sujet, les services juridiques des différents partenaires doivent définir

les différentes limites législatives avant la conception et la mise en œuvre de la mesure.

Par ailleurs, une bonne coopération entre les diverses parties prenantes au niveau local et départemental doit également être favorisée. Il faut tenir compte du fait que cela demande beaucoup de temps car la construction d'accords avec l'ensemble des parties prenantes (exploitants de transport en commun, décideurs locaux, usagers, etc.) ainsi que la coordination, en parallèle, de l'ensemble des aspects associés (faisabilité technique, procédure de gestion déléguée, image commune), sont des processus très longs.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- Lors de la mise en œuvre des mesures visant à améliorer la qualité des transports en commun, les personnes ayant des besoins particuliers doivent être consultées afin de prendre en compte leurs exigences
- Pour renforcer l'approbation des nouveaux services et des nouvelles infrastructures par le public, les exploitants et le personnel conducteur, des campagnes de communication et de marketing sont nécessaires
- Afin de garantir l'approbation des améliorations prévues de l'infrastructure (abris, salles d'attente) par les agents de la conservation et du patrimoine, une consultation précoce sur la forme des constructions est importante
- En ce qui concerne l'introduction de caméras visant à améliorer la sécurité sur le réseau de transport en commun, il est important de garantir la conformité de l'utilisation de l'équipement avec le droit relatif à la protection de la vie privée



Qui sont les principaux participants ?

PARTIES PRENANTES

La restructuration des services de transport dans une ville entraîne généralement de nombreux débats parmi différents groupes. Il est par conséquent crucial d'impliquer pleinement l'ensemble des parties prenantes dès le début du processus de planification :

- Les usagers actuels et potentiels des transports en commun qui peuvent notamment être, en fonction du type de mesure :
 - Les navetteurs
 - Les femmes
 - Les personnes à mobilité réduite
 - Les personnes âgées et les jeunes
 - Les habitants et les visiteurs
- Les groupes représentatifs (par exemple les groupes de cyclistes et de marcheurs, les associations de personnes ayant des besoins particuliers)
- Les associations professionnelles (par exemple les hôtels, les commerçants, les exploitants de taxi)
- Les personnalités politiques locales ou régionales et les groupes d'intérêts locaux (par exemple les défenseurs de l'environnement), les ONG
- D'autres sociétés du marché du transport, par exemple les exploitants ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, etc.
- Les médias

PRINCIPAUX PARTENAIRES DU PROJET

La participation des partenaires suivants est essentielle à la mise en œuvre réussie des mesures visant à améliorer la qualité des transports en commun :

Décideurs

- Les conseils municipaux
- Les autorités de transport en commun ou
- Les services des transports

Exploitant

- Les sociétés de transport en commun

Gestion financière

- Le service financier de la ville et
- Les sociétés de transport en commun

Dans certains pays, l'approbation définitive du financement et de la portée du projet appartient au conseil municipal. Par ailleurs, le conseil municipal doit être informé régulièrement des coûts et revenus.

Autres

Il est possible que la participation des universités et des instituts de recherche similaires à la collecte des données (par exemple aux fins de l'analyse des besoins des usagers) et à l'évaluation des résultats et impacts soit nécessaire. Des sociétés privées doivent participer au soutien technique (adaptation des logiciels individuels, développement de l'équipement technique, etc.). En ce qui concerne les campagnes de promotion et d'information, des sociétés de conseils en relations publiques doivent être désignées. Des architectes seront chargés de la conception de l'infrastructure à installer afin de garantir la compatibilité avec l'environnement bâti.





Liste d'exemples concrets de CIVITAS II

Dans le cadre de CIVITAS II, 14 villes ont mis en œuvre des mesures visant à améliorer la qualité des transports en commun urbains (1 = Infrastructure, 2 = Réseau de transport en commun, 3 = Accessibilité, 4 = Sûreté et sécurité) :

La Rochelle (France) : Mise en œuvre d'un deuxième parking-relais¹ ; services de taxi de nuit, réorganisation du réseau de bus² ; amélioration de l'infrastructure pour le transport collectif³

Norwich (Royaume-Uni) : Installations de correspondance dans une gare ferroviaire¹

Ploiești (Roumanie) : Amélioration de l'infrastructure pour le transport collectif¹

Preston (Royaume-Uni) : Création d'un réseau de surface pour les services de transport en commun, amélioration de l'infrastructure pour le transport collectif¹ ; services à la demande et de desserte²

Toulouse (France) : Développement de services de proximité aux grandes plates-formes de transit de passagers¹ ; amélioration de la qualité et de la structure des services de transport en commun, intégration du transport à la demande comme service complémentaire aux transports en commun² ; amélioration de l'accessibilité des services de transport en commun³

Burgos (Espagne) : Qualité des services de mobilité² ; accès pour les personnes à mobilité réduite³

Gênes (Italie) : Qualité du couloir de mobilité²

Cracovie (Pologne) : Services de transport à la demande² ; plan d'action pour la sécurité des transports en commun⁴

Malmö (Suède) : Marketing du nouveau système de réseau de bus² ; renforcement de la sécurité et de la sûreté à bord des bus⁴

Odense (Danemark) : Amélioration de l'intégration et de la qualité des modes durables²

Potenza (Italie) : Système de transport à la demande⁴

Venise (Italie) : Introduction de bateaux-bus à faible impact d'accès pour tous³

Debrecen (Hongrie) : Formation à la sûreté et à la sécurité dispensée aux conducteurs de transport en commun⁴

Stuttgart (Allemagne) : Plan d'action pour la sécurité du réseau ferroviaire suburbain⁴

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 :** DENZEL Mobility (photo de couverture). Toutes les autres 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