

# Information Multimodale en Bretagne

*État des lieux*

**Certu**

centre d'Études sur les réseaux,  
les transports, l'urbanisme  
et les constructions publiques  
9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
téléphone: 04 72 74 58 00  
télécopie: 04 72 74 59 00  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

**Dossiers :** Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

**Références :** Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

**Débats :** Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

## NOTICE ANALYTIQUE

<b>Organisme commanditaire :</b> CERTU – SYS – TTS / Financé par la DTT sur le chapitre 91-15/40			
<b>Titre :</b> <b>Information multimodale en Bretagne</b>			
<b>Sous-titre :</b> Etat des lieux	<b>Date d'achèvement :</b> Novembre 2004	<b>Langue :</b> Français	
<b>Organisme auteur :</b> CETE Ouest	<b>Rédacteurs ou coordonnateurs :</b> Odile Bréhier, DU/DEP	<b>Relecteur assurance qualité :</b> (nom, prénom) Roland COTTE (CERTU/SYS/TTS)	
<b>Résumé :</b> <p>Le CERTU, service technique central du ministère de l'équipement, qui assiste la Direction des Transports Terrestres pour la mise en place de la Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale, a proposé que les différents Centres d'Études Techniques de l'Équipement fassent un état des lieux sur l'information déplacements dans leur zone d'action. L'objectif de cette démarche est de</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- donner une image à l'instant t des services et systèmes existants en région ;</li><li>- mieux connaître les acteurs et leurs attentes ;</li><li>- contribuer à favoriser les échanges d'informations sur les thèmes de la PREDIM.</li></ul> <p>Ce rapport présente l'état des lieux des services d'information voyageurs existants ou en projet dans la région Bretagne. Cet état des lieux n'a pas vocation à être exhaustif ; il vise à donner une idée globale des services et systèmes existants ou en projet, en mettant en évidence les initiatives les plus remarquables.</p> <p>En ce qui concerne les transports collectifs, on observe que les sites Internet d'information voyageurs se généralisent, que ce soit pour les réseaux urbains, départementaux ou régionaux. Les systèmes d'information en temps réel sont encore assez peu développés mais deux agglomérations se sont récemment équipées d'un système d'aide à l'information. Enfin, même si encore peu de systèmes associent plusieurs réseaux de transports, on note la mise en place de quelques systèmes d'information multimodale et multitransporteur à l'échelle de la région ou de certains départements, avec notamment la mise en service en 2004 du site internet « infotransport » dans le Finistère. En matière d'information trafic, la Bretagne, reconnue pôle de référence pour les Systèmes de Transports Intelligents suite au CIADT du 18 décembre 2003, lance une action pour l'amélioration de l'information routière. Cette action associe la DRE, les quatre DDE et les quatre Conseils Généraux. De plus, un système global de gestion de trafic sera bientôt mis en place sur l'agglomération rennaise. Le projet Dor Breizh, qui doit permettre une connaissance du trafic en temps réel, n'a pas une vocation purement routière ; il doit au contraire être un outil de gestion globale des déplacements, notamment en terme d'incitation au report modal VP – TC.</p>			
<b>Remarques complémentaires éventuelles</b> (rubrique facultative) :			
<b>Mots clés :</b> Bretagne, Saint-Brieuc, Lannion, Brest, Concarneau, Douarnenez, Morlaix, Quimper, Rennes, Fougères, Saint-Malo, Vitré, Vannes, Lorient, Information multimodale ; information voyageurs, transport collectif, système d'information, transport à la demande; Information routière		<b>Diffusion :</b> CERTU + CERTU/SYS/TTS	
<b>Nombre de pages :</b> 28	<b>Tirage :</b> 30 ex	<b>Confidentialité :</b> Accès libre	<b>Bibliographie :</b>



## SOMMAIRE

<b>1. Introduction</b>	<b>7</b>
1.1 Cadre de l'étude	7
1.2 Contexte	8
<b>2. L'information routière</b>	<b>11</b>
2.1 CRICR	11
2.2 DDE 22	11
2.3 DDE 29	12
2.4 DDE 35	12
2.5 DDE 56	13
2.6 Projet d' Amélioration de l'information routière en Bretagne	14
<b>3. L'information sur les Transports Collectifs</b>	<b>15</b>
3.1 Le réseau régional	15
3.2 Département des Côtes d'Armor	16
3.2.1 Le réseau départemental	16
3.2.2 Saint Briec	16
3.2.3 Lannion	17
3.3 Département du Finistère	17
3.3.1 Le réseau départemental	17
3.3.2 Brest	18
3.3.3 Concarneau	18
3.3.4 Douarnenez	18
3.3.5 Morlaix	19
3.3.6 Quimper	19
3.4 Département d'Ille et Vilaine	20
3.4.1 Le réseau départemental	20
3.4.2 Rennes	20
3.4.3 Fougères	21
3.4.4 Saint Malo	21
3.4.5 Vitré	21
3.5 Département du Morbihan	22
3.5.1 Le réseau départemental	22
3.5.2 Vannes	23
3.5.3 Lorient	23

<b>4. Un premier bilan</b>	<b>25</b>
4.1 Les constantes de l'information voyageurs	25
4.2 La généralisation de l'information Internet	25
4.3 L'information en temps réel	26
4.4 Les systèmes d'information multimodale	26

# 1. Introduction

## 1.1 Cadre de l'étude

Le principe de l'intermodalité est de développer et faciliter l'usage des différents modes de transports collectifs et individuels afin de tirer parti du créneau de pertinence de chacun d'entre eux. Précisons que l'on parle de *multimodalité* lorsque plusieurs moyens de transport sont disponibles pour un déplacement entre une origine et une destination donnée ; et d'*intermodalité* pour désigner l'enchaînement de plusieurs moyens de transport pour un déplacement entre une origine et une destination donnée.

Afin de favoriser les comportements intermodaux, les efforts doivent porter sur la mise en cohérence des différents réseaux de transports de manière à ce que la rupture occasionnée par le changement de mode ne soit pas perçue comme rédhibitoire par l'utilisateur. Il faut pour cela sortir de la logique d'une gestion des réseaux par mode. Concrètement, cela implique que les correspondances modales s'effectuent dans la même unité de lieu (limiter les distances à parcourir et les effets de coupures des infrastructures), de temps (cadencement des liaisons, temps d'attente minimisés...) et d'action (pas de nouveau billet à acheter, pas d'information à chercher...) ; et soient ainsi perçues comme fiables et « rassurantes ».

Ainsi, la pratique de l'intermodalité passe par les points de rencontre physique des différents réseaux de transports, mais également par des dispositions spécifiques qui facilitent les échanges entre les modes. L'intermodalité s'organise autour de quatre domaines d'action :

- la coordination des offres
- le traitement des lieux d'échanges
- l'information
- la tarification

La complexité de l'information utile aux usagers nécessite une diversité importante des familles de messages et des supports. L'information multimodale vise à mettre en cohérence ces différents types de message afin de donner à l'utilisateur une bonne connaissance des réseaux et de le guider dans ses choix de déplacements. Les enjeux liés au développement de l'information multimodale sont clairs : une information claire, complète et facile à trouver, intégrant les différents modes TC, les niveaux d'encombrement de la voirie, les places disponibles dans les parcs relais et les coûts des différents modes, pourrait inciter les automobilistes à s'orienter vers des pratiques intermodales qui favoriseraient une plus grande utilisation des TC.

La mise en place de services d'information multimodale est inscrite dans la loi SRU depuis 2001 mais tarde à se concrétiser. Pourtant, les progrès technologiques liés aux supports et traitements de l'information sont tels qu'il ne subsiste pratiquement plus de blocage au niveau technique. Les freins au développement de systèmes et services d'information multimodale sont davantage institutionnels.

Alors que d'autres pays ont mené une politique centralisée de développement de l'information multimodale, de rares projets isolés ont vu le jour en France. Afin de mutualiser et de capitaliser les expériences, s'est créée la PREDIM (Plate-Forme Expérimentale pour le Développement de l'Information Multimodale) dans le cadre du PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation sur les transports terrestres, 2002-2006). Il s'agit d'un dispositif national qui vise à inciter et accompagner le développement des services d'information multimodale. La PREDIM finance notamment un certain nombre d'expérimentations visant à faciliter la mise en place de systèmes et services d'information multimodale.

Dans ce cadre, le CERTU, service technique central du ministère de l'équipement, qui assiste la Direction des Transports Terrestres pour la mise en place de la PREDIM, a proposé que les différents Centres d'Études Techniques de l'Équipement fassent un état des lieux sur l'information déplacements dans leur zone d'action.

Ce rapport présente l'état des lieux des services d'information voyageurs existants ou en projet en Bretagne. Il a été établi sur la base d'entretien téléphoniques avec un nombre limité d'acteurs, et de recherches Internet et documentaire. Cet état des lieux n'a pas vocation à être exhaustif ; en particulier, le niveau d'information recueilli sur les différents réseaux n'est pas toujours homogène. Ce rapport vise à donner une idée globale des services et systèmes existants ou en projet, en mettant en évidence les initiatives les plus remarquables.

## 1.2 Contexte

La région Bretagne compte près de 3 millions d'habitants pour une superficie de 27 208 km<sup>2</sup>. C'est la 7<sup>ème</sup> région française pour la population. Elle est composée de quatre départements (Côtes d'Armor, Finistère, Ille et Vilaine, Morbihan) ; compte deux pôles urbains essentiels, Rennes et Brest, et quatre grandes villes, Lorient, Saint-Brieuc, Quimper et Vannes. La croissance de la population urbaine s'est fortement accélérée au cours de la dernière décennie. Cette croissance est principalement due aux 76 communes nouvellement classées urbaines qui se situent, pour la plupart, sur le littoral et autour des grandes villes. La région se classe ainsi au 3<sup>ème</sup> rang des régions ayant le plus progressé. Ainsi, la région présente une offre variée de transports collectifs, allant de réseaux urbains très développés (en particulier sur les agglomérations de Rennes et Brest) aux services à la demande qui se multiplient pour desservir les zones plus rurales.

La Bretagne, et plus particulièrement le département des Côtes d'Armor, se distingue par son dynamisme en matière de nouvelles technologies. La région constitue en effet un véritable pôle de compétitivité dans les sciences et techniques de l'information et de la télécommunication, avec notamment la présence de nombreux organismes aux compétences reconnues sur la scène nationale et internationale. La notoriété de la région s'est en particulier affirmée avec le congrès sur les systèmes de transports intelligents organisé par le Conseil Général des Côtes d'Armor à Saint Brieuc en mars 2002, et reconduit en 2004.

Le Conseil Général a alors lancé le concept de site d'expérimentation en ITS (Intelligent Transport Systems). Plusieurs acteurs publics et privés de la région ont rejoint le Conseil Général dans ce projet, lui apportant ainsi une dimension scientifique, industrielle et économique. Ce projet commun se concrétise par la création d'un Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS) qui associe l'Université de

Rennes 1, l'Institut National des Sciences Appliquées (INSA), l'école Nationale Supérieure des Télécommunications de Bretagne (ENST-Bretagne), l'école Nationale Supérieure des Ingénieurs des études et Techniques d'Armement (ENSIETA), la Chambre de Métiers de Saint-Brieuc, France Télécom Recherche & Développement, l'Université de Nantes, et le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de l'Ouest.

Parallèlement à cette approche, la DATAR a mené une étude prospective concernant en particulier le Trégor (rapport n° III-3-7-2002 / mars 2003, rendu public en juillet 2003). Partant du double constat de l'existence d'un pôle d'excellence dans les technologies des télécommunications et de la fragilisation tangible de l'activité en R&D dans ce secteur, la DATAR préconise un investissement des organes de recherche et des entreprises dans les volets «Nouvelles connaissances pour la sécurité» et «Technologies pour la sécurité» des groupes 3 et 4 du PREDIT 3. L'état a validé cette orientation au cours du CIADT du 18 décembre 2003, qui marque son intérêt pour la mise en place en Bretagne d'un dispositif fédératif de recherche fondamentale sur les technologies de communication liées aux systèmes de transports intelligents.

Ainsi, se dessine dans l'Ouest une dynamique d'ensemble incluant un volet recherche et un volet expérimentation grâce au partenariat entre les collectivités territoriales, les services de l'état, l'enseignement supérieur, les établissements consulaires, les entreprises de haute technologie, les constructeurs automobiles.



## 2. L'information routière

### 2.1 CRICR

Le Centre Régional d'Information et de Coordination Routières "Ouest" se trouve à Rennes. Sa zone de compétence concerne 20 départements, dont ceux de la région Bretagne. C'est un organisme interministériel (Équipement, Défense, Intérieur), placé sous l'autorité d'une direction collégiale regroupant l'Équipement, la Gendarmerie et la Police.

Le CRICR est chargé de diffuser l'information routière tant aux institutionnels, qu'aux médias et aux usagers en vue d'améliorer les conditions générales de déplacement et de sécurité

De plus, il conseille et coordonne les mesures de gestion de trafic à l'échelle de sa zone de compétence

Ses sources d'informations – outre les stations SIREDOS sur l'ensemble de sa zone – reposent sur les informations recueillies sur le terrain par les forces de l'ordre (Police, CRS Gendarmerie, COZ,...) et les gestionnaires de voiries (sociétés autoroutières, DDE, CG).

En particulier, les DDE transmettent chaque semaine le point sur les travaux programmés (« point jeudi »). Les DDE font également remonter l'information du terrain en temps réel, la liaison avec le CRICR étant plus ou moins régulière selon les problèmes de trafic rencontré dans le département concerné.

Ces informations sont traitées par une application spécifique à l'ensemble des centres d'informations routières (TIGRE), pour être immédiatement diffusées en fonction de leur demande à l'ensemble des abonnés (dont pour les médias plus de 25 journaux, 60 radios et 12 télévisions) et reprise – en fonction de leur importance au niveau national ( via le CNIR) par les flash trafic TF1 et France 2. Cette information est également diffusée pour les usagers par le biais du site web (<http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr>), du minitel (3615 ROUTE) et de l' Audiotex (0826 022 022).

En ce qui concerne les transports collectifs, il n'y a pas aujourd'hui de liens direct entre le CRICR et les AOT. Cependant, le CRICR s'interroge sur la mise en place d'une information spécifique aux AO de transports interurbains dans le cas de restrictions de circulation aux poids lourds notamment en cas d'intempéries (actuellement celle ci est réalisée via les préfetures).

### 2.2 DDE 22

Dans le cadre de l'article 6, la DDE 22 assure la mission d'information grand public sur les RN et RD.

Le suivi des conditions de circulation en temps réel s'effectue grâce à un système de détecteurs automatiques de bouchons (3 dans l'agglomération de Saint Briec, 1 détecteur prévu à l'approche de Guingamp) qui active le cas échéant des panneaux lumineux d'avertissement aux automobilistes.

Chaque semaine, la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité (CDES) fait le point sur les travaux programmés et diffuse cette information par le biais de la

presse (Ouest France et Le Télégramme) sous forme de carte associée à un tableau explicatif. La préfecture est également destinataire de cette information, qu'elle diffuse par le biais de son site internet.

En ce qui concerne les perturbations exceptionnelles, la CDES fait remonter l'information du terrain au CRICR. En cas d'évènement majeur, un communiqué est transmis à deux radios locales (France Bleue Armorique et France Bleue Breiz Izel).

Aujourd'hui, les informations du terrain sont communiquées à la DDE par le biais du parc, mais le retour d'information est à destination de la CDES. Un projet de centralisation de mise en veille qualifiée au niveau de la CDES est en cours (pourrait être opérationnel en septembre 2004).

## **2.3 DDE 29**

La DDE 29 assure les missions d'information sur le réseau national (Dans le Finistère, partition DDE/CG). La CDES reçoit de l'information des centres d'entretien et d'information, et la remonte au CRICR (point hebdomadaire sur les chantiers programmés, éventuelles perturbations). Elle consulte également les stations siredo, mais sans traitement organisé de l'information.

D'autre part, une convention a été signée avec deux radios locales (Radio France Bleue Breiz Izel et Europe 2). En cas de perturbations ou d'évènements imprévus sur le réseau, la CDES transmet l'information par fax simultanément à ces deux radios, puis informe si nécessaire sur le suivi de la situation, et la fin de la perturbation.

## **2.4 DDE 35**

La DDE 35 assure les missions d'information sur les RN et RD (article 6).

Le point hebdomadaire sur les chantiers programmés est transmis au CRICR et à la presse écrite. Cette information est également disponible sur le site internet et intranet de la DDE.

Afin d'assurer une information sur les conditions de circulation qui se rapproche du temps réel (en particulier pour l'agglomération rennaise), la DDE est en liaison permanente avec le CRICR et Radio France Bleue Armorique.

D'autre part, Dor Breizh, un système global de gestion de trafic sera bientôt mis en place sur l'agglomération rennaise qui subit des perturbations récurrentes dues à un trafic de plus en plus dense. Le projet Dor Breizh doit permettre une connaissance du trafic en temps réel à partir d'un système de recueil et d'échange de données entre les différents réseaux et de détections d'évènement par caméra. Ce projet n'a pas une vocation purement routière ; Dor Breizh doit être un outil de gestion globale des déplacements, notamment en terme d'incitation au report modal VP – TC.

Le périmètre du projet est celui du deuxième anneau routier autour de l'agglomération. Le système central sera géré par la DDE. Il est prévu d'y intégrer les parcs de l'unique

cessionnaire, la SAPAR, qui déploie un jalonnement dynamique par panneaux alimentés par GSM aux accès au centre-ville et en approche de l'hyper-centre, à l'abord des points de choix. Les parcs relais du métro (1700 places, deux ouvrages actuel plus deux nouveaux en 2005 et 2006) avec des informations sur les temps d'accès au centre-ville pourront également être inclus. L'offre TC sera promue dans les fenêtres où l'on cherche à résorber les saturations du trafic. L'information sera diffusée par 50 PMV routiers et par un site internet.

C'est un projet de 11 millions d'euros sous maîtrise d'ouvrage multiple. Le partenariat mis en place regroupe la Ville de Rennes, Rennes Métropole pour la coordination avec les transports publics, le Département (système routier), l'Etat (système autoroutier) et la Région qui subventionne la moitié du Plan Routier Breton. La maîtrise d'ouvrage est à l'Etat, mais le financement est inscrit au contrat de plan. L'Etat finance à 27,5 %, la Région à 27,5 %, le Conseil Général à 22,5 %. Les 22,5 % restants sont à la charge de la Métropole et de la Ville de Rennes

La première phase du projet a été mise en service en juillet 2004 avec l'implantation de 19 PMV placés aux points de choix à l'arrivée sur Rennes afin d'informer les usagers en approche de l'agglomération des perturbations existantes et d'éventuellement leur proposer des itinéraires alternatifs. Ce système, alimenté par les stations SIREDO qui donnent l'état du trafic en temps réel sur la rocade, est géré par le CIGT (Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic) qui travaille en 2\*8 5 jours sur 7 et les WE de fort trafic.

Les phases suivantes prévoient

- Une densification très forte des points de recueil de données et la mise en place de caméras sur les points sensibles et le renforcement des systèmes de diffusion (PMV, site internet...).
- L'élargissement des plages d'activation du CIGT qui fonctionnera à terme en 3\*8.
- La mise en place d'un Système d'Aide à la Gestion du Trafic (début 2007).

## 2.5 DDE 56

La DDE 56/CDES assure les missions d'information sur les RN et RD (article 6).

Les travaux programmés font l'objet d'une information hebdomadaire avec une carte et des tableaux explicatifs « Etat-Jeudi » au CRICR et aux autres partenaires concernés par la gestion des routes (forces de l'ordre, services de secours, gestionnaire des routes...)

De plus, la DDE diffuse un communiqué à la presse écrite des travaux programmés sur RN et des éventuelles déviations mises en place.

La RN 165 au niveau des déviations de LORIENT et VANNES subit des perturbations récurrentes notamment pendant les heures de pointes de matin et du soir. Depuis le mois de juin 2004 des patrouilles sont organisées pour veiller à une bonne viabilité du réseau (2/jour pour les CEI de LORIENT et VANNES et 1/jour pour les CEI de LOCMINE, PLOERMEL et MUZILLAC).

Aujourd'hui il n'y a pas véritablement d'information usager en temps ordinaire (pas de CIGT, pas de convention avec les médias). Par contre, en cas d'événement exceptionnel (accidents et bouchons non récurrents importants, viabilité hivernale), la DDE informe le CRICR et les médias.

A court terme 2005-2006, lorsque l'aménagement de la RN 165 à 4x2voies au niveau de LORIENT sera achevé, un système de recueil de données (augmentation du nombre de stations de comptage SIREDO, installation de 4 caméras) permettra d'avoir une connaissance du trafic en temps réel.

L'information des usagers se fera par le canal du futur CIGT (créé prochainement) et qui diffusera les conditions de circulation en temps réel au CRICR, aux médias et par l'intermédiaire de PMV placés en amont des perturbations.

A noter, la mise en place en 2001 d'un système de détection automatique de bouchons : des panneaux alimentés en solaire et déclenchés par radar doppler et infra rouge informent l'usager en temps réel en amont de la perturbation. Ces dispositifs sont expérimentaux.

## **2.6 Projet d' Amélioration de l'information routière en Bretagne**

Dans un contexte de demande croissante d'une information routière pertinente et de qualité, la Bretagne, reconnue pôle de référence pour les Systèmes de Transports Intelligents suite au CIADT du 18 décembre 2003, lance une action pour l'amélioration de l'information routière. Cette action associe la DRE, les quatre DDE et les quatre Conseils Généraux.

Les stratégies mises en place pour atteindre cet objectif se déclinent de la façon suivante :

- amélioration et densification du recueil de données sur le réseau routier, sur les volets événementiels, viabilité du réseau, données de trafic, prévisions de déplacements
- mise en place d'organisations et de moyens techniques permettant de collecter et de partager l'ensemble de l'information disponible, avec traitement éventuel
- étude des moyens de diffusion de l'information

Ce projet en phase de lancement doit se concrétiser au cours du deuxième semestre 2004, avec notamment le démarrage prochain d'une étude d'Avant Projet Sommaire (APS) sur le Dispositif de l'Information Routière en Bretagne.

### 3. L'information sur les Transports Collectifs

Dans un souci de lisibilité, tous les systèmes d'information voyageurs ne sont pas décrits dans cet état des lieux. En particulier, les services et systèmes les plus classiques (guides et dépliants, affichage au point d'arrêt, numéro d'appel...) seront souvent présumés, toutes les coordonnées étant disponibles sur PASSIM (<http://passim.predim.org>), prototype d'annuaire des sources d'information TC réalisé dans le cadre de la PREDIM, et mis à jour à l'occasion de cette étude.

#### 3.1 Le réseau régional

Comme pour les autres réseaux régionaux, l'information voyageurs est relayée par le biais de la SNCF qui met à la disposition des usagers, en plus des services en gare, un numéro d'appel unique et un site Internet donnant le plan du réseau, les horaires et les tarifs et permettent les réservations et achats de billets. Notons que cette information est orientée uniquement sur le réseau SNCF et ne propose pas de liens avec d'autres réseaux TC.

D'autre part, la région Bretagne édite un recueil horaires des TER ainsi que les fiches horaires à destination des professionnels et des particuliers. A noter également, le Conseil Régional prépare avec le service tourisme et le Comité Régional du Tourisme (CRT) un document d'information transport avec une entrée tourisme.

Par ailleurs, le Conseil Régional a mené plusieurs actions concernant l'information multimodale. La réalisation d'un diagnostic sur l'information existante et les besoins d'informations pour les usagers a montré que l'information sur les TC principalement faite de compilation d'horaires sur les différents réseaux ne correspondait pas aux attentes des usagers. Ce constat a conduit à la mise en place du guide « envie » qui recense les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains irriguant la région et indique les points d'informations locaux pour que l'utilisateur puisse accéder à l'information sur les réseaux qui l'intéressent. Pour la réalisation de ce guide, la région a travaillé en collaboration avec les départements et les AO urbaines de son territoire. Le guide a été édité en janvier 2002 et doit être prochainement réactualisé.

De plus, les conclusions du diagnostic préconisent la mise en place d'une base horaire commune à tous les réseaux TC de la région, qui pourrait ensuite être déclinée en système d'information multimodale interrogeable par le biais d'un site Internet ou d'un numéro d'appel unique. Certaines AO, et particulièrement le département du Finistère, se sont déjà engagé sur une démarche de ce type sur leur territoire de compétence. Le projet à l'échelle régionale n'est pas encore engagé, mais les réflexions autour d'une base de données commune ont été récemment réactivées et le projet devrait redémarrer.

## 3.2 Département des Côtes d'Armor

### 3.2.1 Le réseau départemental

La quasi-totalité du réseau départemental des côtes d'Armor est exploitée par la Compagnie Armoricaine des Transports (groupe Connexe), ce qui permet une gestion centralisée de l'information voyageur.

La CAT édite un guide horaire unique couvrant l'ensemble du département, s'occupe de l'information diffusée aux gares et arrêts du réseau, et met un numéro d'appel à la disposition des usagers.

De plus, le Conseil Général informe les usagers par le biais de son site web (<http://www.cg22.fr>) qui donne des renseignements généraux sur le réseau, les fiches horaires des lignes départementales et les informations sur les tarifs. On y trouve également les horaires de 7 lignes SNCF qui concernent le département et les liens vers les sites SNCF (grandes Lignes et TER). Enfin, le site web donne les prévisions de chantiers sur les principaux axes routiers.

Le Conseil Général a lancé début 2004 une étude sur une organisation différente du schéma de transport qui s'orienterait vers la mise en place d'un système de transport à la demande accompagné d'une centrale de réservation. Cette étude qui devrait s'achever en septembre 2004 pourrait donc ouvrir de nouvelles perspectives pour l'information voyageurs.

### 3.2.2 Saint Briec

Le réseau TUB, qui compte une vingtaine de lignes de bus est géré par la CABRI (Communauté d'Agglomération de Saint Briec). Un site Internet ([www.cabri22.com](http://www.cabri22.com)) donnant les horaires des lignes est à la disposition des usagers.

La CABRI a en projet plusieurs actions concernant l'information voyageur :

- Un Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information est en projet pour fin 2005.
- Dans le cadre de l'élaboration du PDU, des actions sont prévues avec la Région, le Département et la SNCF pour mettre en œuvre des projets de billettique intermodale et de centrale d'information multimodale (Remarque : la CABRI a lancé un projet de PDU, même si la loi SRU ne s'applique pas à l'agglomération de Saint Briec).

D'autre part, un service de transport à la demande est également disponible sur l'agglomération (TAXITUB). La mise en œuvre de ce service en septembre 1990, suite à l'extension du PTU, a été accompagnée par un logiciel de gestion des réservations (serveur vocal) et des moyens de transport (appel des taxis). L'évolution nécessaire de ce système informatique s'est traduite par la conception d'optitod, un progiciel de gestion et d'optimisation d'un système de transport à la demande opérationnel depuis 1997. Ce progiciel a été développé par la société TOD (Aix en Provence), avec le soutien de l'ADEME dans le cadre d'un programme expérimental soutenu par la commission européenne (SAVE II).

Il est constitué par :

- un serveur d'optimisation des transports à la demande
- un serveur vocal (automate)
- des interfaces vers d'autres techniques de communication (Internet, radio...)
- une application de gestion en interface WEB.

En fonction des réservations faites par les clients, le progiciel choisit et appelle le transporteur le plus adapté pour effectuer la prestation. Le serveur informe ensuite l'exploitant des opérations en cours et prépare la facturation des transporteurs.

Jusqu'en 2003, Optitod fonctionnait en mode fixe, les arrêts, trajets et horaires étant prédéfinis. Depuis 2003, une nouvelle version a été mise en place afin de permettre également la gestion en mode dynamique : les itinéraires peuvent être élaborés en fonction de la demande des usagers, sans contraintes d'horaires ou de trajets.

### 3.2.3 Lannion

Le réseau TILT (Transports Intercommunaux Lannion-Trégor) relève de la responsabilité de la Communauté d'Agglomération Lannion Trégor (compétence acquise le 1er janvier 2003). Il est composé de 8 lignes urbaines, complétées par l'offre proposée par le Conseil Général des Côtes d'Armor via les lignes régulières départementales. Une réflexion est engagée pour développer les services et éventuellement intégrer les lignes du conseil général dans le réseau urbain.

L'information sur le réseau est diffusée par le biais d'un numéro d'appel TILT et des sites internet de la ville ([www.ville-lannion.fr](http://www.ville-lannion.fr)) et de la communauté d'agglomération ([www.lannion-tregor.com](http://www.lannion-tregor.com)) qui intègrent les fiches horaires des lignes de bus.

## 3.3 Département du Finistère

### 3.3.1 Le réseau départemental

Le réseau compte 40 lignes régulières de cars, des lignes maritimes vers Ouessant, Sein et Molène exploitées par la compagnie Penn ar Bed, et une ligne aérienne vers Ouessant avec la Finist'air.

Le Conseil Général a récemment mis en œuvre un site Internet transports permettant aux utilisateurs mais aussi aux professionnels de l'accueil de collecter toutes les informations relatives aux déplacements dans le Finistère. Ce site (<http://infotransports.cg29.fr>) donne des informations générales sur l'ensemble du réseau départemental : fiches horaires et recherche d'itinéraire pour les lignes de cars ; liens vers les sites de la compagnie Penn ar Bed et de la Finist'air qui donnent les horaires et les tarifs des lignes maritimes et aérienne. Cet outil intermodal s'étend également aux transports ferroviaires et l'objectif est de permettre à terme des liens avec les réseaux urbains.

Ce site Internet est l'une des traductions opérationnelles du Schéma Départemental des Déplacements approuvé par l'Assemblée Départementale en septembre 2003. Cette mesure fait suite aux conclusions de la phase de diagnostic qui pointait en

particulier une forte attente de services à la carte afin de s'adapter à l'évolution des rythmes de vie et à la mutation des territoires.

### 3.3.2 Brest

En tant qu'agglomération majeure de Bretagne, Brest possède un réseau urbain très développé : le réseau Bibus compte une vingtaine de lignes de bus de journée, complétées par un réseau du soir, un service spécifique PMR et 3 services à la demande "Filigne". D'autre part, le projet d'aménagement d'un axe fort en transport collectif en bus (Axe Nord Sud) est en cours d'achèvement et un projet de tramway est en cours (études de faisabilité). Brest Métropole Océane (8 communes) a confié l'exploitation et la gestion du réseau au groupe Keolis dans le cadre d'un contrat de délégation de service public de 5 ans (2004-2008).

Le site Internet [www.bibus.fr](http://www.bibus.fr) intègre la description du réseau, les horaires à la station, le plan des lignes, et fait plus remarquable, un module de recherche d'itinéraire d'adresse à adresse qui inclut temps de correspondance et temps de trajet à pieds, avec également un lien vers un plan du quartier d'arrivée. Il donne également les horaires TER et TGV et mentionne les horaires de la navette aéroport, exploitée par une autre société.

De plus, suite à la mise en place d'un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation, qui permet de suivre l'ensemble des véhicules par GPS, Brest Métropole Océane équipe les points d'arrêts avec des bornes interactives qui indiquent les temps d'attente avant les prochains bus. Le projet, qui est en phase de déploiement depuis septembre 2004, sera finalisé courant 2005 et permettra d'équiper une centaine de points d'arrêt.

Par ailleurs, la Communauté Urbaine travaille avec le Conseil Général pour le développement de l'intermodalité. Des réflexions sont lancées pour un titre de transport commun aux deux réseaux, ce qui motive la mise en relation des systèmes d'information, notamment au niveau de l'information internet.

### 3.3.3 Concarneau

Le réseau de Concarneau est géré par la SIVU des transports urbains et scolaires de Concarneau-Melgven et exploité par les courriers de l'agglomération concarnoise. Il est constitué de trois lignes. Un projet de site internet est en cours, avec un objectif de mise en service courant 2005. Il proposera les horaires des lignes et si possible un module de recherche d'itinéraire. Il a également vocation à intégrer les lignes départementales et les horaires SNCF de la gare la plus proche (Rosporden).

### 3.3.4 Douarnenez

Le réseau urbain est aujourd'hui sous la compétence communale mais la communauté de commune de Douarnenez a un projet d'étude globale sur les réseaux de transports urbain et interurbain pour revoir le système de transports de l'intercommunalité.

L'information voyageur se fait par support papier, mais le réseau devrait être intégré à terme au site web du Conseil Général.

### 3.3.5 Morlaix

Le réseau de transports de Morlaix relève de la compétence de la Communauté d'Agglomération, créée en 2000. Différents types de réseaux desservent le PTU :

- le réseau urbain de Morlaix et Saint-Martin-des-Champs (TIM), composé de 4 lignes
- le réseau périurbain composé de 4 lignes régulières issues essentiellement du transfert de compétence du département à la communauté d'agglomération
- 25 circuits scolaires,
- 3 lignes départementales gérées par le Conseil Général du Finistère.

En fait, à la création de la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix, la gestion du réseau "urbain" a été transférée du SIVOM Morlaix-St Martin des Champs, à la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix. Une convention transitoire a été signée avec le département pour les autres lignes, relevant précédemment de la compétence du Conseil général du Finistère. Par le biais de cette convention, la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix a délégué sa compétence au Conseil général du Finistère. Cette convention a pris fin le 31 août 2002.

Un protocole fixant les règles d'une coopération intermodale et du transfert de compétence a été signé entre les deux collectivités. Il pris effet le 01 septembre 2002. Depuis cette date, la Communauté d'Agglomération du Pays de Morlaix assure complètement sa compétence.

L'information sur le réseau urbain est diffusé par l'agence TIM. L'information sur le réseau complet est géré par la communauté d'agglomération, par le biais d'un numéro vert et de son site Internet ([www.agglo.morlaix.fr](http://www.agglo.morlaix.fr)) qui donne la description générale du réseau. Le site internet devrait intégrer d'ici peu les horaires des lignes.

La communauté d'agglomération réfléchit aux moyens d'harmoniser l'information voyageurs rendue hétéroclite par la présence de différents types de réseaux sur le territoire du PTU. Dans ce cadre, elle travaille avec le département, notamment pour étudier les modalités selon lesquelles le réseau de Morlaix pourrait être intégré au site infotransports.

### 3.3.6 Quimper

Le réseau urbain est géré par Quimper Communauté (Communauté d'Agglomération) et exploité par la Compagnie des Transports Urbains de l'Agglomération Quimperoise (CTUAQ), filiale du groupe Keolis. Le réseau est constitué de 24 lignes régulières et d'un service destiné aux personnes à mobilité réduite, HandiQUB.

La CTUAQ a récemment mis en œuvre un site internet ([www.qub.fr](http://www.qub.fr)) qui donne les informations générales sur le réseau, les plans et horaires des lignes et les tarifs. La mise en place de l'ensemble de la structure s'est faite courant 2004 afin de permettre une mise en service pour la rentrée 2004. La CTUAQ a mené ce projet de façon autonome, avec la validation de Quimper communauté.

Dans le cadre du contrat de délégation de service public, la CTUAQ n'a pas la possibilité d'investir dans un module de recherche d'itinéraire, mais se tient prête à développer ce type d'outil qui permettrait de mettre en place une information multimodale.

## 3.4 Département d'Ille et Vilaine

### 3.4.1 Le réseau départemental

Le réseau interurbain actuel, qui compte aujourd'hui six exploitants, est à échéance au 31 décembre 2004. Il va évoluer dès le 1er janvier 2005, le Département ayant opté pour un nouveau schéma départemental des transports, lequel conduit à :

- une restructuration du réseau interurbain en 20 lignes (nouveau Plan Départemental des Transports), reposant sur une optimisation des dessertes en terme de qualité et temps de transport et la mise en œuvre d'intermodalité,
- un principe de développement d'un réseau local adapté à une demande de transport plus diffuse.
- une nouvelle tarification monomodale et multimodale, abaissant les tarifs pour les communes les plus éloignées.

La délégation de service public a été attribuée à un seul exploitant. La réorganisation du réseau autour d'un seul délégataire permettra notamment de renforcer le dispositif information voyageur qui est aujourd'hui très peu développé. L'information sur le réseau est principalement diffusée par le biais de la gare routière de Rennes, avec notamment un numéro d'appel pour les usagers. Les nouvelles fiches horaires seront produites par le délégataire, en concertation avec le Département et seront diffusées dans les mairies et autres lieux publics, ainsi que sur le terrain (en gare routière et aux arrêts), sous la responsabilité du délégataire.

L'information sera complétée par le biais d'un site Internet qui sera accessible au cours du 1er semestre 2005. De plus, une véritable identité du réseau va être élaborée avec la création d'un nouveau nom de réseau, et d'un visuel associé d'ici septembre 2005.

### 3.4.2 Rennes

Le réseau STAR est composé de 47 lignes de bus et d'une ligne de métro. Le projet d'une deuxième ligne de TCSP est également en cours. La Communauté d'Agglomération Rennes Métropole a confié l'exploitation du réseau à la STUR (Société des Transports Urbains Rennais).

L'information sur le réseau est diffusée par le biais de divers supports et notamment par le site Internet (<http://www.star.fr>) qui intègre la description du réseau bus+métro, les horaires et plans des lignes, la tarification et également un module de recherche d'itinéraire d'adresse à adresse qui inclut temps de correspondances et temps de trajet à pieds (service itinéraire.net, à partir du moteur de recherche OBITI). Ce moteur de recherche permet une recherche d'itinéraire monomodal STAR (bus+métro par exemple), mais pas d'itinéraire multimodal avec le TER (problème d'intégration de la base de données horaires TER Bretagne dans la base de données horaires STAR).

Ce site comporte également le service net.chrono, qui permet d'éditer les horaires de bus de l'arrêt le plus proche de chez soi.

D'autre part, Rennes Métropole est engagé dans un projet billettique, dont la mise en service est prévue fin 2005. Ce projet entraînera des évolutions importantes de l'information voyageurs :

- ouverture de deux nouveaux points de vente à des stations qui constituent des pôles d'échanges bus+métro et pourvues chacune d'un parc relais de 400 places (Villejean-Université et Henri Fréville)
- Chaque poste de vente de chaque point de vente sera connecté à la base de données OBITI
- Une borne de consultation en libre-service connectée à la base de données OBITI sera installée à l'agence commerciale du centre ville.

Le réseau STAR est également concerné par le projet Dor Breizh, un outil de gestion globale des déplacements qui doit promouvoir le report modal VP-TC (cf. 2.4). De l'information sur le réseau STAR sera à terme diffusé sur les PMV du système pour inciter les automobilistes à s'orienter vers les TC et résorber les problèmes de trafic. La problématique transports collectifs est cependant encore assez peu intégrée au projet.

### 3.4.3 Fougères

Le Périmètre des Transports Urbains couvre les communes de Fougères, Javené et Lécousse. Il n'y a pas d'Autorité Organisatrice Unique, le réseau étant géré conjointement par les trois communes. Dans ce cadre, une convention de délégation de service public a été signé avec les TIV (Transports Interurbains d'Ille et Vilaine). L'information aux usagers se fait sur support papier.

### 3.4.4 Saint Malo

Le Réseau Saint Malo Bus qui dessert la commune de St Malo (53 000 habitants) se compose de 7 lignes de bus. Les transports urbains relèvent de la compétence de la communauté d'agglomération et sont gérés par la Régie Communautaire des Transports du Pays Malouin. Le site internet de la ville ([www.saint-malo.fr](http://www.saint-malo.fr)) donne le plan des lignes, les tarifs et les coordonnées des services d'information du réseau.

La communauté d'agglomération a par ailleurs acquis la compétence transport sur l'ensemble des communes de l'agglomération. Dans ce cadre, elle gère maintenant les circuits scolaires et deux lignes de cars régulières qui relevaient de la compétence du Conseil Général. Dans ce contexte de développement de sa compétence transport, la communauté d'agglomération a lancé une réflexion pour l'harmonisation des différents réseaux et l'organisation de l'intermodalité. Le réseau prépare en outre sa restructuration dans la perspective de l'arrivée du TGV à Saint Malo.

### 3.4.5 Vitré

La ville a confié la gestion du réseau de bus urbain à Transport Armor Express, une filiale de Kéolis. Depuis le 1er mai 2001, la municipalité a mis en place la gratuité du bus.

Le réseau urbain, qui dessert uniquement la commune de Vitré, est complété par un service de transport à la demande sur l'agglomération. L'information voyageur se fait par le guide horaire et l'affichage aux arrêts.

## 3.5 Département du Morbihan

### 3.5.1 Le réseau départemental

Le réseau TIM (Transports Interurbains du Morbihan) regroupe 10 entreprises de transport de voyageurs qui exploitent une quarantaine de lignes régulières interurbaines d'importance très différente. Malgré la diversité des acteurs entrant en jeu, le département a pu éviter l'écueil d'une gestion éclatée de l'information voyageurs.

Le Conseil Général s'occupe de la gestion des fiches horaires : il centralise les données venant des transporteurs afin de produire des fiches horaires standardisées, puis s'occupe de la diffusion de ces fiches dans les mairies, les syndicats d'initiatives, et autres lieux publics. C'est aussi le Conseil Général qui réceptionne le courrier des usagers envoyé à l'adresse postale du réseau (« service clients TIM »).

En ce qui concerne les informations diffusées sur le terrain, les renseignements aux arrêts sont gérés par le transporteur concerné, et l'affichage en gare routière est saisi localement (ce qui est classiquement le cas pour les réseaux de cars interurbains).

Deux numéros d'appel « TIM » sont à la disposition des usagers pour des renseignements généraux sur le réseau. En fait, l'un correspond à la gare d'échanges de Lorient, et l'autre à la Compagnie de Transports du Morbihan (CTM), l'un des principaux acteurs du réseau TIM. Pour des informations sur les perturbations liées à une ligne particulière, l'utilisateur doit s'adresser directement au transporteur titulaire de la ligne.

Les informations sur le réseau sont également relayées par le site Internet de la CTM (<http://www.lactm.com>). On y trouve des informations générales sur le réseau et sur les tarifs, ainsi que les fiches horaires des lignes départementales et régionales exploitées par la CTM.

Enfin, deux documents rassemblent les informations sur la totalité des réseaux TC du département. Le « plan départemental » est un dépliant grand public à large diffusion présentant la carte des réseaux du Morbihan et les coordonnées des différents transporteurs. Le « guide des transports publics du Morbihan » complète ce dépliant grand public et donne tous les horaires et les trajets de tous les réseaux TC du département. Il est diffusé uniquement dans les relais locaux et auprès des transporteurs chargés de l'information au public.

Le Conseil Général souhaiterait une structuration régionale de l'information, cohérente des transporteurs aux Autorités Organisatrices (AO), centralisée puis mise à disposition des relais d'information et du public, notamment par le biais d'un site Internet traitant de la totalité des réseaux en Bretagne. Des discussions sont également en cours concernant la mise en place d'un numéro d'appel unique avec le pays de Vannes qui regrouperait les informations TCU et TCNU.

### 3.5.2 Vannes

Les Transports Urbains du Pays de Vannes sont de la compétence de la Communauté d'Agglomération du Pays de Vannes. Le réseau urbain s'étend actuellement sur 24 communes et compte 8 lignes urbaines et 8 lignes périurbaines. La gestion et l'exploitation du réseau du bus sont confiées à TPV (Transports du Pays de Vannes) filiale de la CTM.

TPV a ouvert un site Internet en 2000 ([www.tpv.fr](http://www.tpv.fr)). Il intègre la description du réseau, les horaires des lignes, les tarifs et un module de recherche d'itinéraires d'arrêt à arrêt.

Comme indiqué précédemment, le réseau de Vannes a également des projets concernant l'information voyageurs en lien avec le réseau départemental.

### 3.5.3 Lorient

Le réseau urbain est géré et exploité par La C.T.R.L., Compagnie des Transports de la Région Lorientaise, filiale du groupe Kéolis, pour le compte de Cap l'Orient. Le réseau CTRL comporte 19 lignes de bus et 4 liaisons maritimes. La plupart des lignes desservent le centre ville de Lorient où toutes les correspondances sont proposées à l'arrêt Gare d'Échanges.

Les informations sur le réseau sont disponibles sur le site Internet de la CTRL ([www.ctrl.fr](http://www.ctrl.fr)) qui intègre la description du réseau, les horaires et un module de recherche d'itinéraire d'arrêt à arrêt.

D'autre part, le réseau urbain de Lorient s'est équipé de systèmes informatiques qui facilitent l'exploitation du réseau :

- La CTRL dispose d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) assurant le suivi en temps réel des bus (avance/retard), le comptage des voyageurs et la liaison radio entre les bus et les dépôts.

- Un système d'aide à l'information (SAI) " Infobus " a été mis en place fin 2003 :

Cap l'Orient, en partenariat avec la CTRL a équipé 50 points d'arrêt sur les lignes les plus fréquentées de panneau électronique d'affichage qui indiquent les temps d'attente réels des cinq prochains bus. Chaque bus est équipé d'un GPS qui transmet des données au centre de contrôle de la CTRL. Il reçoit la position de tous les bus (deux fois par minute) et la vitesse moyenne statistique pour chacun d'entre eux, ce qui permet au système d'établir un pronostic de temps d'attente qui va s'afficher sur le panneau d'information.

Infobus a été imaginé dans le cadre d'un partenariat avec l'Ecole Supérieure de Physique et de Chimie Industrielles de Paris (E.S.P.C.I), puis industrialisé par JCDecaux Département Nouvelles Technologies dans le cadre des marchés d'abris voyageurs publicitaires ; il a été mis en service par la société AMEC SA conformément au renouvellement du système d'Aide à l'Exploitation, destiné à optimiser le suivi du réseau.

Les usagers peuvent aussi obtenir à distance les informations données par le système Infobus en consultant le site internet [www.infobus-lorient.com](http://www.infobus-lorient.com) (site de JC Decaux). Ce site permet de rechercher un itinéraire et de connaître en temps réel le temps de trajet prévu en tenant compte des éventuelles correspondances. Le module de recherche d'itinéraire proposé par ce site est donc différent de celui disponible sur le site de la CTRL qui fonctionne avec les horaires théoriques. Cependant, comme toutes les lignes de bus ne sont pas équipées, le site ne permet pas de renseigner l'utilisateur sur l'ensemble du réseau.

Enfin, le dispositif infobus prévoit à terme un service d'information sur les portables.

En ce qui concerne l'information multimodale, on note la mise en place de panneaux d'information sur les autres modes dans la boutique transport, qui se situe à la gare d'échanges de Lorient (qui intègre également la gare SNCF). Des terminaux indiquent les horaires d'arrivées et de départs de trains, et il y a également un affichage concernant les horaires de bus interurbains.

## 4. Un premier bilan

### 4.1 Les constantes de l'information voyageurs

Certains supports d'informations sont utilisés par la quasi totalité des réseaux de transports collectifs pour renseigner l'utilisateur sur ses déplacements :

- affichage et bornes d'informations aux points d'arrêts
- gares routières, agences commerciales, kiosques d'information
- numéro d'appel, qui correspond en général à l'agence commerciale, la gare routière ou au(x) transporteur(s)

### 4.2 La généralisation de l'information Internet

On observe que les informations sur les réseaux TC sont de plus en plus relayées par le biais des sites internet. On distingue trois types de sites internet :

- Les sites des Autorités Organisatrices qui intègrent, entre autres, des informations sur le réseau dont elles sont responsables. La (les) page(s) consacré(s) au réseau de transport peuvent se limiter à une description générale du réseau et renvoyer vers d'autres supports d'information, ou au contraire donner des informations plus détaillées incluant plans, horaires et tarifs.
- Les sites des transporteurs, centrés sur les lignes qu'ils exploitent (cas des réseaux départementaux). Ces sites peuvent couvrir la totalité du réseau concerné dans le cas d'un transporteur unique, mais dans le cas des réseaux multi-transporteurs, ce type de site ne permet pas de donner une information complète sur le réseau. Parfois, les sites des transporteurs couvrent plusieurs réseaux (c'est par exemple le cas du site de la CTM dans le Morbihan). Ce type de site intègre au moins les plans et horaires des lignes, et comprend parfois un module de recherche d'itinéraire d'arrêt à arrêt.
- Les sites dédiés spécifiquement au réseau, qui peuvent être sous la responsabilité de l'AO et/ou du transporteur. Ce type de site centré sur le réseau intègre logiquement des informations détaillées sur le réseau, avec au moins les horaires des lignes, de plus en plus souvent un module de recherche d'itinéraire, et parfois même un module de recherche d'itinéraire d'adresse à adresse (Brest et Rennes).

Il apparaît donc que selon le type de site internet, le niveau de l'information traité n'est pas le même. On observe une hiérarchisation assez naturelle, mais non systématique, qui va du site de l'AO assez généraliste au site web exclusivement dédié au réseau, en passant par le site du transporteur.

### 4.3 L'information en temps réel

La mise en place de système d'aide à l'exploitation peut se prolonger par l'installation d'un système d'information en temps réel qui permet de renseigner le voyageur sur les temps d'attente avant le passage des prochains bus. En Bretagne, deux agglomérations sont équipées d'un tel dispositif : Brest et Lorient.

### 4.4 Les systèmes d'information multimodale

Même si peu de systèmes associent plusieurs réseaux de transports, on observe la mise en place de quelques systèmes d'information multimodale et multitransporteur. Ces initiatives naissent du constat du risque d'inadaptation des transports publics aux mutations des territoires et évolutions des rythmes de vie. Afin de valoriser les transports collectifs dans leur ensemble, il apparaît en effet essentiel de proposer une démarche différente en terme d'information voyageur, trop souvent segmentée par réseau.

Différents types de supports sont utilisés pour l'information multimodale :

- Le support papier, sous forme de guide (guide envie en Bretagne) ou de dépliant (Morbihan)
- Les dispositifs type « centrale de mobilité » qui permettent de diffuser par téléphone l'information sur différents réseaux TC. Afin d'optimiser ces systèmes, un logiciel de gestion des bases de données TC peut être utilisé. L'état des lieux ne relève pas de dispositif de ce type mis en place en Bretagne.
- Internet : il y a encore peu de sites réellement multimodaux, mais les sites web consacré à un réseau de transport s'efforcent souvent de renvoyer vers les liens d'autres réseaux de transports susceptibles d'intéresser leurs usager.

Dans le Finistère, un site Internet d'information TC a été récemment mis en place au niveau départemental. Ce site a vocation à terme à intégrer les réseaux de transports collectifs des différentes échelles de territoires, l'objectif étant de permettre de renseigner l'usager sur l'intégralité de son déplacement, et de répondre à des déplacements variés.

Notons enfin qu'il n'y a pas encore de système qui associe information routière et information transports collectifs (mis à part le projet Dor Breizh à Rennes qui doit intégrer à terme de l'information sur le réseau STAR pour inciter les automobilistes à s'orienter vers les TC). Cependant, le dynamisme de la Bretagne en matière de nouvelle technologies, conforté par le lancement du projet de l'amélioration de l'information routière constitue un cadre favorable pour lancer des réflexions sur ce thème.

**Personnes contactées**

<b>Personne contactée</b>	<b>Organisme</b>
Nathalie Lemenach	CR Bretagne
Roland Chapron, Marie Christine Brailly	DDE 22
Alex Stephan	DDE 29
Daniel Helbert	DDE 35
Gérard Boutevin	DDE 56
Rachel Chapuis	CRICR
Daniel Le Gall	CG 22
Régine Caugant	CG 29
Delphine Debray, Elisabeth Josse	CG 35
Michel L'higuiner	CG 56
Martine Chauvin	CABRI
Jean-Baptiste Toutin	QUB
Vincent Tournedouet	Rennes Métropole
Valérie Denis	Brest Métropole Océane
Wilfrid Provost	Transports Pays de Vannes
Michel Bizien	Courriers de l'Agglomération Concarnoise
M. Le Cœur	Transports le Cœur (Douarnenez)
Thierry Vincent	Commune de Douarnenez
Laurent Pellerin	Vitré Communauté
M. Moullec	Communauté d'Agglomération Lannion Trégor
M. Girard	Saint Malo Bus
Christian Bizien	Communauté d'Agglomération de Morlaix
Michèle Maillet	Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient
Mme Beausse	Compagnie des Transports de la Région Lorientaise
Mme Bissardon	Commune de Fougères

© ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer  
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).  
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (février 2005)  
Dépôt légal: 1<sup>er</sup> trimestre 2005  
ISSN: 1263-2570  
ISRN: Certu/RE -- 05-06 -- FR

Certu  
9, rue Juliette-Récamier  
69456 Lyon cedex 06  
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59  
Internet <http://www.certu.fr>