



## Carte bretonne des déplacements KorriGo s'étend à toute la Bretagne

Avec plus de 250 000 cartes émises à ce jour, la carte multimodale KorriGo - lancée en 2006 - est entrée dans le quotidien des utilisateurs du transport public sur les territoires concernés (agglomération rennaise, département d'Ille-et-Vilaine et réseau TER interville à 1 heure de Rennes). La signature d'une nouvelle *charte d'interopérabilité des systèmes billettiques des réseaux de transport public bretons* va permettre le développement de KorriGo à l'ensemble du TER Bretagne, ainsi qu'à quatre nouveaux réseaux de transports collectifs, à Brest, Quimper, Lorient et dans le département des Côtes d'Armor.

Les Autorités Organisatrices de Transport bretonnes partagent la volonté de développer les transports collectifs, facteurs de cohésion sociale et territoriale, et ce, dans un objectif d'intermodalité et de coordination.

C'est donc en toute logique qu'elles ont su se fédérer autour d'un **système de billettique commune et interopérable**<sup>1</sup>, considérant celle-ci comme une technologie moderne (utilisation de supports de titres de transport intelligents et sans contact) mais encore et surtout comme un outil de simplification de l'utilisation des transports collectifs.

Depuis 2003, date de signature de la « *Charte d'interopérabilité des systèmes billettiques des réseaux du Bassin de Rennes* », Rennes Métropole, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine et le Conseil régional de Bretagne ont décidé collectivement de partager une même vision de la billettique pour les réseaux de transports STAR, illenoo et TER Bretagne.

### La multimodalité pour offrir un meilleur service aux usagers

Cette « carte bretonne des déplacements » est un support de titres, unique, pour les déplacements, favorisant ainsi le développement de l'intermodalité entre les réseaux urbains, interurbains et ferroviaires. Par unique, il faut entendre que le voyageur peut, sur une seule et même carte, charger des titres de transport de différents réseaux.

L'objectif partagé de poursuivre la diffusion de cette carte qui se veut universelle, se fait jour avec l'extension du périmètre billettique sur le réseau TER Bretagne puisque ce dernier sera entièrement équipé en février 2012.

---

<sup>1</sup> L'interopérabilité est la capacité, pour deux ou plusieurs systèmes de fonctionner en synergie et de « dialoguer » entre eux, afin d'offrir au voyageur une souplesse et une facilité d'utilisation accrues.

## Brest, Quimper, Lorient et les Côtes-d'Armor Quatre nouveaux réseaux de transport

C'est l'objet de la charte qui était signée mardi 20 décembre, d'autres autorités de transport public bretonnes ont souhaité doter leur réseau d'un outil billettique et ainsi « adhérer à KorriGo ».



### Les quatre nouvelles autorités de transport public bretonnes

- ❖ Le **département des Côtes d'Armor**, qui expérimente la billettique sur une des lignes majeures de son réseau interurbain depuis l'été 2011 et qui testera la billettique interopérable en janvier 2012, dans l'optique de la déployer à tout le réseau interurbain à terme,
- ❖ **Brest Métropole Océane**, qui équipera l'ensemble de son réseau urbain (y compris le tramway) à partir de juillet 2012,
- ❖ **Cap l'Orient Agglomération**, qui équipera l'intégralité de son réseau urbain au premier semestre 2012,
- ❖ **Quimper Communauté**, qui équipera également son réseau urbain avant l'été 2012.

Les trois collectivités déjà interopérables et les quatre nouvelles arrivantes, toutes les sept associées à leur(s) exploitant(s), ont souhaité définir dans une nouvelle charte d'interopérabilité les principes communs permettant d'assurer la compatibilité des systèmes billettiques mis en œuvre sur les bassins de déplacement intra-régionaux.

### Une étape historique pour la multimodalité en Bretagne

C'est ainsi une **étape historique dans la construction de l'interopérabilité** mais plus globalement de la **multimodalité en Bretagne**. Rappelons que Breizhgo (<http://www.breizhgo.com/>), site internet de recherche d'itinéraires de transport public sur le territoire breton, est également la concrétisation de cette volonté de travail en partenariat et coordination.

Cette étape importante, symbolisée par la signature de la nouvelle charte, pose désormais avec acuité la question de la **gouvernance de ce « collectif KorriGo »** : parties à 3, les collectivités seront 7 demain et vraisemblablement plus encore à moyen terme. L'année 2012 sera l'occasion de tester la mise en place d'une structure de pilotage, à la fois technique et politique. Cette structure existe déjà, il s'agit d'ITS Bretagne, dont les statuts ont été récemment modifiés de sorte à pouvoir remplir ces nouvelles missions.

**Les perspectives de la billettique KorriGo sont encourageantes**, puisque d'autres Autorités organisatrices de Transport bretonnes ont fait connaître leur volonté d'équiper leurs réseaux de la billettique KorriGo. Les services offerts aux voyageurs grâce à la billettique se développent rapidement (vélos libre-service, rechargement de la carte sur internet, accès à des parkings, etc.) et les possibilités qui seront, demain, offertes grâce aux technologies NFC ouvrent de nouvelles voies à la carte KorriGo pour l'ancrer encore plus dans le quotidien des bretonnes et bretons.

## Un ensemble de principes communs

### Quel est le contenu de la charte d'interopérabilité ?



Cette charte d'interopérabilité, à l'échelle de la Bretagne, **reprend et complète** les différents principes définis dans la charte d'interopérabilité des systèmes billettiques du bassin de Rennes, initialement **signée en 2003** entre les trois réseaux présents sur le bassin de Rennes (STAR, illenoo et TER Bretagne). Elle est complétée d'un référentiel fonctionnel et technique d'interopérabilité en constante évolution que les signataires s'engagent à respecter pour les développements liés à leur système billettique.



En synthèse, la charte d'interopérabilité a pour objet de **définir les principales fonctionnalités auxquelles devront répondre les systèmes billettiques** des réseaux concernés et signataires de la charte.

Elle définit en particulier les **principes communs** tout au long du « cycle de vie » d'une carte interopérable, que celle-ci soit nominative (identité du porteur inscrite dans les bases de données), déclarative (identité inscrite mais sur simple déclaration, pas d'inscription dans la base de données) ou anonyme (carte sans identité, cessible) :

- ❖ définition de profils communs,
- ❖ personnalisation et distribution des cartes interopérables (personnalisées ou déclaratives),
- ❖ organisation de la vente des titres multimodaux (exemple du titre UZUËL +),
- ❖ règles de validation de ces titres,
- ❖ modalités de contrôle de ces titres,
- ❖ organisation et gestion du service après-vente,
- ❖ sécurité (partage des clés et édition des SAMs).

### Des principes qui ont valeur de tronc commun

Les principes énoncés par la **charte n'excluent pas la possibilité d'édicter des règles propres à chacun des réseaux** en matière de définition de produits monomodaux et/ou d'émission de supports non interopérables.

De même, **la charte n'a pas vocation à interférer dans la politique commerciale des réseaux** ou encore dans le libre exercice par chaque AOT de son rôle d'organisation des transports publics sur son territoire. Cette charte définit des principes qui constituent le **tronc commun** indispensable à la construction d'une coopération tarifaire, et au développement de systèmes billettiques interopérables.

### Vers une extension progressive du périmètre

Il a également été prévu dans ce contexte d'extension de l'interopérabilité de s'inscrire dans un processus permettant, à terme, et si une décision politique est prise en ce sens, que les systèmes billettiques soient suffisamment évolutifs pour permettre une **interopérabilité transrégionale et transfrontalière** (par exemple, pouvoir charger sur la carte KorriGo des tickets du métro parisien).

## Favoriser les modes de déplacements alternatifs Le réseau STAR, acteur de la mobilité durable

L'objectif constant et affirmé de Rennes Métropole est de favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs à la voiture pour assurer un développement durable et solidaire de l'agglomération.

Cela s'inscrit dans un ambitieux programme de développement de l'offre de service dans le cadre de la délégation de service public du réseau STAR : ainsi Rennes Métropole **augmente l'offre de 3% chaque année**.

Le programme se poursuit avec le début des travaux de la 2<sup>ème</sup> tranche de l'axe Est/Ouest et son parc relais Les Préales, l'installation de 210 bornes d'information voyageurs (BIV) du nouveau service InfoSTAR Synchro aux principaux arrêts des communes de la Métropole à partir du printemps 2012 et l'augmentation de la capacité d'accueil de la ligne A du métro à partir du 2<sup>ème</sup> trimestre 2012.

La mobilité est au cœur des besoins de chacun. Le STAR assure cette mobilité pour tous. Il rassemble les amis, les familles. Il se développe pour toujours mieux répondre à cet enjeu fondamental : créer le lien, permettre le partage, rompre l'isolement.

### L'ensemble de la métropole bénéficie de progrès permanents

Limiter l'utilisation de la voiture particulière en ville en offrant un service STAR toujours mieux adapté, toujours plus respectueux de l'environnement, à des tarifs toujours plus adaptés et attractifs, c'est tout l'enjeu du développement continu et durable du réseau Bus+Métro de Rennes Métropole.

### Le réseau STAR a assuré plus de 68 millions de voyages en 2010

Avec 168 déplacements par an et par habitant, le réseau STAR se place au 5<sup>e</sup> rang des réseaux français pour son taux d'utilisation. **90 000 habitants de Rennes Métropole sont abonnés au réseau STAR**. Plus de 280 000 voyages sont réalisés chaque jour avec des jours exceptionnels dépassant les 300 000 voyages.

### Le réseau STAR en chiffres

#### 1 200 agents « STAR » dont

- 900 salariés Keolis Rennes
- 300 agents dans les entreprises affrétées
- 25 agents de médiation

#### Parc de véhicules :

- 24 rames de métro, 6 rames supplémentaires mi-2012
- 400 véhicules (bus + autocars) dont 240 propriété de Rennes Métropole
- et 5 taxis

**Couloirs bus** : 35 km

**Points d'arrêts** : 1 400 dont 70% équipés d'abri-voyageurs



### 124 lignes pour desservir l'agglomération :

- 1 ligne de Métro
- 19 lignes urbaines
- 43 lignes suburbaines
- 28 lignes complémentaires
- 33 lignes scolaires

### 280 000 voyages par jour en moyenne

- 68 millions de voyages en 2010
- 18,4 millions de km parcourus en 2010 (bus+métro)

