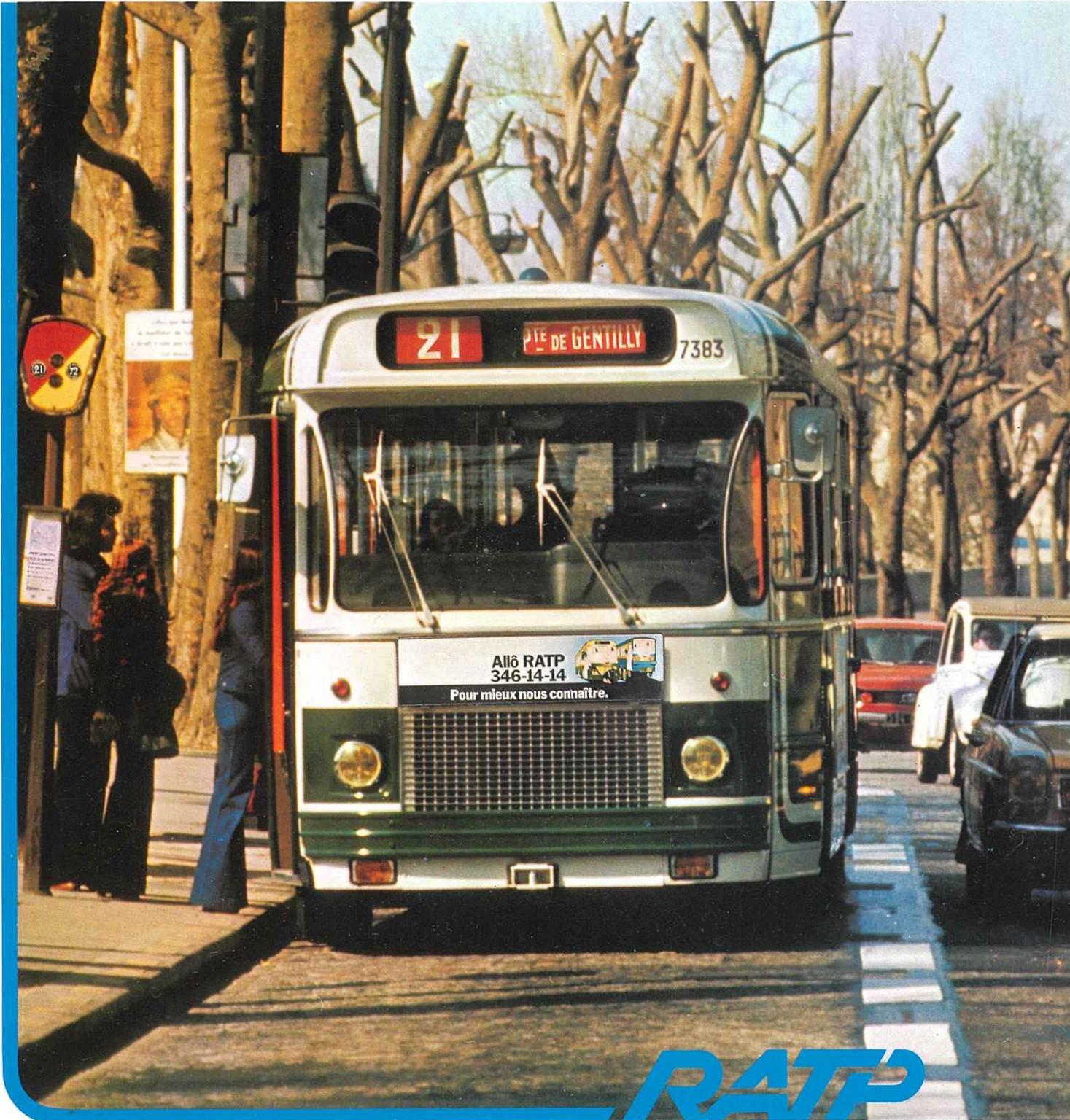


L'INFORMATION SUR LE RESEAU D'AUTOBUS



RATP

REGIE
AUTONOME
DES
TRANSPORTS
PARISIENS

53 ter, quai des Grands-Augustins
75271 PARIS CEDEX 06

L'INFORMATION SUR LE RESEAU D'AUTOBUS

Bulletin de documentation et d'information
édité par la Direction des Études Générales
NUMÉRO SPÉCIAL
RÉALISÉ PAR LA DIRECTION DU RÉSEAU ROUTIER

l'information sur le réseau d'autobus

La permanence et la simplicité de contexture du réseau métropolitain permettent d'offrir à la clientèle une très bonne information. Dans ce domaine, le réseau d'autobus jouit d'une moins bonne image : ses qualités de souplesse et d'adaptabilité sont à l'origine d'une certaine complexité le rendant moins aisément compréhensible.

Il en résulte aux yeux du public un certain

nombre d'appréciations négatives : ce réseau apparaît comme un système compliqué, d'un usage difficile, réservé à un petit nombre d'initiés et aux "captifs".

Une véritable promotion de l'autobus passe obligatoirement par la prise en compte de cet aspect important du service et plus précisément par la nécessité de créer une véritable **chaîne d'information** qui soit attractive et

NOTORIÉTÉ DU RÉSEAU



INFORMATION SUR LE RÉSEAU



Préalablement à son choix, le voyageur peut s'informer soit à son domicile, à l'aide de guides, plans, et dépliants divers...

... soit à l'extérieur, en consultant les panneaux d'information sur les abris...

donne à la population parisienne et au voyageur la possibilité de bien connaître le réseau, d'y être pris en charge, guidé et rassuré à tous les stades de son déplacement.

Au demeurant, la situation actuelle de ce réseau se caractérise moins par l'insuffisance, en quantité, des informations dispensées, que par une absence de leur mise en valeur formelle et un manque de cohérence des divers composants de la chaîne d'information.

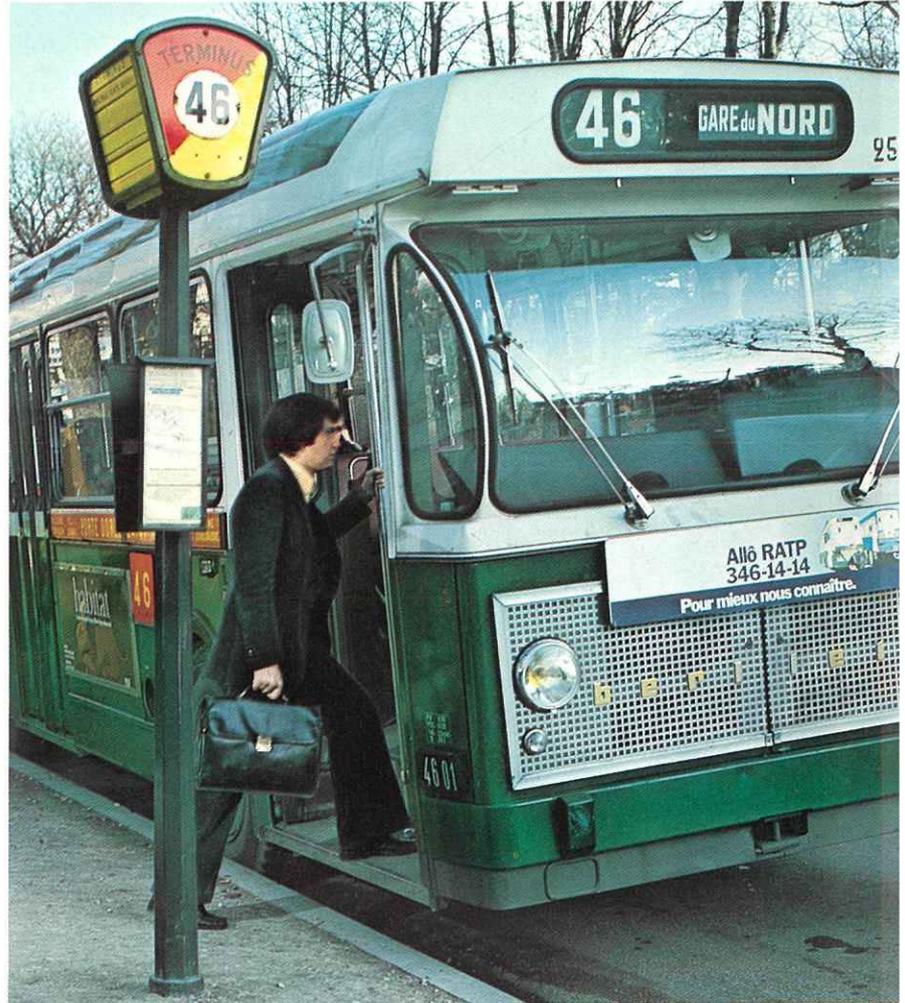
Globalement, comme au niveau de chacun de ses éléments, cette chaîne doit, comme indiqué dans l'organigramme ci-contre, assumer plusieurs fonctions essentielles :

- attirer à l'autobus,
- informer d'une manière simple, claire, cohérente et complète,
- prendre en charge,
- fidéliser.

Pour satisfaire ces objectifs, les actions à entreprendre pour informer à chaque étape du déplacement, présentent des caractéristiques distinctes selon le support utilisé et la place qu'il occupe dans le déroulement du trajet. Cependant, si une relation très forte entre les différents maillons de la chaîne d'information est nécessaire, il n'est pas souhaitable que chacun d'eux regroupe la totalité des informations. C'est ainsi que le voyageur, qui attend l'autobus, a déjà pu, préalablement à son choix proprement dit, s'informer soit **à domicile**, soit **à l'extérieur**, au point d'**arrêt** ou à l'**abri** notamment. Dès lors, il ne suffit plus à l'**autobus** que d'être facilement identifiable : il doit, extérieurement, signaler la direction suivie et les principaux points desservis et, intérieurement, fournir au voyageur les moyens de se situer à tout moment par rapport à son déplacement, en lui indiquant notamment les lignes en correspon-

dance rencontrées aux différents points du parcours.

Le présent document fait le point sur le traitement actuel de l'information, sur le réseau d'autobus de la Régie et expose les recherches entreprises pour en augmenter l'efficacité en distinguant les actions fondamentales des opérations visant à une amélioration ponctuelle de l'information. ●



*... sur les arrêts
ainsi que
sur l'autobus*



améliorer la notoriété du réseau

Comme il vient d'être dit, la masse globale d'informations dont peuvent disposer les usagers du réseau d'autobus, est loin d'être négligeable. Qu'elles soient permanentes ou circonstancielles, les informations données à tous les stades du déplacement sont d'un bon niveau par comparaison aux autres réseaux. En fait, c'est surtout d'un **manque de notoriété** dont souffre le réseau d'autobus, comparativement au réseau métropolitain.

Dans le cadre de notre **politique de communication**, différentes actions ont été entreprises, visant à faire connaître l'autobus, à le rendre de nouveau présent dans le champ de conscience de la population parisienne.

C'est ainsi qu'une campagne en faveur de l'autobus a été menée, pendant 4 semaines, au printemps 1975, dans la presse quotidienne : elle avait pour thèmes les lignes pilotes, les couloirs réservés, la radio-téléphonie et l'adaptation du réseau à l'évolution de la banlieue.

Une seconde campagne, d'ampleur égale, s'est déroulée en décembre, pendant 3 semaines : elle avait pour but de faire connaître les divers éléments de la chaîne d'information sur le réseau d'autobus, et en particulier, **le centre d'information téléphonique.**

A ces grandes campagnes qui visent l'ensemble du public de la région parisienne s'ajoutent nombre d'opérations de moindre envergure. Il s'agit pour l'essentiel :

- de l'utilisation des **plaques avant** des autobus où sont apposées des affiches illustrant soit un thème en faveur de l'autobus ("25 millions de voyages en plus en 1974", "De l'autobus, je vois Paris...") soit un thème ponctuel destiné à promouvoir une desserte ou un service particulier ("Orly - Roissy - Le Bourget par les autobus de la RATP...", "Allô RATP 346-14-14...");

- de la **distribution du plan de poche** "Bus Paris" : une campagne de diffusion par voie postale a été mise au point qui couvrira l'ensemble des arrondissements parisiens en trois ans. Un premier envoi a été adressé, au début de l'année 1975, à tous les résidents des 6^e et 20^e arrondissements; le second a eu lieu au mois d'octobre, dans les 1^{er}, 7^e et 19^e et le troisième, courant février 1976, dans les 2^e et 11^e arrondissements. Cette opération a été très appréciée de la population parisienne, comme en témoigne l'abondant courrier reçu à la suite de ces envois;

- de l'**édition des dépliants** destinés à faire connaître un service particulier (desserte des aéroports) ou une opération de changement, mise en service de lignes nouvelles, exploitation par la RATP de réseaux dans les villes nouvelles d'EVRY, SAINT-QUENTIN, CERGY-PONTOISE... prolongements ou modifications d'itinéraires, etc. Un maximum de renseignements est alors donné concernant l'opération elle-même et son environnement.

La **diffusion** des dépliants édités fait en outre l'objet d'un soin tout particulier. S'il est indispensable en effet de faire connaître nos produits, il est non moins important d'atteindre les cibles appropriées pour assurer à ces opérations le maximum d'efficacité.

Présentement, la diffusion est assurée par les circuits suivants :

- les **présentoirs** installés à bord des autobus qui permettent un vaste "arrosage", mais limité à la clientèle qui fréquente déjà l'autobus,

- la mise à disposition dans des **lieux publics** attractifs (gares, centres commerciaux, bureaux d'information, etc.),

- l'**envoi à domicile**, lorsqu'il s'agit d'un dépliant traitant d'une opération composite intéressant plusieurs lignes, comme les réseaux des villes nouvelles (envoi systématique à tous les résidents concernés par l'opération) ou la desserte des aéroports (utilisation d'un fichier spécialisé regroupant des usagers des transports aériens).



Aux grandes campagnes en faveur de l'autobus, qui utilisent les médias classiques, viennent s'ajouter d'autres opérations, comme l'utilisation des **plaques avant**...

l'information à domicile

On entend par " à domicile " tous les lieux où il est possible de consulter une documentation d'une certaine importance en y consacrant le temps suffisant.

A ce stade, qui précède le choix proprement dit, le voyageur doit pouvoir disposer d'une information globale, très complète et très détaillée sur le réseau. Jusqu'à présent, cette information existait sous forme fragmentaire :

- dépliants,
- plans de poche RATP,
- guide "Paris transports" MICHELIN,
- guide "Bus Paris" OPHRYS,
- BOTTIN de l'année.

Une société d'édition spécialisée dans les publications de caractère utilitaire (1) vient de réaliser, en étroite collaboration avec la Régie, un guide de l'autobus portant exclusivement sur les lignes de Paris. C'est le guide "Paris Bus" qui comporte 4 parties :

les plans des lignes : indication des arrêts et tracé de l'itinéraire de chaque ligne exactement repéré dans Paris (principaux sites ou points caractéristiques desservis). Cette partie comporte en outre des renseignements concernant le service (amplitude et fréquence) ;

les points d'arrêt : localisation très précise de chaque point d'arrêt de toutes les lignes ;

un index alphabétique de 500 endroits caractéristiques de Paris avec en regard les indices des lignes qui les desservent et le nom des arrêts ;

la liste des 35 quartiers les plus importants de Paris avec l'indication des lignes permettant de se rendre de l'un à l'autre.

Ce guide comprend en outre des renseignements pratiques sur l'utilisation des autobus, la tarification et les titres de transport. Il est distribué par le réseau des NMPP (2) (kiosques à journaux) et est en vente depuis la mi-novembre 1975 au prix de 10 F. Son succès a été tel que le 1^{er} tirage (30.000 exemplaires) a été épuisé dès le début de l'année 1976. Il a été procédé à une réédition de ce guide.

On peut également appeler le **centre d'information téléphonique** de la Régie (tél. : 346-14-14). Ce centre, mis partiellement en service le 9 juin 1975, pour donner des informations sur la carte orange répond, depuis le 3 novembre 1975, à toute question sur les transports en région parisienne : itinéraires, horaires, tarifs et réglementation des réseaux RATP, SNCF (banlieue) et cars privés de l'APTR.

Depuis la campagne de communication destinée à promouvoir l'information et mentionnant en particulier l'existence de ce centre, le

trafic dépasse actuellement un millier d'appels en moyenne les jours ouvrables, atteint 600 appels le samedi et 350 le dimanche. Près de 62% de ces appels concernent le réseau d'autobus, les demandes pour les autres modes se répartissant de la manière suivante :

- métro 25 %
- SNCF 2 %
- APTR 2 %
- ensemble des réseaux 5,5 %
- hors réseau 3,5 %

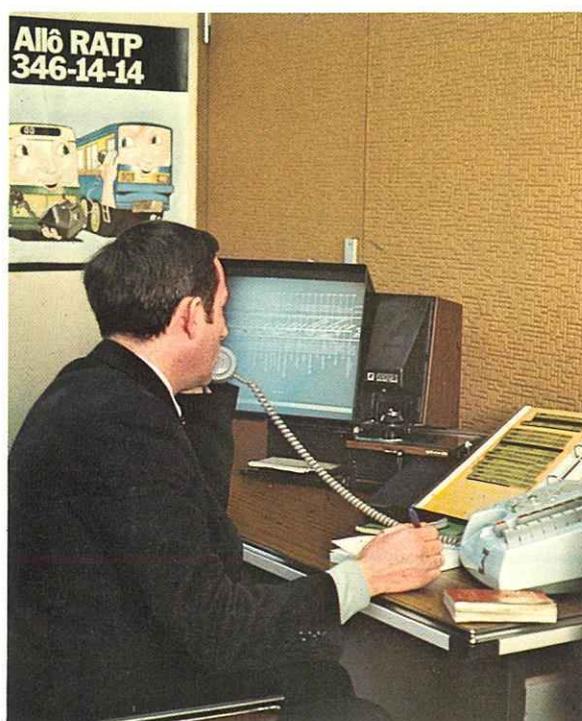
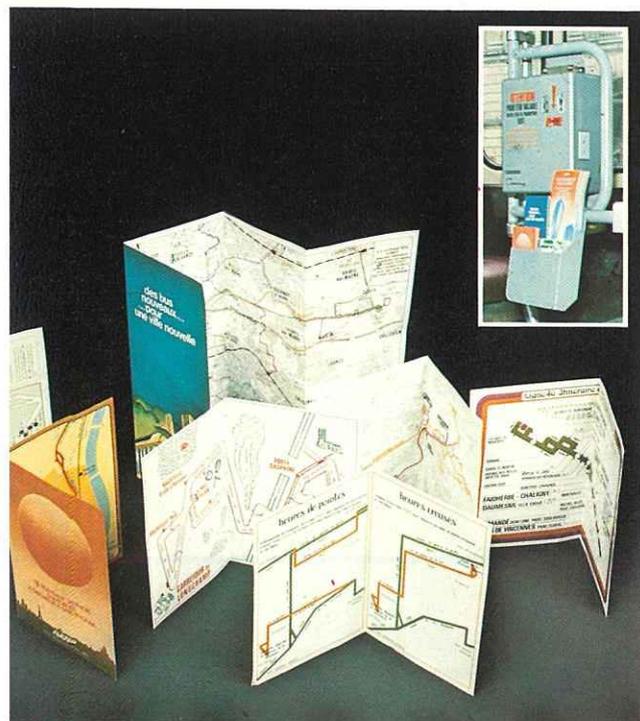
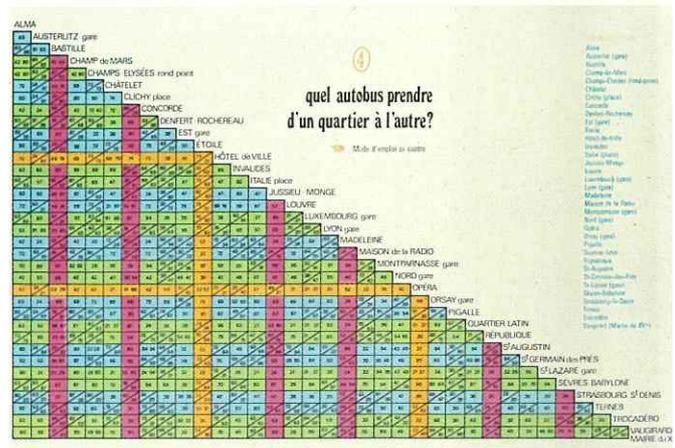
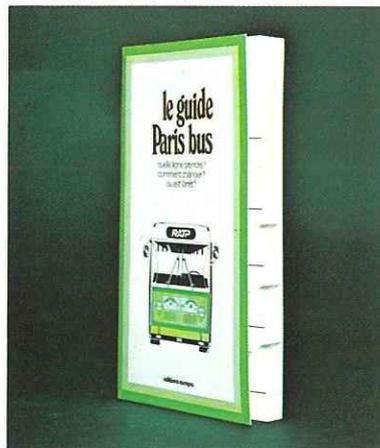
Les questions posées portent sur :

- les trajets 44 %
- les horaires 20 %
- la carte orange 12 %
- les tarifs 11 %
- les objets perdus 6,5 %
- divers 6,5 %

A domicile, le guide "Paris bus" fournit une information très complète sur le réseau, comme ici le tableau indicateur des lignes et correspondances qui permet de se rendre d'un quartier à un autre.

(1) Les Éditions EUROPA, 34-36 rue Truffaut, 75017 PARIS.

(2) NMPP : Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne.

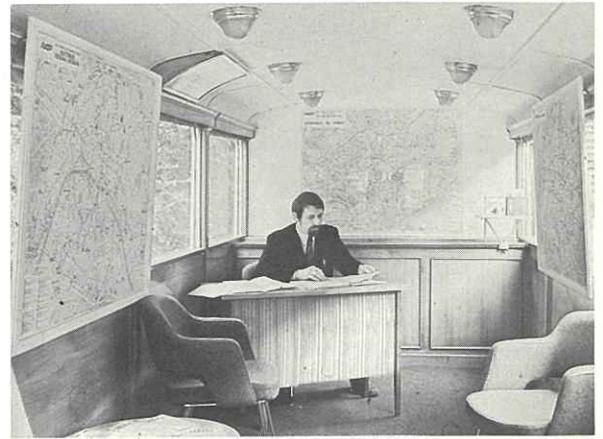
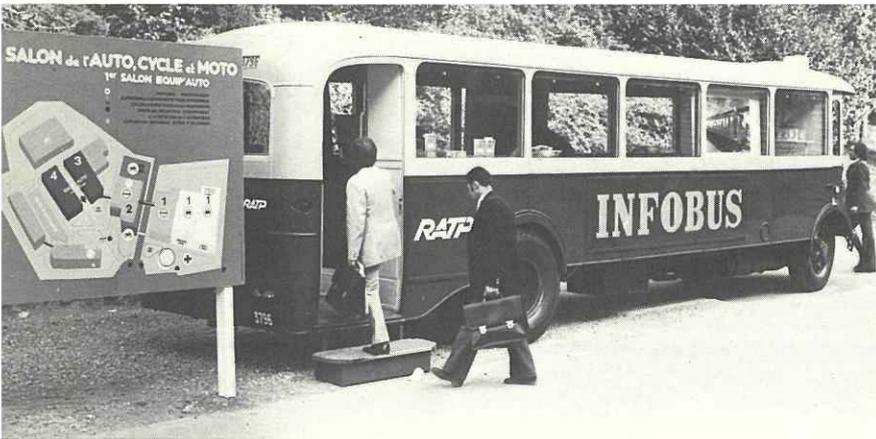


On peut également appeler le Centre d'Information Téléphonique qui, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, vous donne la meilleure solution pour vos déplacements en région parisienne.

... Ou la diffusion de dépliants, mis à la disposition du public dans les présentoirs installés à bord des autobus.

l'information au dehors

Moins complète que celle fournie par un guide, elle est destinée à répondre aux demandes de voyageurs disposant d'un temps réduit, dans des conditions moins confortables qu'à domicile. Le terme "au dehors" désigne tous les lieux publics ainsi que les points d'arrêt, abris, terminus ou gares d'autobus qui constituent l'essentiel de nos installations fixes.



Bus à plate-forme, aménagé en stand d'information itinérant.

les lieux publics

On trouve dans certains lieux publics (gares, mairies, commissariats, etc.) **les plans des réseaux.**

Ces plans de grandes dimensions (125 x 95 cm) constituent l'information la plus globale que le voyageur puisse trouver "au dehors". Mais, représentant des réseaux fort complexes, notamment celui de Paris, les plans traditionnels existants pouvaient paraître d'une utilisation difficile. La nécessité d'en confectionner de nouveaux qui soient plus accessibles s'imposait donc, mais la difficulté de leur conception et l'ampleur de la réalisation nécessitaient la mise en œuvre de moyens spécialisés.

C'est pourquoi la Régie a demandé en premier lieu, à trois bureaux d'études, de concevoir et de réaliser la maquette en vraie grandeur d'un nouveau plan du réseau de Paris intra-muros. Après une première série de tests auprès des voyageurs, sur cinq propositions qui nous furent soumises, un essai a été retenu pour quatre d'entre elles, (3 prototypes et le plan actuellement utilisé) qui

consiste en l'affichage de ces plans sur 38 abris de quatre **lignes pilotes** 21, 27, 68 et 81 depuis le début de l'année 1976. C'est au cours du premier semestre de cette année qu'ils seront testés en situation.

Toutefois, la mise en place de plans nouveaux ne saurait répondre totalement aux besoins. En effet, si l'on se réfère au métro où, à chaque station, des plans simples et clairs sont à la disposition du public, la nécessité a été néanmoins ressentie de créer des **bureaux d'information** qui, à leur rôle fonctionnel de diffusion de renseignements sur le produit, ajoutent l'avantage d'une personnalisation de l'information grâce au contact humain.

D'ores et déjà, il ne faut pas négliger le rôle très important pour l'information du public que jouent, sur le réseau d'autobus, les agents de maîtrise d'exploitation, en particulier, dans les grands terminus d'échange. Cependant, la création de bureaux d'information dans différents lieux publics, paraissant elle aussi nécessaire, est envisagée. En particulier, les modalités de fonctionnement du bureau situé dans l'enceinte du Parc

des Expositions de la Porte de Versailles sont réexaminées dans l'optique d'un maximum d'efficacité. Dans cette perspective, un autobus à plate-forme (TN 4H) a été aménagé en **stand d'information itinérant**. Mis en service pour la première fois à l'occasion du Salon de l'Automobile (octobre 1975) (1) il doit être utilisé d'une manière intensive pour :

- marquer la **présence** de la Régie dans la plupart des manifestations importantes (salons, expositions),
- servir, pour les grandes réalisations de la Régie de **centre de renseignements** sur les lieux mêmes des opérations,
- tester l'intérêt de certains lieux publics, comme points d'implantation éventuelle de **bureaux d'information permanents**.

(1) Malgré un emplacement peu favorable, ce bus a reçu en moyenne 1.400 visiteurs par jour pendant la durée du Salon.

Trois prototypes de plan du réseau de Paris, testés actuellement.



Prototype Ponchet



Prototype Edirap

le point d'arrêt

L'arrêt d'autobus constitue, pour la clientèle, le premier point de contact avec le réseau.

A cet effet, il doit être considéré comme un élément-clé de la chaîne d'information, tant par son aspect **signal** que par sa fonction **information**.

Jusqu'en 1968, le point d'arrêt, à Paris comme en banlieue, comportait les indications suivantes :

- nom de l'arrêt,
- indice de la ou des lignes observant cet arrêt,
- principaux points desservis,
- amplitude du service.

Sur certaines lignes de banlieue à faible fréquence, un horaire complétait cette information.

A l'occasion de la généralisation du service à agent unique, tous les points d'arrêt des lignes de Paris furent, dans un premier temps, dotés d'un plan-itinéraire appelé "**plan-thermomètre**", qui donnait les renseignements suivants :

- énumération des arrêts observés sur la ligne,
- indication de la tarification,
- localisation des plus proches points de vente des titres de transport,

Panonceau d'information générale installé dans Paris à tous les points d'arrêts.

- heures des premiers et derniers passages de l'autobus au point considéré.

A la mise en service des **lignes pilotes**, de nouvelles informations furent portées :

- valeur des intervalles aux différentes périodes de la journée,
- heures exactes des passages après 20 h 30.

Ces dispositions furent par ailleurs complétées par la pose d'un panneau dit "d'informations générales" comportant : un petit plan de quartier où sont localisés l'arrêt considéré, l'arrêt correspondant en direction opposée et ceux des lignes voisines et quelques informations d'ordre général (liste des lignes fonctionnant le dimanche, des services du soir, etc.).

Initialement limité aux lignes pilotes, ce traitement est à l'heure actuelle pratiquement étendu à l'ensemble des lignes du réseau urbain.

En outre, un nouveau plan "thermomètre" est en cours de réalisation. Établi sur fond de plan, l'itinéraire de la ligne s'y trouve situé par rapport à la ville et au réseau viarie. Ce nouveau type de plan est actuellement mis à l'essai sur la ligne pilote 21.

Nouveau "plan thermomètre" mis à l'essai sur la ligne 21.



INFORMATIONS GÉNÉRALES

POUR ACCELERER LE SERVICE MM LES VOYAGEURS SONT INVITÉS À PRÉPARER CARTE TICKETS OU MONNAIE

Chaque point de vente de titres de transport doit être muni d'un panneau d'information générale et d'un panneau d'arrêt.

PLUS PROCHES POINTS DE VENTE JOUR et NUIT

50 DES TICKETS

7 PL. DE LA SORBONNE

TOUS LES VOYAGEURS VAIENT AUX MEMES POINTS DE VENTE

EMPLACEMENT DE CE PLAN ARRÊT EN DIRECTION OPPOSÉE AUTRES ARRÊTS

Service d'autobus du soir dans Paris

21, 26, 31, 38 (Porte d'Orléans - Centre) / 43 (Dare - St-Etienne - Neully) / 46, 52, 62, 63 / 65 (Porte de la Chapelle - Mairie de Aubertin) / 68 (Porte d'Orléans - Mairie de St-Denis) / 72 (Compartir - Port de St-Denis) / 74 (Porte de Clignancourt - Mairie de Clignancourt) / 80 (Porte de Clignancourt - Mairie de Clignancourt) / 82, 85 (Porte de Clignancourt - St-Denis) / 91, 92, 95, 96 (PC)

Service des lignes urbaines le dimanche et fêtes

20, 21, 26, 27, 31, 38 (Porte d'Orléans - Centre) / 43 (Dare - St-Etienne - Neully) / 46, 52, 62, 63 / 65 (Porte de la Chapelle - Mairie de Aubertin) / 68 (Porte d'Orléans - Mairie de St-Denis) / 72 (Compartir - Port de St-Denis) / 74 (Porte de Clignancourt - Mairie de Clignancourt) / 80 (Porte de Clignancourt - Mairie de Clignancourt) / 82, 85 (Porte de Clignancourt - St-Denis) / 91, 92, 95, 96 (PC)

ARRÊT LES ÉCOLES DIRECTION Clignancourt

21

TARIF PARCOURS POSSIBLE POUR UN PREMIER TICKET

EN PASSANT PAR LA GARE D'ORLÉANS

HEURES DE PASSAGE

Période	Lundi à Samedi		Dimanche et fêtes	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
Matin	6:35	7:00	7:00	7:00
Après-midi	15:15	18:30	15:15	18:30

Notes: Les heures de passage indiquées sont celles de référence à l'heure de l'arrêt.

le point d'arrêt

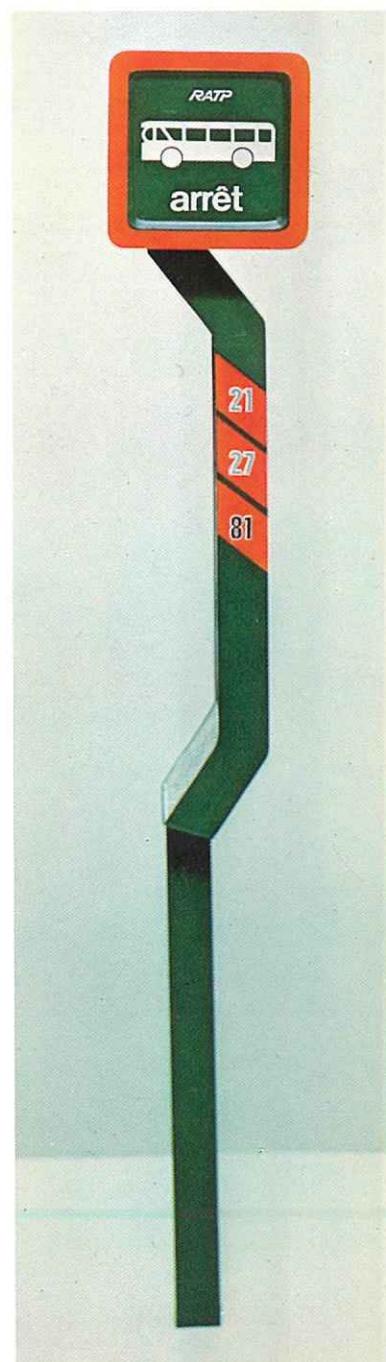
On peut donc considérer que l'information dispensée actuellement aux arrêts des lignes de Paris est très importante sinon complète. Cependant, le potelet d'arrêt actuel n'a jamais été conçu pour la supporter.

Le nouveau dispositif d'arrêt doit remplir deux fonctions essentielles : signal et information.

Un large espace, disposé de manière accueillante, supporte une information très complète : le plan des lignes, avec leurs principales caractéristiques, un plan du quartier ainsi qu'un plan réduit représentant l'ensemble du réseau.

C'est ainsi qu'il a été nécessaire de répartir l'ensemble des informations sur au moins deux panneaux — ou davantage si plusieurs lignes observent le même arrêt — panneaux qui ne peuvent être fixés dans un même plan sur le tube du dispositif. Cette présentation n'est guère satisfaisante, tant au point de vue fonctionnel qu'au point de vue esthétique, situation qui nous a conduits à envisager la réalisation d'un nouveau point d'arrêt.

Une étude a été engagée dans le but de définir un dispositif qui puisse



Différentes variantes étudiées dans la recherche du nouveau point d'arrêt.

satisfaire au mieux les deux fonctions essentielles :

- fonction "signal";
- fonction "support d'information".

Un premier projet a été présenté qui, s'il donne satisfaction sous l'angle purement fonctionnel, doit être amélioré dans sa forme et sa présentation. Différentes variantes ainsi que d'autres projets sont en cours d'étude afin de préparer un choix définitif qui sera en temps utile proposé aux autorités concernées.

Le dispositif qui sera retenu devra regrouper notamment sur un support unique pouvant être éclairé, l'ensemble des informations indispensables à ce niveau de la chaîne :

- le plan-itinéraire des lignes qui l'observent,
- un plan du quartier,
- un plan réduit du réseau,

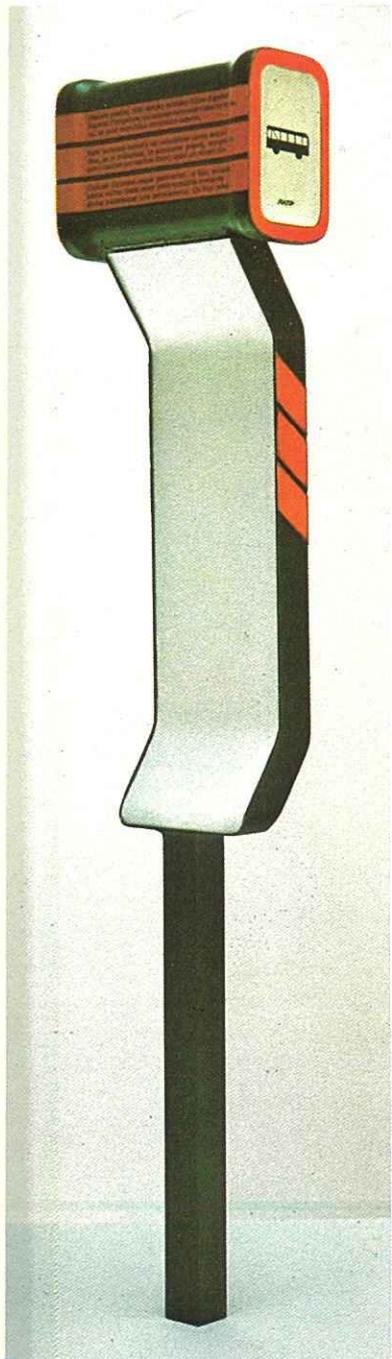
● des informations sur la nature et l'amplitude du service, la tarification, les points de vente des titres de transport.

Ces dispositions, rappelons-le, ne concernent que le réseau de Paris. On peut admettre qu'en banlieue, le pourcentage des habitués est très élevé et que le "voyage en banlieue" n'est en général qu'une partie du déplacement : une information plus sommaire qu'à Paris peut donc y être acceptée. Dans ces conditions, l'information sur les dispositifs d'arrêt **en banlieue** pourrait être surtout d'ordre local et ne comporter essentiellement qu'un **horaire** et un **plan du secteur desservi**.

Cependant, dans la zone dense de la première couronne périphérique, ainsi que sur certaines grandes radiales aboutissant aux portes de

Paris, un traitement identique à celui du réseau Paris est envisagé. Il en est de même pour **les villes nouvelles**, où sont implantés des réseaux nouveaux appelés à être remodelés en fonction de l'évolution de l'urbanisation et pour lesquels les besoins d'information du public sont et seront donc nécessairement plus impérieux.

Toutefois, aussi importante qu'elle soit, l'information dispensée au point d'arrêt ne pourra jamais permettre au voyageur qui n'a pu préparer son voyage à domicile d'établir ou pour le moins d'ébaucher, son itinéraire en disposant d'un plan du réseau, à l'instar du métro. Cette possibilité ne lui est offerte qu'aux arrêts dotés d'abri disposant d'un grand cadre pour les informations. ●



INFORMATIONS LOCALES

PLUS PROCHES POINTS DE VENTE des CARNETS de TICKETS ● **JOUR de FERMETURE**

● AVENUE JOFFRE ● LUNDI
86 RUE CAHANNIN ● DIMANCHE

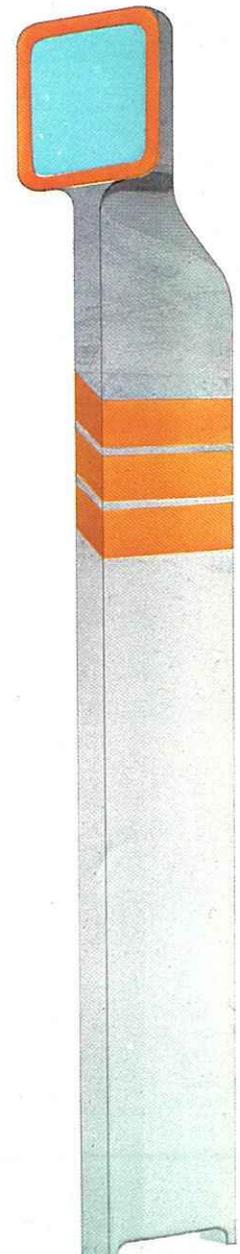
TOUS LES VOYAGEURS VALIDENT EUX-MEMES leurs tickets à l'aide des appareils automatiques placés dans les voitures. Dans le cas de 2 tickets les introduire séparément.

EMPLACEMENT DE CE PLAN	ARRÊT EN DIRECTION OPPOSÉE	AUTRES ARRÊTS

HORAIRES

LIÈNE 9 ● 9.14 ● 9.21 ● 9.28 ● 9.35 ● 9.42 ● 9.49 ● 9.56 ● 10.03 ● 10.10 ● 10.17 ● 10.24 ● 10.31 ● 10.38 ● 10.45 ● 10.52 ● 10.59 ● 11.06 ● 11.13 ● 11.20 ● 11.27 ● 11.34 ● 11.41 ● 11.48 ● 11.55 ● 12.02 ● 12.09 ● 12.16 ● 12.23 ● 12.30 ● 12.37 ● 12.44 ● 12.51 ● 12.58 ● 13.05 ● 13.12 ● 13.19 ● 13.26 ● 13.33 ● 13.40 ● 13.47 ● 13.54 ● 14.01 ● 14.08 ● 14.15 ● 14.22 ● 14.29 ● 14.36 ● 14.43 ● 14.50 ● 14.57 ● 15.04 ● 15.11 ● 15.18 ● 15.25 ● 15.32 ● 15.39 ● 15.46 ● 15.53 ● 16.00 ● 16.07 ● 16.14 ● 16.21 ● 16.28 ● 16.35 ● 16.42 ● 16.49 ● 16.56 ● 17.03 ● 17.10 ● 17.17 ● 17.24 ● 17.31 ● 17.38 ● 17.45 ● 17.52 ● 17.59 ● 18.06 ● 18.13 ● 18.20 ● 18.27 ● 18.34 ● 18.41 ● 18.48 ● 18.55 ● 19.02 ● 19.09 ● 19.16 ● 19.23 ● 19.30 ● 19.37 ● 19.44 ● 19.51 ● 19.58 ● 20.05 ● 20.12 ● 20.19 ● 20.26 ● 20.33 ● 20.40 ● 20.47 ● 20.54 ● 21.01 ● 21.08 ● 21.15 ● 21.22 ● 21.29 ● 21.36 ● 21.43 ● 21.50 ● 21.57 ● 22.04 ● 22.11 ● 22.18 ● 22.25 ● 22.32 ● 22.39 ● 22.46 ● 22.53 ● 23.00 ● 23.07 ● 23.14 ● 23.21 ● 23.28 ● 23.35 ● 23.42 ● 23.49 ● 23.56 ● 24.03 ● 24.10 ● 24.17 ● 24.24 ● 24.31 ● 24.38 ● 24.45 ● 24.52 ● 24.59 ● 25.06 ● 25.13 ● 25.20 ● 25.27 ● 25.34 ● 25.41 ● 25.48 ● 25.55 ● 26.02 ● 26.09 ● 26.16 ● 26.23 ● 26.30 ● 26.37 ● 26.44 ● 26.51 ● 26.58 ● 27.05 ● 27.12 ● 27.19 ● 27.26 ● 27.33 ● 27.40 ● 27.47 ● 27.54 ● 28.01 ● 28.08 ● 28.15 ● 28.22 ● 28.29 ● 28.36 ● 28.43 ● 28.50 ● 28.57 ● 29.04 ● 29.11 ● 29.18 ● 29.25 ● 29.32 ● 29.39 ● 29.46 ● 29.53 ● 30.00 ● 30.07 ● 30.14 ● 30.21 ● 30.28 ● 30.35 ● 30.42 ● 30.49 ● 30.56 ● 31.03 ● 31.10 ● 31.17 ● 31.24 ● 31.31 ● 31.38 ● 31.45 ● 31.52 ● 31.59 ● 32.06 ● 32.13 ● 32.20 ● 32.27 ● 32.34 ● 32.41 ● 32.48 ● 32.55 ● 33.02 ● 33.09 ● 33.16 ● 33.23 ● 33.30 ● 33.37 ● 33.44 ● 33.51 ● 33.58 ● 34.05 ● 34.12 ● 34.19 ● 34.26 ● 34.33 ● 34.40 ● 34.47 ● 34.54 ● 35.01 ● 35.08 ● 35.15 ● 35.22 ● 35.29 ● 35.36 ● 35.43 ● 35.50 ● 35.57 ● 36.04 ● 36.11 ● 36.18 ● 36.25 ● 36.32 ● 36.39 ● 36.46 ● 36.53 ● 37.00 ● 37.07 ● 37.14 ● 37.21 ● 37.28 ● 37.35 ● 37.42 ● 37.49 ● 37.56 ● 38.03 ● 38.10 ● 38.17 ● 38.24 ● 38.31 ● 38.38 ● 38.45 ● 38.52 ● 38.59 ● 39.06 ● 39.13 ● 39.20 ● 39.27 ● 39.34 ● 39.41 ● 39.48 ● 39.55 ● 40.02 ● 40.09 ● 40.16 ● 40.23 ● 40.30 ● 40.37 ● 40.44 ● 40.51 ● 40.58 ● 41.05 ● 41.12 ● 41.19 ● 41.26 ● 41.33 ● 41.40 ● 41.47 ● 41.54 ● 42.01 ● 42.08 ● 42.15 ● 42.22 ● 42.29 ● 42.36 ● 42.43 ● 42.50 ● 42.57 ● 43.04 ● 43.11 ● 43.18 ● 43.25 ● 43.32 ● 43.39 ● 43.46 ● 43.53 ● 44.00 ● 44.07 ● 44.14 ● 44.21 ● 44.28 ● 44.35 ● 44.42 ● 44.49 ● 44.56 ● 45.03 ● 45.10 ● 45.17 ● 45.24 ● 45.31 ● 45.38 ● 45.45 ● 45.52 ● 45.59 ● 46.06 ● 46.13 ● 46.20 ● 46.27 ● 46.34 ● 46.41 ● 46.48 ● 46.55 ● 47.02 ● 47.09 ● 47.16 ● 47.23 ● 47.30 ● 47.37 ● 47.44 ● 47.51 ● 47.58 ● 48.05 ● 48.12 ● 48.19 ● 48.26 ● 48.33 ● 48.40 ● 48.47 ● 48.54 ● 49.01 ● 49.08 ● 49.15 ● 49.22 ● 49.29 ● 49.36 ● 49.43 ● 49.50 ● 49.57 ● 50.04 ● 50.11 ● 50.18 ● 50.25 ● 50.32 ● 50.39 ● 50.46 ● 50.53 ● 51.00 ● 51.07 ● 51.14 ● 51.21 ● 51.28 ● 51.35 ● 51.42 ● 51.49 ● 51.56 ● 52.03 ● 52.10 ● 52.17 ● 52.24 ● 52.31 ● 52.38 ● 52.45 ● 52.52 ● 52.59 ● 53.06 ● 53.13 ● 53.20 ● 53.27 ● 53.34 ● 53.41 ● 53.48 ● 53.55 ● 54.02 ● 54.09 ● 54.16 ● 54.23 ● 54.30 ● 54.37 ● 54.44 ● 54.51 ● 54.58 ● 55.05 ● 55.12 ● 55.19 ● 55.26 ● 55.33 ● 55.40 ● 55.47 ● 55.54 ● 56.01 ● 56.08 ● 56.15 ● 56.22 ● 56.29 ● 56.36 ● 56.43 ● 56.50 ● 56.57 ● 57.04 ● 57.11 ● 57.18 ● 57.25 ● 57.32 ● 57.39 ● 57.46 ● 57.53 ● 58.00 ● 58.07 ● 58.14 ● 58.21 ● 58.28 ● 58.35 ● 58.42 ● 58.49 ● 58.56 ● 59.03 ● 59.10 ● 59.17 ● 59.24 ● 59.31 ● 59.38 ● 59.45 ● 59.52 ● 60.00 ● 60.07 ● 60.14 ● 60.21 ● 60.28 ● 60.35 ● 60.42 ● 60.49 ● 60.56 ● 61.03 ● 61.10 ● 61.17 ● 61.24 ● 61.31 ● 61.38 ● 61.45 ● 61.52 ● 61.59 ● 62.06 ● 62.13 ● 62.20 ● 62.27 ● 62.34 ● 62.41 ● 62.48 ● 62.55 ● 63.02 ● 63.09 ● 63.16 ● 63.23 ● 63.30 ● 63.37 ● 63.44 ● 63.51 ● 63.58 ● 64.05 ● 64.12 ● 64.19 ● 64.26 ● 64.33 ● 64.40 ● 64.47 ● 64.54 ● 65.01 ● 65.08 ● 65.15 ● 65.22 ● 65.29 ● 65.36 ● 65.43 ● 65.50 ● 65.57 ● 66.04 ● 66.11 ● 66.18 ● 66.25 ● 66.32 ● 66.39 ● 66.46 ● 66.53 ● 67.00 ● 67.07 ● 67.14 ● 67.21 ● 67.28 ● 67.35 ● 67.42 ● 67.49 ● 67.56 ● 68.03 ● 68.10 ● 68.17 ● 68.24 ● 68.31 ● 68.38 ● 68.45 ● 68.52 ● 68.59 ● 69.06 ● 69.13 ● 69.20 ● 69.27 ● 69.34 ● 69.41 ● 69.48 ● 69.55 ● 70.02 ● 70.09 ● 70.16 ● 70.23 ● 70.30 ● 70.37 ● 70.44 ● 70.51 ● 70.58 ● 71.05 ● 71.12 ● 71.19 ● 71.26 ● 71.33 ● 71.40 ● 71.47 ● 71.54 ● 72.01 ● 72.08 ● 72.15 ● 72.22 ● 72.29 ● 72.36 ● 72.43 ● 72.50 ● 72.57 ● 73.04 ● 73.11 ● 73.18 ● 73.25 ● 73.32 ● 73.39 ● 73.46 ● 73.53 ● 74.00 ● 74.07 ● 74.14 ● 74.21 ● 74.28 ● 74.35 ● 74.42 ● 74.49 ● 74.56 ● 75.03 ● 75.10 ● 75.17 ● 75.24 ● 75.31 ● 75.38 ● 75.45 ● 75.52 ● 75.59 ● 76.06 ● 76.13 ● 76.20 ● 76.27 ● 76.34 ● 76.41 ● 76.48 ● 76.55 ● 77.02 ● 77.09 ● 77.16 ● 77.23 ● 77.30 ● 77.37 ● 77.44 ● 77.51 ● 77.58 ● 78.05 ● 78.12 ● 78.19 ● 78.26 ● 78.33 ● 78.40 ● 78.47 ● 78.54 ● 79.01 ● 79.08 ● 79.15 ● 79.22 ● 79.29 ● 79.36 ● 79.43 ● 79.50 ● 79.57 ● 80.04 ● 80.11 ● 80.18 ● 80.25 ● 80.32 ● 80.39 ● 80.46 ● 80.53 ● 81.00 ● 81.07 ● 81.14 ● 81.21 ● 81.28 ● 81.35 ● 81.42 ● 81.49 ● 81.56 ● 82.03 ● 82.10 ● 82.17 ● 82.24 ● 82.31 ● 82.38 ● 82.45 ● 82.52 ● 82.59 ● 83.06 ● 83.13 ● 83.20 ● 83.27 ● 83.34 ● 83.41 ● 83.48 ● 83.55 ● 84.02 ● 84.09 ● 84.16 ● 84.23 ● 84.30 ● 84.37 ● 84.44 ● 84.51 ● 84.58 ● 85.05 ● 85.12 ● 85.19 ● 85.26 ● 85.33 ● 85.40 ● 85.47 ● 85.54 ● 86.01 ● 86.08 ● 86.15 ● 86.22 ● 86.29 ● 86.36 ● 86.43 ● 86.50 ● 86.57 ● 87.04 ● 87.11 ● 87.18 ● 87.25 ● 87.32 ● 87.39 ● 87.46 ● 87.53 ● 88.00 ● 88.07 ● 88.14 ● 88.21 ● 88.28 ● 88.35 ● 88.42 ● 88.49 ● 88.56 ● 89.03 ● 89.10 ● 89.17 ● 89.24 ● 89.31 ● 89.38 ● 89.45 ● 89.52 ● 90.00 ● 90.07 ● 90.14 ● 90.21 ● 90.28 ● 90.35 ● 90.42 ● 90.49 ● 90.56 ● 91.03 ● 91.10 ● 91.17 ● 91.24 ● 91.31 ● 91.38 ● 91.45 ● 91.52 ● 91.59 ● 92.06 ● 92.13 ● 92.20 ● 92.27 ● 92.34 ● 92.41 ● 92.48 ● 92.55 ● 93.02 ● 93.09 ● 93.16 ● 93.23 ● 93.30 ● 93.37 ● 93.44 ● 93.51 ● 93.58 ● 94.05 ● 94.12 ● 94.19 ● 94.26 ● 94.33 ● 94.40 ● 94.47 ● 94.54 ● 95.01 ● 95.08 ● 95.15 ● 95.22 ● 95.29 ● 95.36 ● 95.43 ● 95.50 ● 95.57 ● 96.04 ● 96.11 ● 96.18 ● 96.25 ● 96.32 ● 96.39 ● 96.46 ● 96.53 ● 97.00 ● 97.07 ● 97.14 ● 97.21 ● 97.28 ● 97.35 ● 97.42 ● 97.49 ● 97.56 ● 98.03 ● 98.10 ● 98.17 ● 98.24 ● 98.31 ● 98.38 ● 98.45 ● 98.52 ● 98.59 ● 99.06 ● 99.13 ● 99.20 ● 99.27 ● 99.34 ● 99.41 ● 99.48 ● 99.55 ● 100.00

En banlieue, l'information pourrait être d'ordre local : un plan de quartier et un horaire.



l'abri

Sur les lignes de Paris, l'abri, variante de l'arrêt, présente au moins la même quantité d'informations.

Pour doter rapidement Paris d'un équipement maximum en abris, la ville de Paris a conclu avec la Société SOPACT un contrat portant sur l'installation de 1.500 abris.

En matière d'information pour les

voyageurs, ce mobilier offre, à quelques exceptions près, deux espaces d'affichage différents selon le type et les dimensions de l'abri. Sur un grand nombre d'entre eux, on trouve, outre la même information qu'aux arrêts, un plan du réseau ainsi qu'un plan schématique des lignes exploitées en service de soirée, en service de nuit et les dimanches et fêtes.

Type d'abris	Dimensions du panneau d'affichage	Informations dispensées	Nombre d'abris par type (situation début 76)
Abris « Grand Cadre »	1,12 m x 0,86 m	<i>Au recto :</i> plans « thermomètre » • informations générales • plans des lignes de soirée, de nuit, dimanche et fête <i>Au verso :</i> plan du réseau	781
Abris « Petit Cadre »	0,58 m x 0,42 m	<i>Au recto :</i> plans « thermomètre » • informations générales, si possible <i>Au verso :</i> plan de poche du réseau	406
Abris sans cadre			24
Total des abris SOPACT installés à Paris			1 211



L'abri comporte au moins la même information que l'arrêt...

... On y trouve en plus le plan du réseau...

Le plan apposé sur l'abri "petit cadre" n'est autre que le plan de poche, plan simplifié qui ne mentionne pratiquement que les voies empruntées par les lignes d'autobus.

L'action entreprise pour développer l'information sur ces dispositifs s'exerce dans trois directions :

- **extension** du nombre des abris : 197 nouveaux emplacements ont été repérés dans Paris, qui pourraient être équipés dans le cadre d'une extension du programme actuel (1),
- installation, sur les 24 abris qui en sont actuellement dépourvus, d'un **cadre spécial** dont les dimensions n'ont pas encore été définies,
- **amélioration des informations** présentées à l'intérieur de l'abri, grâce à une meilleure utilisation de la surface disponible, qui comporterait :

- un texte sur ce qu'il faut savoir pour voyager en autobus,
- un plan regroupant les services de nuit, de soirée, des dimanches et fêtes,
- un plan réduit du réseau de banlieue,
- un plan réduit du réseau urbain mettant en évidence le tracé des lignes qui desservent le secteur où est implanté l'abri (plan d'accessibilité);
- les deux panneaux figurant aux arrêts (plan-itinéraire et informations générales).

Cet aménagement mis en place sur les abris équipant les arrêts de la ligne 21 sera testé en même temps que le plan "thermomètre" en vue d'étendre ces dispositions à l'ensemble des abris du réseau de Paris intra-muros. **En banlieue**, les abris que la Société DECAUX a installés ne comportent aucun espace pour l'information. Le réseau de banlieue dispose par contre de 541 abris RATP qui possèdent un cadre "double face" sur lequel sont apposés les plans des deux réseaux (Paris et banlieue). Sur ces abris figurent également les plans-itinéraire des

lignes observant l'arrêt et éventuellement leurs horaires.

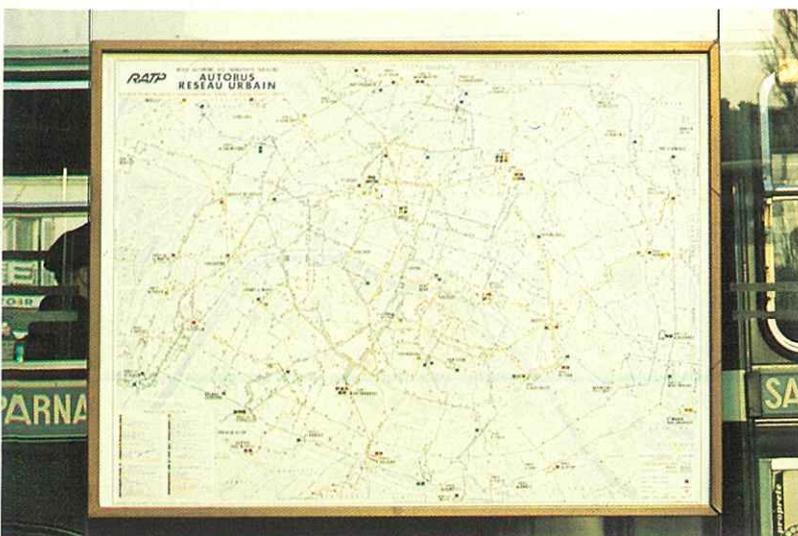
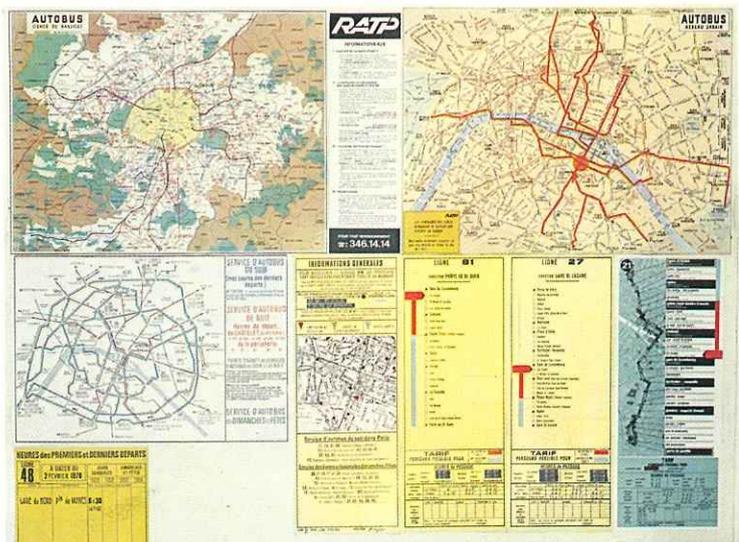
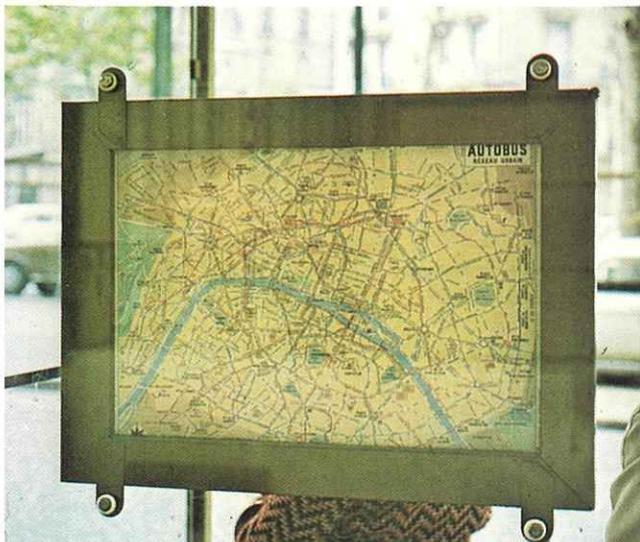
Comme pour les points d'arrêt en banlieue, l'information sur les abris pourrait être surtout locale et le plan du réseau de Paris de grandes dimensions y être remplacé par un plan de poche ou un plan de secteur.

En ce domaine, l'action entreprise s'exerce dans deux directions :

- **redéfinition** de l'information sur les abris RATP,
- **obtention** d'un espace pour l'information sur les abris DECAUX. Des négociations vont être engagées avec les communes concernées en vue d'obtenir, sur les abris implantés à proximité de nos arrêts, l'autorisation — selon les cas — soit d'y fixer un cadre support d'informations, soit d'utiliser sur ceux qui existent la partie laissée libre par la municipalité.

(1) La SOPACT pense qu'il n'est pas possible d'étendre à plus de 200 nouveaux points d'arrêt dans Paris l'installation d'abris. Il resterait donc au minimum 850 points d'arrêt non équipés d'abris, situation qui justifie la recherche d'un nouveau dispositif évoquée précédemment.

Le plan apposé au dos de l'abri "petit-cadre" est un plan de poche.



... le plan schématique des lignes exploitées en service de soirée, de nuit et les Dimanches et fêtes.

Recherche d'amélioration de la présentation des informations, à l'intérieur de l'abri "grand cadre", actuellement expérimentée sur la ligne 21.

les terminus d'échange

Points de contact entre les différents réseaux qui constituent le système des transports en commun de la région parisienne, les terminus d'échange sont des **lieux de correspondance** où le voyageur doit pouvoir être renseigné sur toutes les possibilités de déplacement qui lui sont offertes. La signalisation des correspondances ne présente pas actuellement d'unité et, sauf dans les gares routières récentes (gares du RER de Nogent, Joinville et La Défense, gare Montparnasse...), elle s'avère insuffisante. A signaler l'existence au terminus

de la gare Montparnasse de **planimètres** qui comportent, outre le plan du réseau, les plans-itinéraire de toutes les lignes desservant le secteur, les heures des premier et dernier départs, les plans schématiques des lignes exploitées en soirée, la nuit, les dimanches et fêtes, ainsi qu'un plan de quartier détaillé localisant très exactement l'emplacement des différents points d'arrêt ou terminus. Il convient de traiter ces points singuliers du réseau que sont les terminus d'échange, en tenant compte de l'intensité de leur trafic et de la

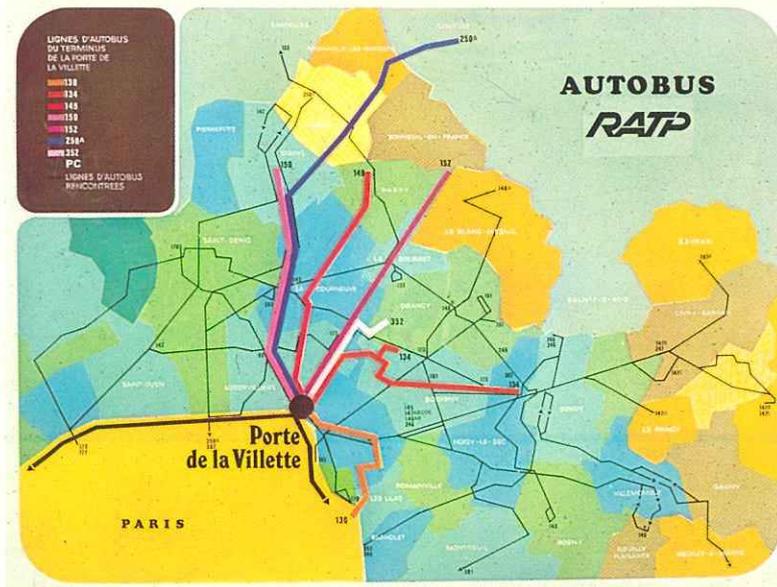
diversité des modes de transport qui les desservent. L'effort d'information portera donc sur :

- les possibilités de correspondance,
- les dessertes assurées par les différents modes.

Par ailleurs, une étude vient d'être entreprise dont le but essentiel est de mettre au point avec les autres services intéressés de la Régie (réseau ferré, services techniques) une **signalisation homogène et complète** qui puisse être mise en place dans tous les terminus d'échange.



Le terminus de la gare Montparnasse comporte des planimètres qui donnent une information locale très détaillée.



A la Porte de la Villette est affiché un plan du secteur desservi en banlieue par les lignes d'autobus qui partent de ce terminus.

En outre, l'affichage de **plans sectoriels** propres à chacun d'eux est envisagé pour tous. Un essai de ces plans sera effectué à la Porte de la Villette dans le courant du mois d'avril 1976.

Dans le même esprit, le réseau ferré doit équiper, dans le courant de l'année 1976, 20 stations de métro (1) choisies parmi les plus importantes, d'un **plan de quartier** qui, entre autres indications, comportera les itinéraires des lignes d'autobus desservant le quartier avec localisation des points d'arrêt.

(1) Les stations Gare du Nord, Gare de l'Est et Gare Montparnasse doivent être équipées courant mars.

l'information dans l'autobus

En matière de communication, l'autobus constitue un support fonctionnel important de l'information; c'est, dans la chaîne d'information, le maillon qui correspond à la prise en charge du voyageur durant son déplacement proprement dit. Au dehors, ce dernier doit pouvoir **le reconnaître, l'identifier et comprendre** la nature du service qu'il assure; à son bord il doit être en mesure de se situer à tout moment dans le déroulement de son trajet. Le traitement de l'information revêt donc un double aspect selon que le voyageur se trouve à l'extérieur ou à l'intérieur de l'autobus.



De l'extérieur, on doit pouvoir trouver son autobus, l'identifier et en connaître le trajet ainsi que la nature du service qu'il assure...

l'extérieur

L'équipement actuel de l'autobus remplit ces diverses fonctions de manière plus ou moins satisfaisante.

le reconnaître :

la couleur et la forme caractéristique des autobus parisiens concourent dans une certaine mesure à la "lisibilité" du réseau. L'autobus fait partie du "paysage parisien".

l'identifier :

à condition d'être visible de loin, de jour comme de nuit, l'indice de ligne permet d'identifier "son autobus". La direction suivie figure également à l'avant mais inscrite en caractères de dimensions insuffisantes. Les principaux points desservis sont mentionnés sur les bandeaux latéraux, avec des codes couleur différents selon les lignes. Il s'agit là d'un mode de repérage intéressant, dont

on oublie trop souvent l'existence, du fait sans doute que, sur la face avant, cette coloration n'est pas rappelée, les indices de ligne et la direction suivie y étant traités uniformément en "blanc au noir" (ou orange pour les lignes pilotes).

comprendre la nature du service :

l'indication du type de service, partiel ou non, figure bien au niveau de l'accès réservé à la montée mais sa position et sa présentation ne la mettent pas en évidence. Il en est de même pour la mention "complet" ainsi que celle relative au type de desserte (directe, semi-directe ou omnibus). Toute étude d'amélioration en ce domaine nous amène à réexaminer le problème de la publicité. Il semble, en effet, que l'attribution de certains espaces à la publicité commerciale soit à reconsidérer pour tenir compte des surfaces né-

cessaires à l'information qui doit être perçue complètement et clairement.

Ces questions sont actuellement étudiées, par les groupes de travail "Autobus futur" constitués à l'initiative de la DTT (Direction des Transports Terrestres). Elles font également l'objet de réflexions au sein même de la Régie, en vue d'apporter à court terme des améliorations qu'il soit possible d'introduire progressivement dans les prochaines séries de véhicules livrés.

l'intérieur

Bien qu'à peu près complète sous sa forme actuelle, l'information dispensée à ce niveau est pourtant perçue comme insuffisante par les voyageurs. L'effort devra donc essentiellement porter sur sa présentation.

Les informations dont dispose actuellement le voyageur à l'intérieur de l'autobus :

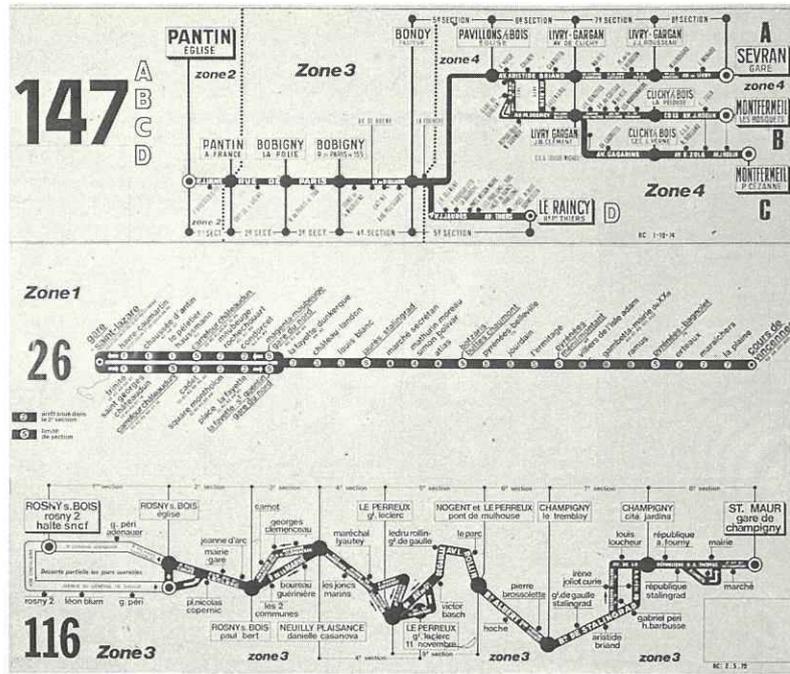
- plans-itinéraire affichés sur les voussoirs latéraux,
- annonce des arrêts par le personnel de conduite,

ne répondent qu'imparfaitement à ses attentes. Les plans-itinéraire ne sont visibles que de certaines places et les annonces faites par le personnel, quand elles sont effectivement faites, sont en général difficilement audibles.

L'utilisation de l'appareil oblitérateur fait en outre l'objet de recommandations écrites sur l'appareil lui-même, recommandations qui reprennent succinctement celles figurant au point d'arrêt, à la fois sur le plan-itinéraire et sur le panneau d'informations générales.

Pour le voyageur installé dans l'autobus, les préoccupations dominantes sont de trois ordres :

- l'évaluation de la "distance" qui sépare le point où il est monté de celui où il doit descendre,
- la possibilité de s'assurer à tout moment, du point de parcours où il se trouve et du prochain arrêt auquel il arrive,
- le repérage de l'arrêt de descente choisi (question concernant également le traitement du point d'arrêt, qui doit être identifié depuis l'intérieur de l'autobus).



... de l'intérieur, on doit pouvoir suivre le déroulement du trajet, grâce aux annonces faites par le machiniste et sur les plans itinéraire ...

... qui font l'objet des différentes recherches

Il convient de noter cependant que l'information dans l'autobus peut ne constituer qu'un rappel; mais celui-ci est d'autant plus nécessaire que le voyageur peut n'avoir pas eu le temps, avant de prendre l'autobus, de consulter celle figurant au point d'arrêt.

Dans l'étude des matériels futurs, un effort tout particulier sera apporté dans la définition de ce que doivent être ces informations. Il importe notamment qu'au fur et à mesure que se déroule le trajet, la progression en soit matérialisée de façon visuelle ou sonore.

La disposition transversale des plans-itinéraire, expérimentée dans les autobus confort, a été perçue comme un progrès par les voyageurs. Elle est adoptée pour les prochaines commandes d'autobus, et la présentation des plans eux-mêmes sera améliorée. En ce qui concerne le suivi du **déroulement du trajet**, il suffirait que l'annonce du machiniste soit systématique et amplifiée par haut-parleur, de préférence à tout autre système techniquement plus sophistiqué.

En effet, pour conserver à l'autobus son caractère de mode de transport "humain", il est souhaitable d'y maintenir ce climat par le contact entre le machiniste et les voyageurs, et cette solution, d'une technique très simple, nous paraît la mieux adaptée.

Enfin, nous avons indiqué dès le début qu'une des fonctions de l'information devait être de fidéliser la clientèle des autobus. Dans cette perspective, il convient de donner une information adaptée concrètement à chaque situation en multipliant les distributions de dépliants, guides, plans de réseau, etc., diffusion qui peut être faite pour une grande part à bord de l'autobus. A cet effet, l'installation de **présentoirs** aménagés d'abord sur les autobus des lignes pilotes a été étendue à l'ensemble du parc.

L'installation des présentoirs a été étendue à l'ensemble des autobus en service.

La disposition transversale des plans itinéraire de ligne est maintenant adoptée sur les commandes d'autobus.

conclusion

Ainsi que nous venons de l'exposer, l'effort entrepris par la Régie depuis quelques années dans le domaine de l'information, est loin d'être négligeable. Les renseignements qui sont dispensés :

- aux points d'arrêt, abris et terminus,
- à l'extérieur et à l'intérieur des autobus,

qu'ils aient un caractère permanent ou circonstanciel, sont, en importance, d'un haut niveau comparativement aux réseaux de province et de l'étranger. La situation actuelle du réseau d'autobus se caractérise donc moins par l'insuffisance en volume des informations données que par une présentation non valorisante et un manque de cohérence et de complémentarité au sein d'une véritable **chaîne d'information**.

Consciente que, dans ce domaine, beaucoup reste à faire, la Régie pour-

suit son action, animée par une double préoccupation :

- développer la connaissance, la **notoriété du réseau**,
- améliorer l'**information** elle-même à tous les niveaux de la chaîne d'information.

Les études engagées tant en ce qui concerne la définition des fonctions et la réalisation des composants de cette chaîne, que le traitement particulier à appliquer à chacun de ses maillons, ont une finalité commune : augmenter l'**attractivité du réseau** en le rendant plus compréhensible et en faisant mieux connaître les services qu'il peut rendre.

Dans cette recherche, il est important de considérer que les informations doivent utiliser des supports de grande **qualité** et ce pour deux raisons :

● la perception est grandement facilitée lorsque l'esthétique, la mise en couleur, la qualité du support et de son intégration à l'environnement ont été très soigneusement élaborées,

● l'animation urbaine (la publicité, les vitrines) est dense, bien réalisée et souvent très attirante. Cette forte concurrence visuelle conduit à concevoir la présentation de l'information dans un esprit de **compétition** la situant à un haut niveau de qualité.

Cette exigence, ajoutée à la difficulté d'une mise à jour très contraignante, demande un effort non négligeable sur le plan financier, auquel il semble indispensable cependant de consentir pour que soit assurée une bonne évolution de l'**image de l'autobus** et que soient données à ses clients toutes les facilités nécessaires pour l'utiliser. ●



