



## Club transport FNAU

### « Territoire de Belfort : offre "triple-play" »

Vendredi 3 octobre 2014 – Belfort

Synthèse des principaux éléments présentés au cours de la journée :  
Interventions et visites.

*Le présent bloc-note se propose de restituer les « principaux messages » du club mobilité-transport de la FNAU délocalisé à Belfort le 03 10 2014. Le club se réunit 4 fois par an. Il invite l'ensemble des personnes travaillant sur les thématiques des transports et des déplacements dans le réseau des agences d'urbanisme.*

### Aux origines du réseau Optymo.

Au début des années 2000, le réseau de transports collectifs de Belfort était en perte de vitesse. Le Président du **Syndicat Mixte des Transports en Commun** (SMTC) a souhaité modifier le mode de gouvernance et l'organisation des TC à l'échelle du territoire. Le SMTC a pris la compétence transport à l'échelle du département : réseau urbain et suburbain.

Le **SMTC** a lancé le projet Optymo en 2005. Le choix de restructurer le réseau a été opéré. Il a été décidé de le rendre plus visible et surtout uniformément identifiable en travaillant avec un designer.

Avant Optymo le réseau était géré par une DSP. Le passage en régie de la partie urbaine a permis de faire évoluer la gouvernance. La métamorphose a été de passer de la notion de passager à celui de client.

L'un des objectifs recherchés a été de baisser la dépense publique. Il s'est agi d'accroître l'offre de façon maîtrisée tout en faisant fortement progresser la demande. On a essayé de promouvoir **l'offre de service plutôt que l'infrastructure**. La question d'installer un tramway dans l'agglomération s'est posée. Le coût de 20 à 25 M€/km ajouté au budget de fonctionnement n'étant pas supportable par une agglomération de la taille de Belfort, la solution bus a été privilégiée.

### Principes de fonctionnement du réseau de bus.

Le réseau de bus Optymo, entré en service en 2007, repose sur les principes de fonctionnement suivants :

- des temps d'attente et de transport courts : pas plus de 8 min, car au-delà l'habitant est découragé à prendre le transport en commun ;
- à partir d'une fréquence de 10 min, le voyageur n'a plus besoin d'horaire ;
- l'accroissement des recettes sans trop augmenter la fréquence, donc le coût d'exploitation ;
- concentrer le site propre bus dans les secteurs les plus denses et présentant les points noirs routiers les plus importants : **5,2 km de site propre ont été aménagés mais plusieurs lignes de bus les empruntent**. Ainsi le linéaire de ligne en site propre atteint les 12 km d'utilisation en produit commercial.



## L'offre triple play : bus + voitures et vélos en libres services

Depuis 2013, le réseau Optymo présente **trois offres de transport** (Triple Play) :

- des lignes de bus urbaines dont la fréquence varie de 5 à 10min ;
- 75 véhicules en libre-service (2013) ;
- des vélos en libre-service (2013).

En zone suburbaine les déplacements s'organisent autour d'une offre de lignes régulières d'autocars (fréquence à l'heure) combinée à une offre de Transport à la Demande.

La seconde phase d'Optymo vise à réduire de 33 % le budget transport des ménages.

## Le Pass Optymo : au cœur de l'approche servicielle...

Le Pass Optymo est gratuit et sans engagement. Il est un véritable passeport de la mobilité. Le client peut aussi bien utiliser **le bus que le vélo ou l'autopartage**. L'objectif commercial est d'équiper en Pass le maximum de clients possibles.

### ...permettant le Post Paiement.

Le **Post Paiement est intégral**. Le voyageur paye les voyages bus, les Vélos en libre service ou bien encore l'autopartage en fonction de sa consommation. S'il dépasse le seuil de 31€ pour un mois (prix d'un abonnement), un abonnement lui sera facturé. Ainsi, les personnes les plus démunies n'ont plus besoin d'avancer en une seule fois le coût d'un abonnement. Elles bénéficient d'un prélèvement progressif et ont la sécurité de ne pas payer plus que le coût d'un abonnement.

La suppression de la vente des billets dans les bus a permis de réduire les temps de parcours bus.

## Un financement innovant.

Pour financer le coût annuel de fonctionnement du réseau estimé à 40 M€, le SMTC fait appel à un financement innovant : **celui de la réussite**. Les résultats amènent un déploiement progressif des services puisque l'Etat accorde 1,5 M € pour 1 M d'usagers supplémentaires utilisant le réseau Optymo. En contrepartie, le SMTC s'engage à ne pas augmenter le versement transport tant qu'il n'a pas atteint son objectif de fréquentation et à rembourser en 2018 ; 1,6 M€ à l'Etat par million de voyages manquants par rapport à l'objectif.



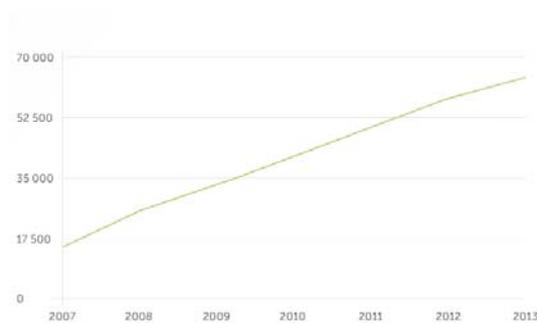
## Quelques chiffres :

- de 4,7 Millions de voyageurs en 2007 à presque 10 millions en 2014 ;



Source : SMTC – Rapport d'activité 2013.

- de 45 voyages par an et par habitant en 2000 à 100 aujourd'hui (objectif : 300) ;
- 12 000 clients équipés de Pass Optymo en 2007, 65 000 en 2014, soit 50% de la population du département.



PROGRESSION DE LA CRÉATION DE PASS UNIQUES OPTYMO (2007-2013)

Source : SMTC – 3<sup>ème</sup> appel à projet Grenelle de l'environnement.



## Quelques photos :

5 km de voie réservée aux bus créé dans le centre-ville



La connexion entre vélo en libre-service, l'auto-partage et le réseau de bus avec le Pass Optymo



Le Bloc Notes de l'Agence, édité et imprimé par :  
**L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne**  
33 avenue de Colmar. 68 200 Mulhouse  
Tél : 03 66 77 60 70 . Fax : 03 69 77 60 71  
**Rédaction** : Stéphane DREYER, Amandine MEYER  
**Date** : 21 10 2014  
*Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et  
référence exacte*