



Un contrat de mobilité approuvé en 2008

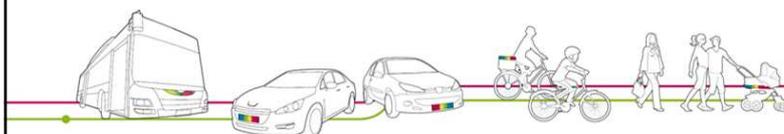
Un diagnostic et une stratégie :

- Solidarité territoriale
- Partage de la voirie
- Réseau matrice
- Approche client



Des concepts forts pour générer des transferts de parts modales et qui placent le client au centre des débats :

- Simplicité, lisibilité, qualité, Prix (sup vente à bord, Pass Optymo, baisse des tarifs de 30 à 50%, ticket sms ..)
- Permanence de l'offre
- Cadencement (lignes aux 10mn)
- Aménagements routiers limités (priorité aux feux, couloirs bus limités au strict nécessaire, pas de mesures anti voitures..)
- Hiérarchisation (urbain, sub, scolaire, tad et pmr)
- Gestion en Régie (fin de la DSP Kéolis)

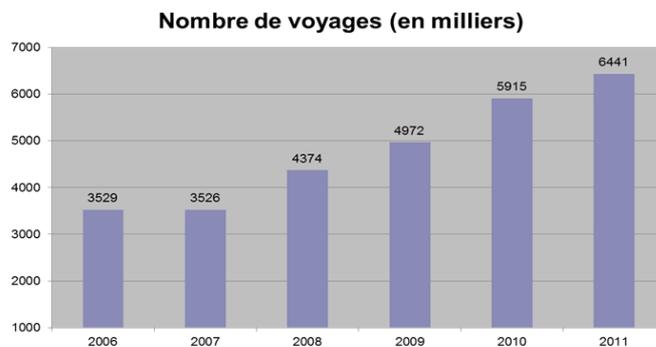


3

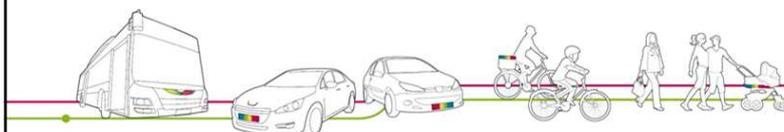
Efficace pour le bus.

Les résultats Optymo *phase I* encouragent et renforcent nos choix.

Augmentation de la fréquentation urbaine de 83 %.



33 % des validations sont réalisées par les « actifs ».

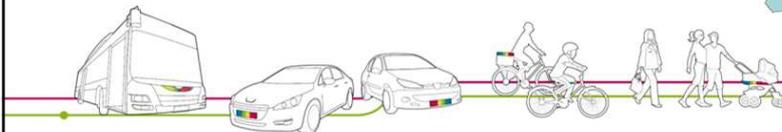
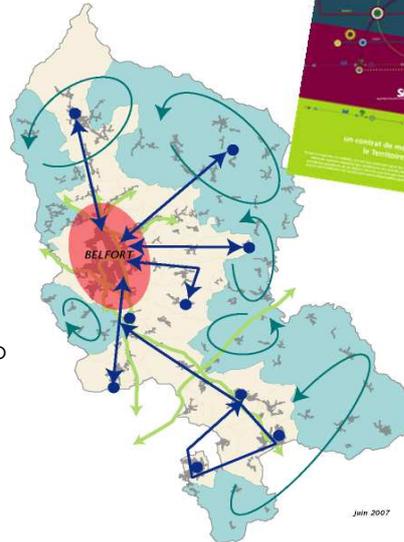


4

Renforcement des solidarités entre les territoires

Trois typologies d'espaces pour 3 logiques:

- **Renforcer** l'attractivité du pôle urbain de l'agglomération, et y diminuer l'utilisation de la voiture (urbain),
- **Consolider** le rôle des pôles relais dans les communautés de communes en développant la complémentarité bus/vélo (suburbain),
- **Préserver** les identités des villages pour développer leur attractivité résidentielle (rurbain).



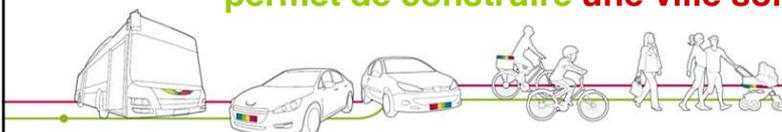
5

Les objectifs du SMTIC

Solidarité entre les territoires mais solidarité aussi avec les victimes de l'exclusion (pauvreté – handicap - vieillesse)

- ➔ **LE DROIT AU TRANSPORT EST LE DROIT DES DROITS.**
Il conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, au logement, aux loisirs, à la santé, à la culture...
- ➔ **7 000 ménages du Territoire de Belfort sont dépourvus d'automobile**
- ➔ **Les ménages non motorisés font par jour...**
 - ➔ 2 déplacements de moins (2,6 vs 4,6)
 - ➔ 20 km de moins (6,5 vs 26,5) pour une même durée (8,4 km/h vs 20,2 km/h)
...que les ménages motorisés.

Avoir un réseau performant de transport collectif permet de construire une ville solidaire



6

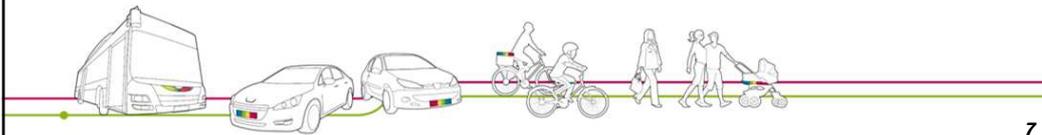
Les objectifs du SMTC

22 000 ménages du Territoire de Belfort sont obligés d'avoir 2 voitures :

➔ **Pouvoir se passer de la 2^{ème} voiture, c'est économiser 2300 € par an.**

➔ **Notre objectif est qu'un tiers de ces 22 000 ménages fassent ce choix.**

**ILS ÉCONOMISERONT ENSEMBLE
15.000.000 € PAR AN**



7

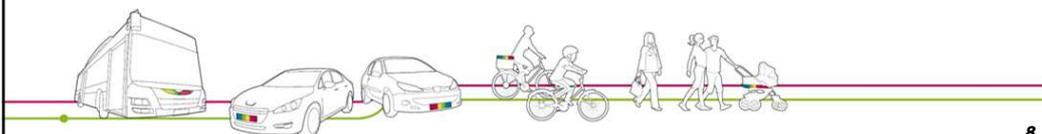
Les objectifs du SMTC

➤ Environnement:

- D'après l'agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale, entre **6 500 et 9 500 morts** français sont imputables aux **microparticules**.
- Les nuisances sonores dont **souffrent 40% des français** sont causées majoritairement par la **circulation automobile**.
- **¼ des gaz à effets de serre** sont produits par les déplacements, **lutter efficacement contre le réchauffement climatique** impose de développer l'usage des Transports Collectifs

➤ Accessibilité:

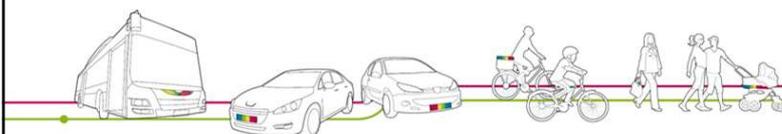
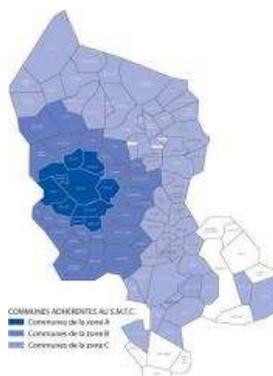
- Déclinaison du schéma directeur d'accessibilité



8

OPTYMO PHASE II : Les choix du SMTC

- 1 → **Maintien des tarifs actuels (2007) jusqu'en 2016.**
- 2 → **Multiplication par 3 des surfaces réservées aux bus dans l'hypercentre (de 5 601 m² à 16 396 m², soit 6,8 % de l'espace de la voirie pour une part modale de 20 %).**
- 3 → **Fréquence à 5 minutes pour plus de 50 000 habitants de l'agglomération.**
- 4 → **Offre triple play intégrée**



9

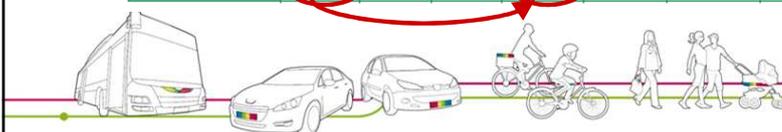
OPTYMO PHASE II : Les choix du SMTC

L'ambition du contrat de mobilité est de tripler la part modale du TC

Cela permet de maintenir en 2016 le nombre de déplacement voiture à son niveau de 2005 malgré une augmentation de la mobilité de 2% par an.

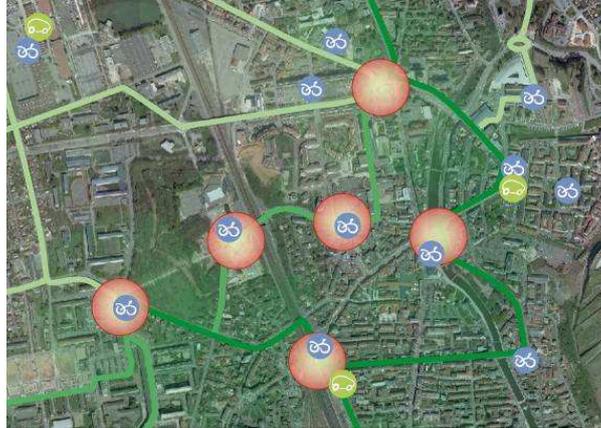
2011 – 2016 : Etre la 1^{ère} agglomération de – 100 000 habitant à faire passer la voiture à – de 50% de part modale.

	2005		2016		Décomposition de l'évolution par zones			
	Nb. de dépla.	Part modale	Part modale	Nb. de dépla.	Total	Urbain	Suburbain	Rurbain
voiture	332 271	65,4%	53,3%	330 537	-1 737	-14 882	+1 275	+11 630
transport collectif	29 644	5,8%	12,8%	79 743	+50 099	+39 206	+7 835	+3 042
marche	132 926	26,1%	27%	167 269	+34 343	+21 013	+10 541	+2 916
vélo	4 033	0,8%	5%	31 007	+26 974	+14 421	+6 639	+5 931
autres	9 454	1,8%	1,9%	11 607	+2 153	+1 524	+114	+597
Total	508 331	100%	100%	620 163	+111 832	+61 343	+26 394	+24 116

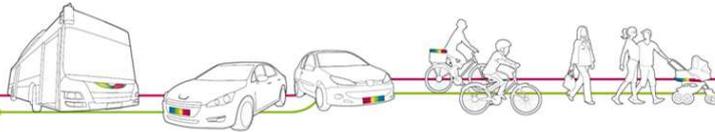


10

OPTYMO PHASE II : Les choix du SMTC



Vélos en libre service, autopartage, Gare avec pôle d'échange multimodale, plateau piétonnier de la Gare à la Vieille-ville, le cœur de Belfort offrira **tous les atouts d'un centre-ville du XXI^e siècle.**



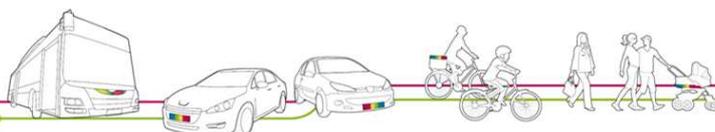
11

OPTYMO PHASE II : Les choix du SMTC

Sans pénaliser l'automobile, partager autrement l'espace public existant pour permettre une augmentation des mobilités sans asphyxie de l'agglomération



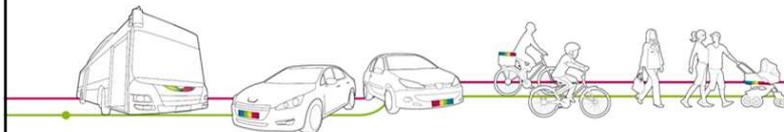
Sinon avec 2 % d'augmentation par an, la circulation automobile aurait augmenté de 34 000 véhicules/jour entre 2006 et 2016



12

Optymo: un processus d'amélioration continue

Année	Voyages	Voy/hab/an
2011	6 millions	80
2016	14 millions	186
2020	22,6 millions	300



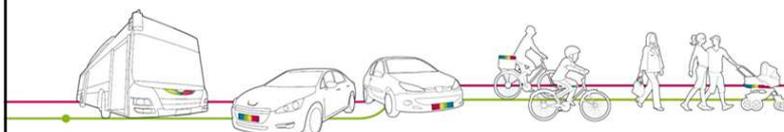
13

Pour réussir, nous nous appuyerons

Sur nos 57 000 clients
(70 000 en 2016)



géolocalisation des clients porteurs de carte Pass Optymo !

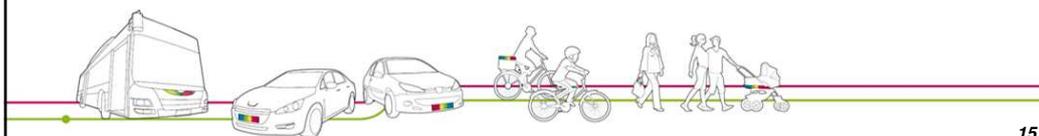


14

Et une transformation du SMTC90 en Autorité Organisatrice de Mobilité Durable



proposant une solution globale de mobilité

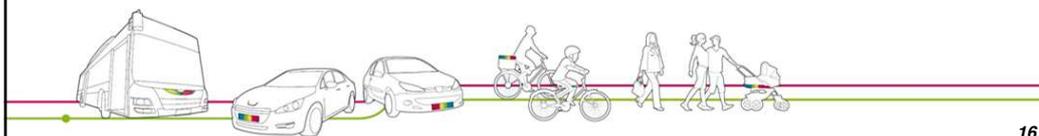


15

Au total, nous investirons seulement 40 millions d'€

et, surtout, les recettes de fonctionnement supplémentaires
financeront les dépenses supplémentaires

Nombre de bus/heure	Recette/heure	Dépense/heure
6	8,40	22,80
12	32,64	45,60



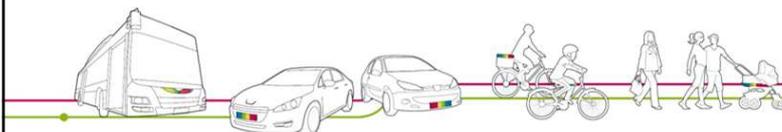
16

**40 millions d'€
d'investissement**



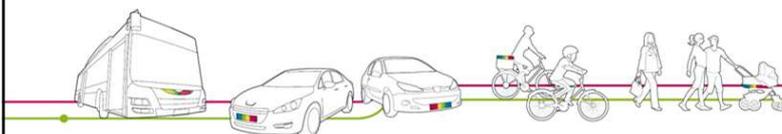
**16 millions
de voyages
gagnés**

(2€50 par voyage gagné)



17

Le Projet : Mobilité et urbanité

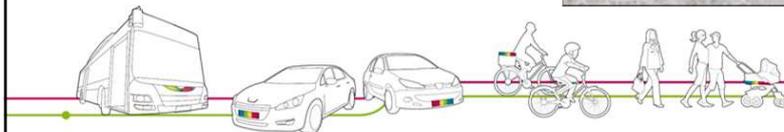


18

OPTYMO PHASE II

Des flux de circulation séparés :

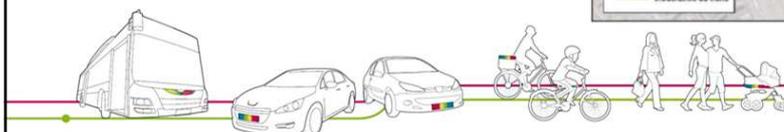
- **Les axes majeurs** libérés pour les voitures,
- **Les axes annexes** dédiés au bus.



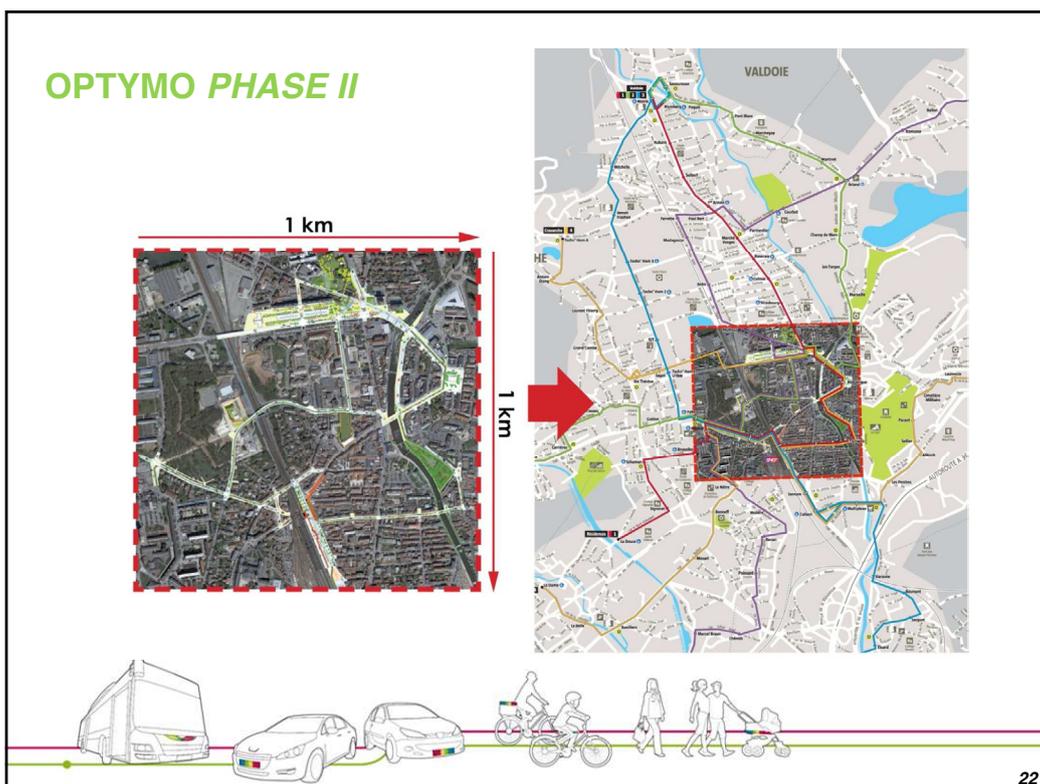
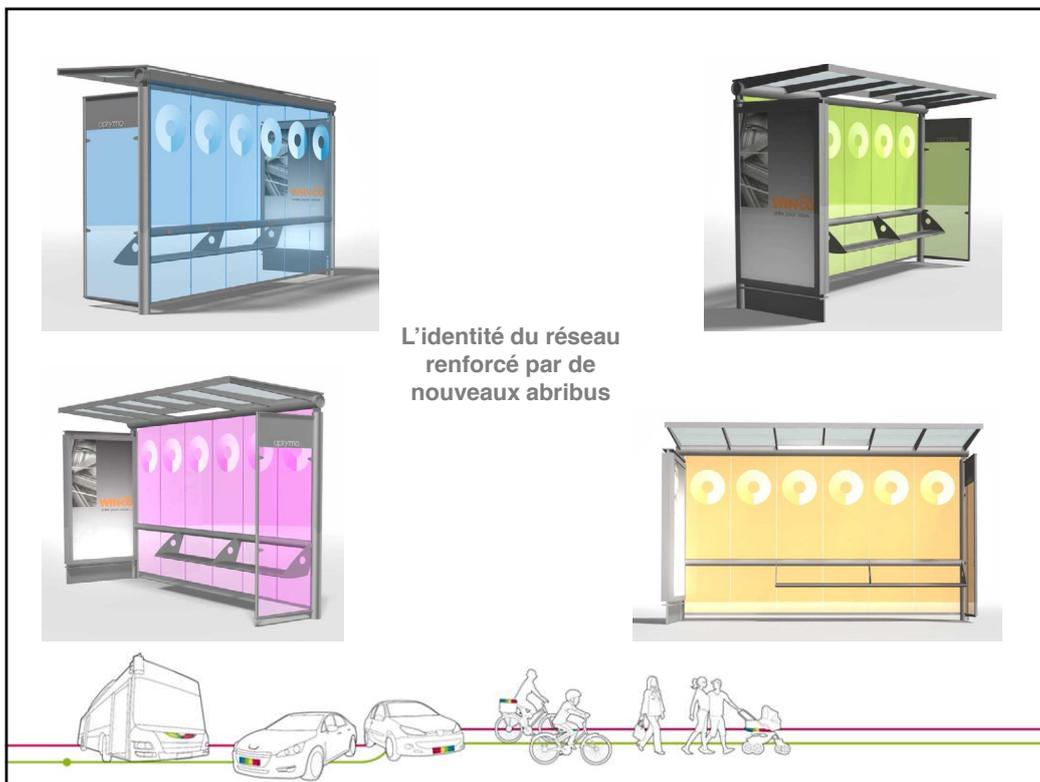
19

OPTYMO PHASE II

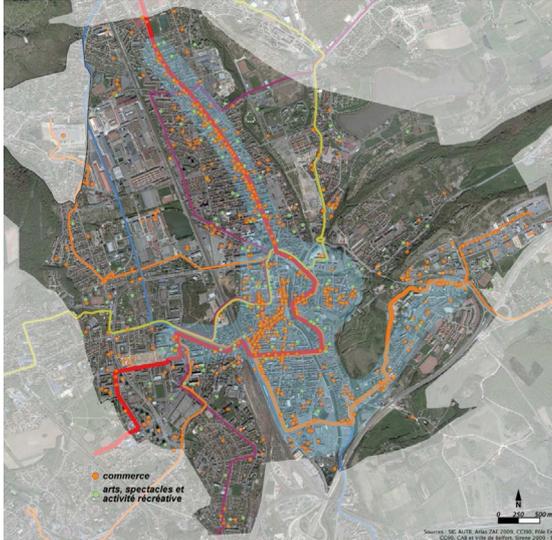
Le projet proposé prend en compte un **urbanisme de qualité et porteur d'aménités** qui transformeront la ville. Le centre ville élargi aura une tonalité **apaisée** et proposera une affectation différente de la voirie faisant de la voiture un mode de transport plus banalisé et représentant moins de 50 % de part modales.



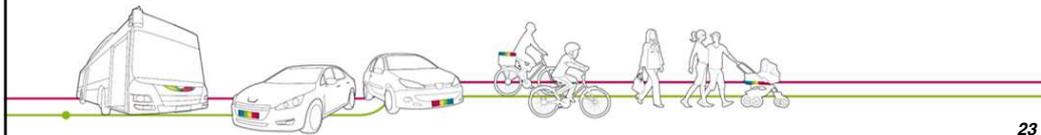
20



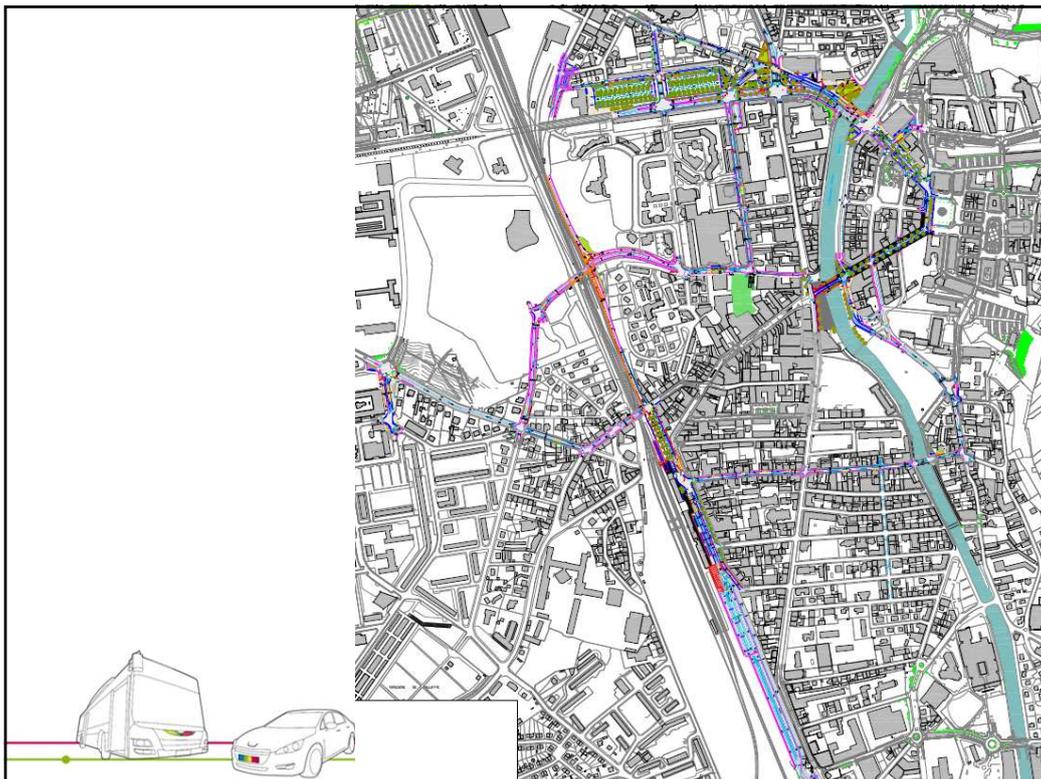
OPTYMO PHASE II



Avec le nouveau réseau, près de 50 000 habitants de l'agglomération (64%) seront desservis par une ligne à **5 minutes**, ainsi qu'une part essentielle du **commerce** de l'agglomération.

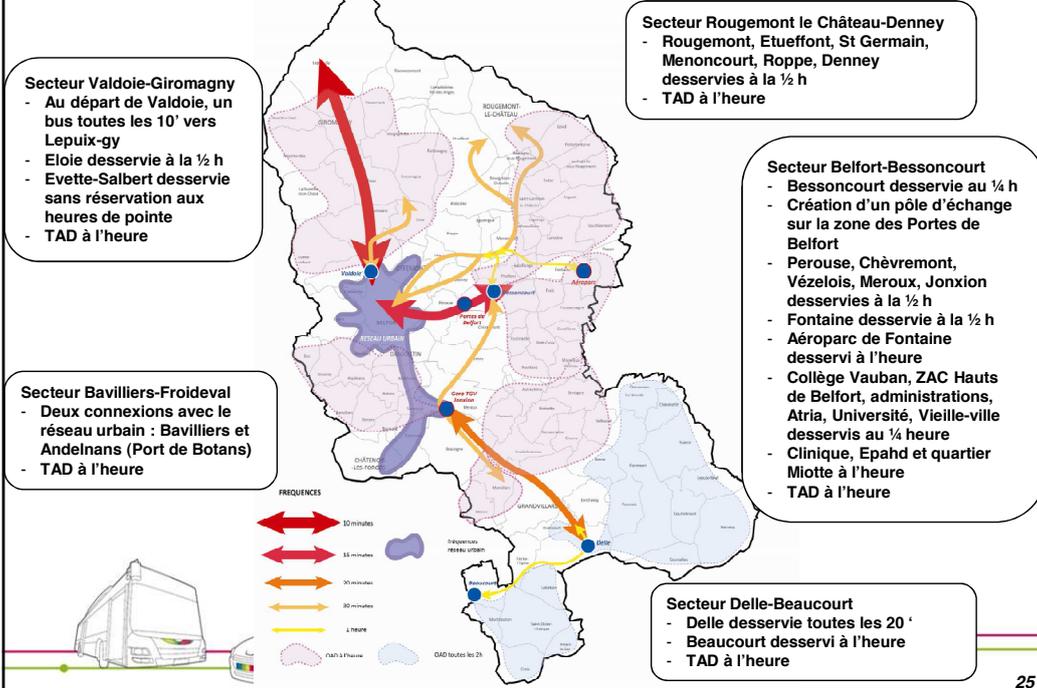


23



Le réseau suburbain

Schéma des dessertes suburbaines

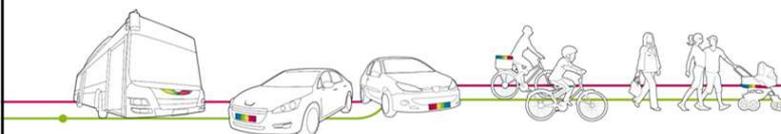


25

Accompagné d'une évolution de la tarification

- Un tarif unique sur tout le département à 0,80 € (hors PMR)
- La gratuité de la correspondance sur tout le département
- Le plafonnement étendu à tous les services (hors PMR)

A compter du 1^{er} janvier 2013

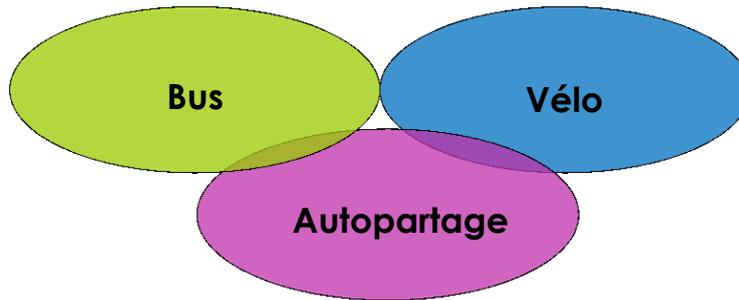


26

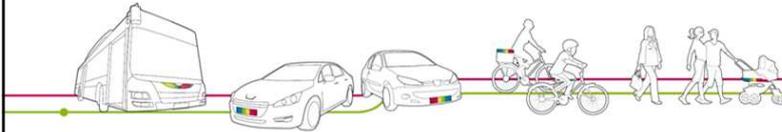
L'offre triple-play



- 200 Vélos en Libre Services répartis sur 20 stations.
- 700 Vélos en location Longue durée
- Stationnements vélos sécurisés et clos



200 véhicules



27

Le Calendrier : le déploiement de l'offre



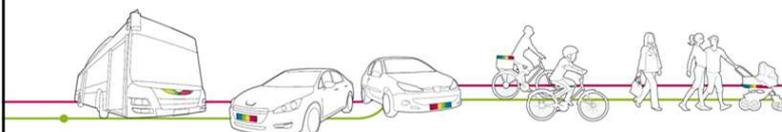
Mai 2013



Septembre 2013



Décembre 2013



28

La création d'une SEM d'AMO

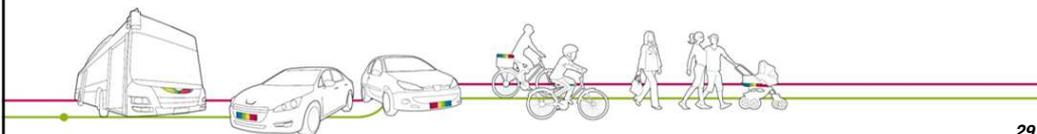
AMO aux AOT de + de 50 000 habitants

- Un contrat pluriannuel de 5 ans
- Une approche de rémunération basée sur une augmentation du nombre de voyages en corrélation avec la dépense d'investissements

Les recettes attendues

1 million d'euros s/ 5 ans pour une agglo de 100 000 habitants qui vise une augmentation de 10 000 000 de Voyages

- Une dépense d'investissement limitée à 50 millions d'€ au lieu de 200 millions d'€ dans l'approche tramway
- Une dépense d'AMO limitée à 2 % des investissements

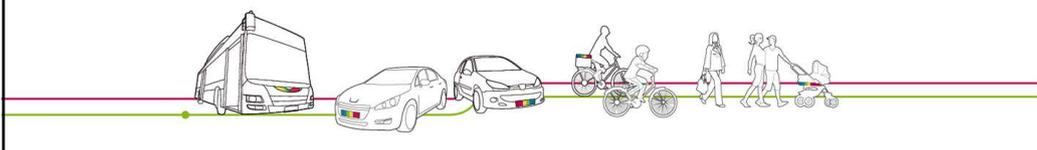


29

ophymo *Phase II*

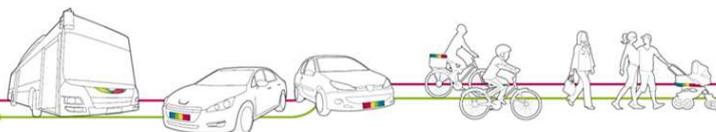
Inventer le présent pour préparer le futur...

Merci pour votre attention



OPTYMO PHASE II : LE PROJET

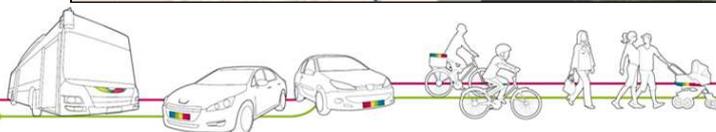
Le centre-ville *Le secteur de la gare*



31

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

Le centre-ville *Le secteur de la gare*

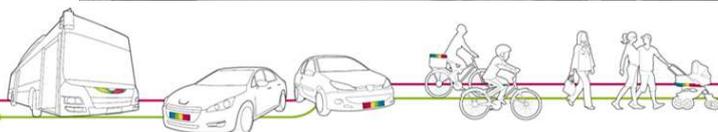


32



OPTYMO PHASE II : LE PROJET

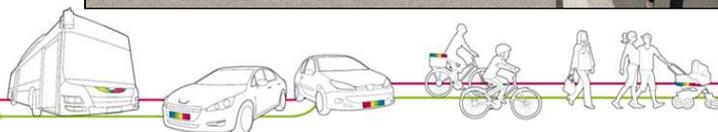
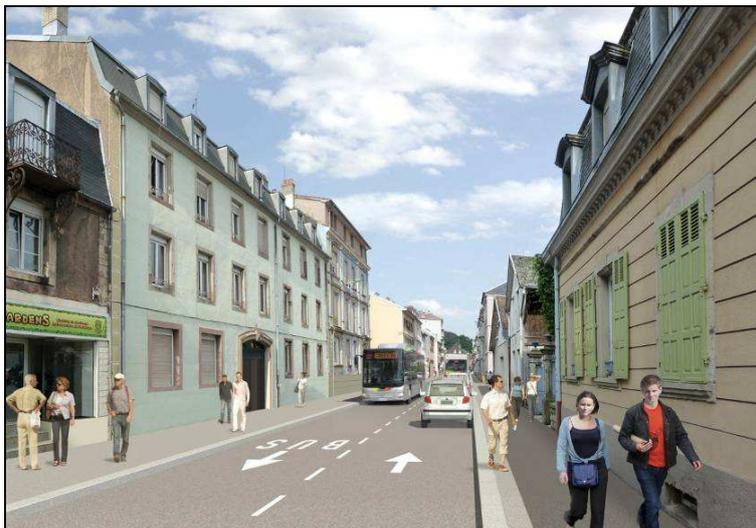
Le centre-ville *Denfert-Rochereau*



33

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

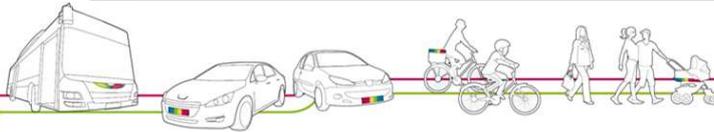
Le centre-ville *Denfert-Rochereau*



34

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

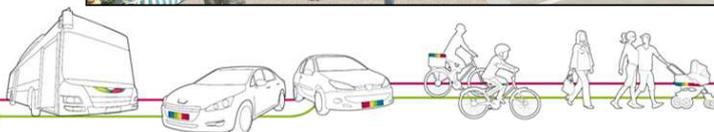
Le centre-ville Foch



35

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

Le centre-ville Foch

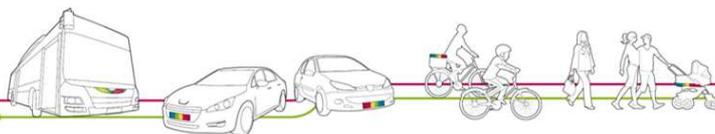


36



OPTYMO PHASE II

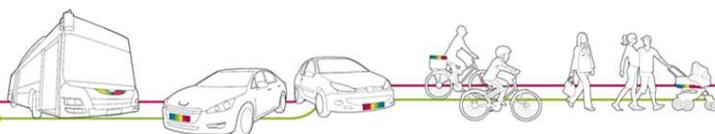
Corbis (avant)



37

OPTYMO PHASE II

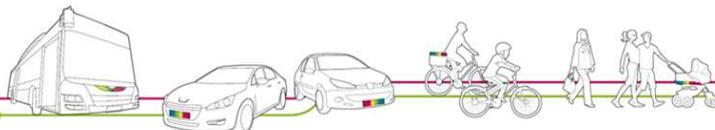
Corbis (après)



38

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

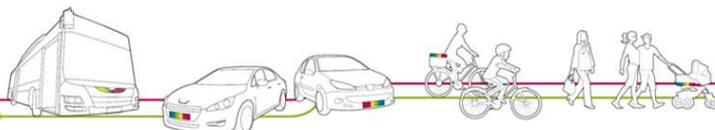
Le centre-ville Carnot



39

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

Le centre-ville Carnot

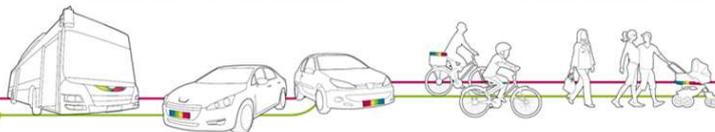


40



OPTYMO PHASE II : LE PROJET

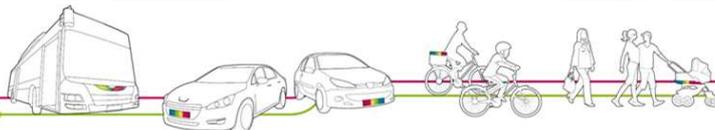
Le centre-ville Rue Fréry



41

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

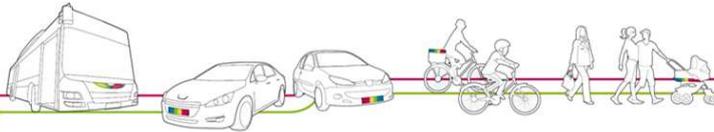
Le centre-ville Rue Fréry



42

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

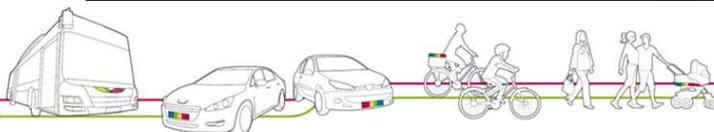
Le centre-ville Rue Clémenceau



43

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

Le centre-ville Rue Clémenceau

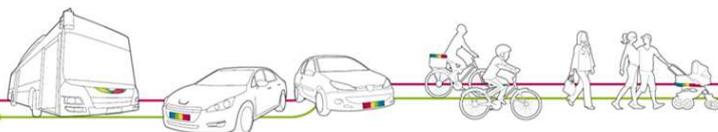


44



OPTYMO PHASE II : LE PROJET

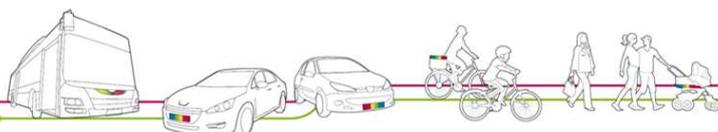
Le centre-ville *Place de la Résistance*



45

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

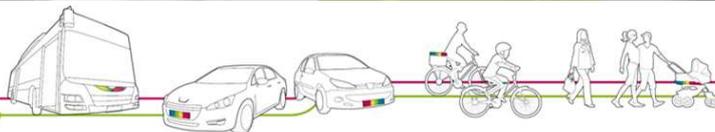
Le centre-ville *Place de la Résistance*



46

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

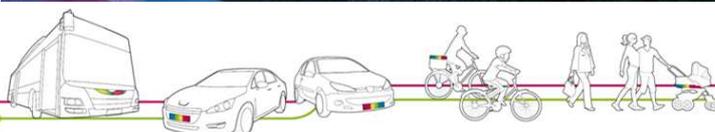
Le centre-ville *Le secteur des 4 As*



47

OPTYMO PHASE II : LE PROJET

Le centre-ville *Le Fort Hatry*

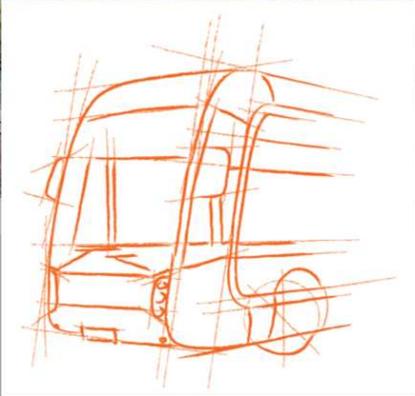


48



Pays de Montbéliard Agglomération

L'évolution des transports publics



Présentation du projet
SMAU 10 décembre 2012



Attractivité

**Moderniser et redynamiser
un système de transports collectifs**

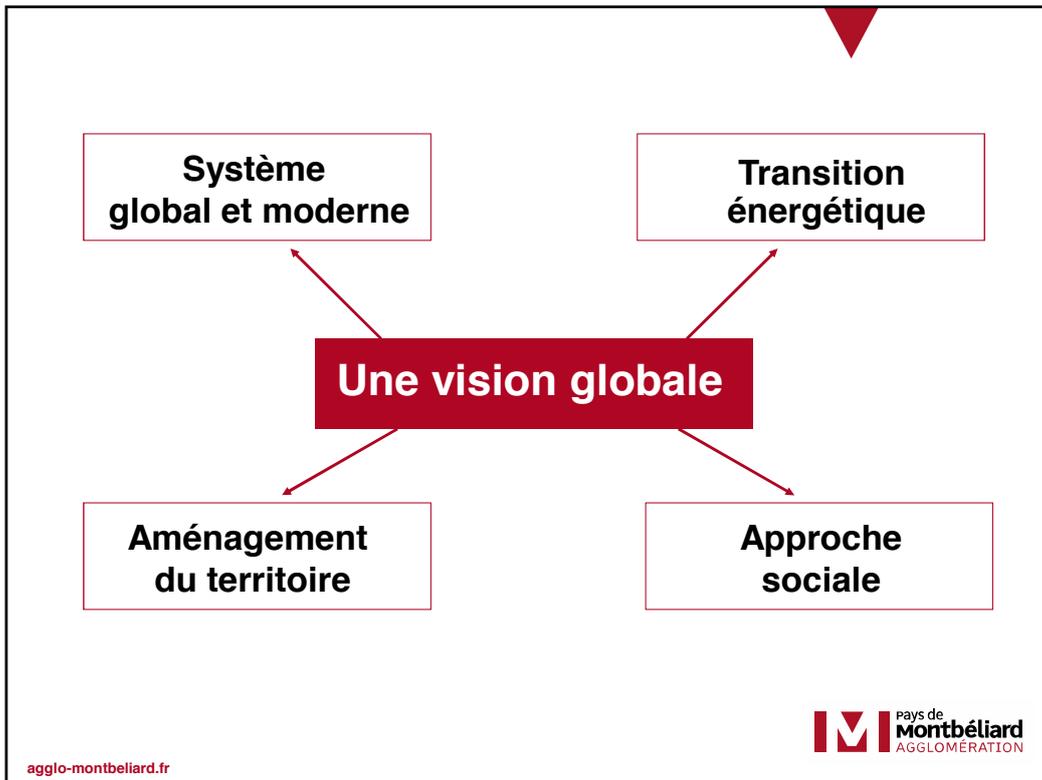
Aménagements urbains

Unir notre territoire

Pays de Montbéliard Agglomération

L'évolution des transports publics





Un système global et moderne

- Développement des pistes cyclables → **100 km**
- Intermodalité et interopérabilité avec le système Ah la carte (auto et vélo partagé), le réseau Optymo de Belfort, et la gare
- Renforcement des services aux usagers (information voyageurs, SAEIV)
- Dynamique générale d'évolution des mobilités
- Création d'un service conseil en mobilité et la mise en place de notre propre Plan de Déplacements en interne



Vers la transition énergétique

- Alternative face à l'augmentation du prix du carburant
- Lutte contre l'effet de serre
- Réponse aux enjeux de santé publique
- Respect de notre plan climat



agglomontbeliard.fr



Le projet du THNS : un axe majeur du projet éco-agglomération voté à l'unanimité

Pays de Montbéliard Agglomération



Un outil d'aménagement du territoire

- Embellissement de notre territoire
- Recomposition urbaine
- Service étendu aux 2/3 de la population (travail, loisirs, formation...)



agglomontbeliard.fr



Une approche sociale

- Droit à la mobilité pour tous : 1/4 de la population est captive
- Desserte de 5 quartiers ANRU

agglomontbeliard.fr



Un nouveau concept de transports articulé en 2 phases

Pays de Montbéliard Agglomération



Un nouveau concept de transports

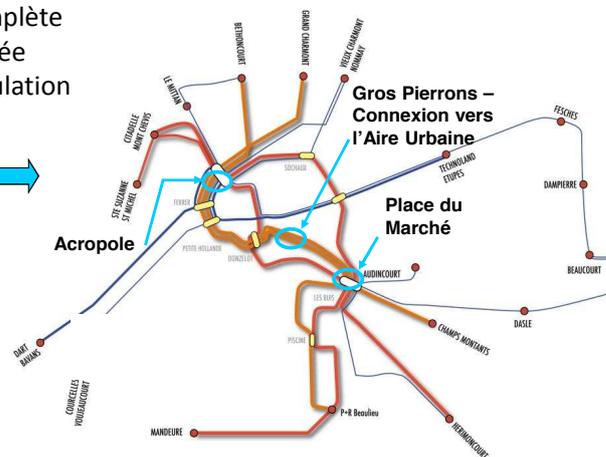
PHASE 1

- Une ligne nouvelle de Transport en commun à Haut Niveau de Service reliant Valentigney à Montbéliard via Audincourt et Exincourt
- Une restructuration complète du réseau actuel adaptée aux attentes de la population
- La mise en place de 3 pôles d'échanges



PHASE 2

- La création d'une ligne rapide via Sochaux



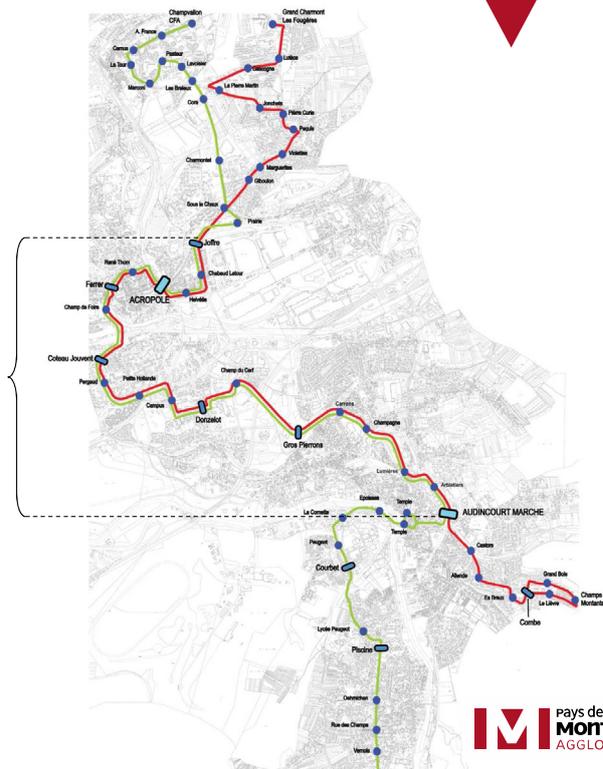
agglomontbeliard.fr



Le tracé

**Le tronc commun
du THNS
=
colonne vertébrale
reliant Valentigney
à Montbéliard
via Audincourt
et Exincourt**

- BHNS 1
- BHNS 2
- Stations XXL (2)
- Stations XL (10)
- Stations L (46)



Les + du projet

Pays de Montbéliard Agglomération



+ direct

Liaison Nord-Sud directe



+ performant

Un meilleur cadencement grâce au site propre

→ *Fréquence entre 7 à 10 minutes en heure de pointe*

agglomontbeliard.fr

 **pays de Montbéliard**
AGGLOMÉRATION

+ moderne

Matériel roulant attractif qui donne envie de le prendre

Esthétique « propre »

+ attractif

La recomposition urbaine pour fédérer notre territoire autour des places, quartiers et rues traversés



+ confortable

Un nouveau système de feux tricolores qui permet une meilleure fluidité

agglomontbeliard.fr

 **pays de Montbéliard**
AGGLOMÉRATION

+ fréquenté

En 2009 :
16 800 déplacements en transport en commun
chaque jour



Après la mise en place du THNS et du réseau restructuré :

25 900 déplacements par jour estimés

+ desserte améliorée

5 quartiers ANRU desservis :

- Champvallon
- Les Fougères
- Petite Hollande
- Les Buis
- Les Champs Montants



Un réseau entièrement restructuré

Pays de Montbéliard Agglomération



Un réseau de transport comme élément fédérateur du territoire

- Simplification de la gamme tarifaire et de l'offre d'abonnement
- Restructuration des lignes
- Renouvellement progressif du parc de bus
- Voies dédiées aux bus, mise en place de feux tricolores avec système de détection de bus et de priorité, amélioration des carrefours...

agglomontbeliard.fr



Une ouverture à l'échelle de l'Aire Urbaine

- Parking relais sur le site des Gros Pierrons : point de départ direct vers Belfort par l'A36
- Discussions en cours entre Montbéliard et Belfort pour une mutualisation de l'organisation des transports urbains
- Billettique en cours de déploiement, compatible avec la billettique d'Optymo, sur Pays de Montbéliard Agglomération

agglomontbeliard.fr



Le projet du THNS en chiffres

Pays de Montbéliard Agglomération



Le THNS en chiffres

- 2 lignes BHNS dont un parcours commun entre Montbéliard et Audincourt de 8 Km
- 4 pôles d'échanges
- Sites propres sur plusieurs tronçons
- 4 ouvrages d'art majeurs
- 20 véhicules dédiés
- 7 à 10 minutes = fréquence heure de pointe

agglomontbeliard.fr



Le calendrier des grandes phases du projet THNS

- **Décembre 2008** : adoption des grands principes
- **Octobre et novembre 2009** : concertation préalable
- **2009 et 2012** : modification du taux du VT (1,35 puis 1,80)
- **2010** : dépôt de candidature au second appel à projet « transports urbains hors Ile de France » 13,4 millions €
- **2011** : notification du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (EGIS)
- **2012** : Notification du marché de maîtrise d'œuvre (BEJ)

agglomontbeliard.fr



Montbéliard – Gare Acropole



agglomontbeliard.fr

M Pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Montbéliard - Les Alliés



agglomontbeliard.fr

M Pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION



Montbéliard – Place Ferrer



agglomontbeliard.fr

M pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Audincourt – Rond-point Lapeyre



agglomontbeliard.fr

M pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Valentigney - Les Buis



agglomontbeliard.fr

 Pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Valentigney - Piscine



agglomontbeliard.fr

 Pays de
Montbéliard
AGGLOMÉRATION

Exincourt - Corniche



agglomontbeliard.fr



Merci de votre attention

Pays de Montbéliard Agglomération





trois services offerts

transport à la demande, navette urbaine,
personnes à mobilité réduite



Le transport à la demande

De point à point : 80 points d'arrêt sont identifiés sur le territoire du Pays d'Héricourt. On peut se déplacer de tout point à un autre point d'une autre commune. Le service fonctionne de 8h à 12h et de 14h à 19h du lundi au vendredi et le samedi matin.

Adhésion : L'adhésion est obligatoire et gratuite. On remplit un formulaire et on donne une photo d'identité que l'on remet à la CCPH. On vous envoie votre carte d'utilisateur.

Réservation téléphonique : Il faut réserver la veille avant 17h au 0810 070 400. Une centrale de réservation enregistre votre demande. Éventuellement, on vous propose des aménagements d'horaire.

tarif : 2€ le ticket, 1,5€ par carnet de 10. 1 ticket par voyage. 2 tickets pour A/R

Connexion Aire Urbaine : avec le ticket « pass'Ok journée » possibilité de desserte et d'accès aux réseaux Optymo (Belfort) et CTPM (Montbéliard) par les arrêts Bavilliers, Essert et Mittan. Prix 4.5€ valable toute la journée sur les réseaux urbains.



Une volonté politique

Lutter contre les exclusions et l'isolement

Sans transport pas d'accès au droit santé, social, loisirs...
Les personnes les plus pauvres sont les plus isolées et les moins mobiles
Les personnes âgées perdent leurs capacités de conduite automobile
Le budget déplacement des ménages lié à l'automobile augmente

Renforcer l'attractivité territoire

Identifier une offre de service public lisible
Accompagner le développement économique
Renforcer la pratique commerciale locale

Favoriser le développement durable

Rationaliser les déplacements
Limiter la pollution et la consommation d'énergie fossile
Agir contre le réchauffement climatique



Deux études en 2009

Une étude d'opportunité (avec le concours de l'ADU)

29 500 déplacements par jour au sein de la CCPH (72% en voiture)
7 000 déplacements Héricourt-25 et 7000 déplacements Héricourt-90
80% des actifs se déplacent dans le 25 et 90
desserte ferrée à valoriser
945 ménages non motorisés dont 285 pour les villages
1048 personnes de plus de 75 ans
Héricourt pôle de services
Espace central de l'Aire Urbaine (gare TGV, hôpital...)
500 personnes déclarent utiliser le service dont 200 régulièrement

Une étude de faisabilité (avec le concours du SMTIC)

Irriguer de façon souple l'ensemble du territoire
Desservir régulièrement la gare et les points principaux d'Héricourt
Se connecter aux réseaux de l'Aire urbaine



Navette urbaine

Un circuit : Un circuit sillonne depuis la gare et dessert les principaux points de service de la ville d'Héricourt 4 fois dans la journée entre 7h15 et 18h15 du lundi au vendredi

Accès : L'accès à partir de chaque point ne nécessite pas d'adhésion.

tarif : 1€ le ticket, 0,75€ par carnet de 10.



Personne à mobilité réduite

Condition : Informer un dossier auprès de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt avec un avis médical sous pli confidentiel. Le médecin du centre de réadaptation fonctionnelle d'Héricourt statue sur le bénéfice du service PMR.

Accès : La prise en charge et la dépose des personnes se fait d'adresse à adresse.

tarif : 2€ le ticket, 1,5€ par carnet de 10. 1 ticket par voyage. 2 tickets pour A/R



Précisions

- . Une nouvelle compétence de la CCPH depuis 2009
- . Un service assuré par le GIHP attributaire d'un marché de 3 ans
- . Dimension expérimentale et évolutive

- . Un soutien du Conseil Général 70 (50% du déficit)
- . 3 véhicules dédiés + 1, 4 chauffeurs (3 ETP)

- . Marché renouvelé en 2012 pour trois ans (2016)
- . Suppression navette urbaine, création d'un TAD gare-Héricourt des 7h
- . Elargissement de l'ouverture au samedi toute la journée
- . Réservation possible une heure avant le déplacement



hériVa Les adhérents

solutions déplacements Pays d'Héricourt

- 645 adhérents

- 33% hommes
- 65% femmes

- 34% ont moins de 20 ans
- 21% ont plus de 75 ans

- 37% habitent à Héricourt
- 18% sont des personnes à mobilité réduite



hériva Les utilisations

solution de déplacements Pays d'Héricourt

- 800 prises en charge « navette urbaine »
- 8 000 prises en charge « TAD » (*0,38 voyages par an par habitant, moyenne nationale 0,18*)
- 49% prises en charge concernent « personnes à mobilité réduite »
- 59% des transports sur Héricourt
- 210 déplacements sur Belfort et Montbéliard (Pass'Ok jour)



Le Budget HT 2012

CHARGES		PRODUITS	
Information communication	4 500€	Titres TAD	12 000€
Prestation TAD <i>69 500km x 1,15€</i>	78 000€	Titres Navette	400€
Navette Héricourt <i>7 000km x 2,33€</i>	16 500€	Conseil Général 70 50% déficit TAD rural	34 000€
		CCPH	61 600€
TOTAL	108 000€	TOTAL	108 000€

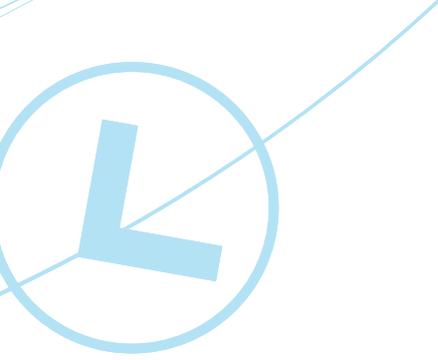


hériva Les évolutions

solutions déplacements Pays d'Héricourt

- **Implication active dans le pays OK**
 - Ouverture du service à tous les titres
 - Commercialisation des titres au siège de la CCPH
- **Négociation en cours transfert compétence AOT plein exercice**
 - PTU : ensemble territoire communautaire
 - Prélèvement TP
 - Discussion avec AOT Aire Urbaine pour prolongement lignes
 - Liens Lure et Villersexel
- **Réflexion desserte gare TGV**
 - Mieux appréhender la demande
 - Consulter les entreprises
 - Se positionner avec les taxis
- **Amélioration Gare d'Héricourt**
 - Services complémentaire adapté (vélos ?)
 - Accessibilité PMR







une ambition partagée au service d'un territoire d'excellence



**SYNDICAT MIXTE
Aire urbaine**
BELFORT MONTBELIARD HÉRICOURT DELLE

SYNDICAT MIXTE DE L'AIRE URBAINE BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE
10 rue Frédéric Japy - Le Quasar 2 - 25200 Montbéliard
Tél. 03 81 91 32 41 - Fax 03 81 91 24 76
E-mail : fteguia@pays-aireurbaine.com

www.pays-aireurbaine.com

Avec l'appui technique de :



AGENCE D'URBANISME DU TERRITOIRE DE BELFORT
Centre d'affaires des 4 As - BP 107 - 90002 Belfort Cedex
Tél : 03 84 46 51 51 - Fax : 03 84 46 51 50
E-mail : contact@autb.fr - www.autb.fr



AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU PAYS DE MONTBELIARD
8 avenue des alliés - BP 98407
25208 MONTBELIARD CEDEX
Tél : 03.81.31.86.00 - Fax : 03.81.31.86.19
E-mail : contact@adu-montbeliard.fr - www.adu-montbeliard.fr

Ce document a été réalisé dans le cadre du programme de travail partagé de l'AUTB et de l'ADUM et avec le concours financier du Conseil régional de Franche-Comté



Directeur de publication : Dominique Musslin, Bruno Vidalie
Réalisation : Olivier Poncelet, Samuel Widmer,
Hélène Kauffmann, Olivier Schmitt
Mise en page : Christine Maffli