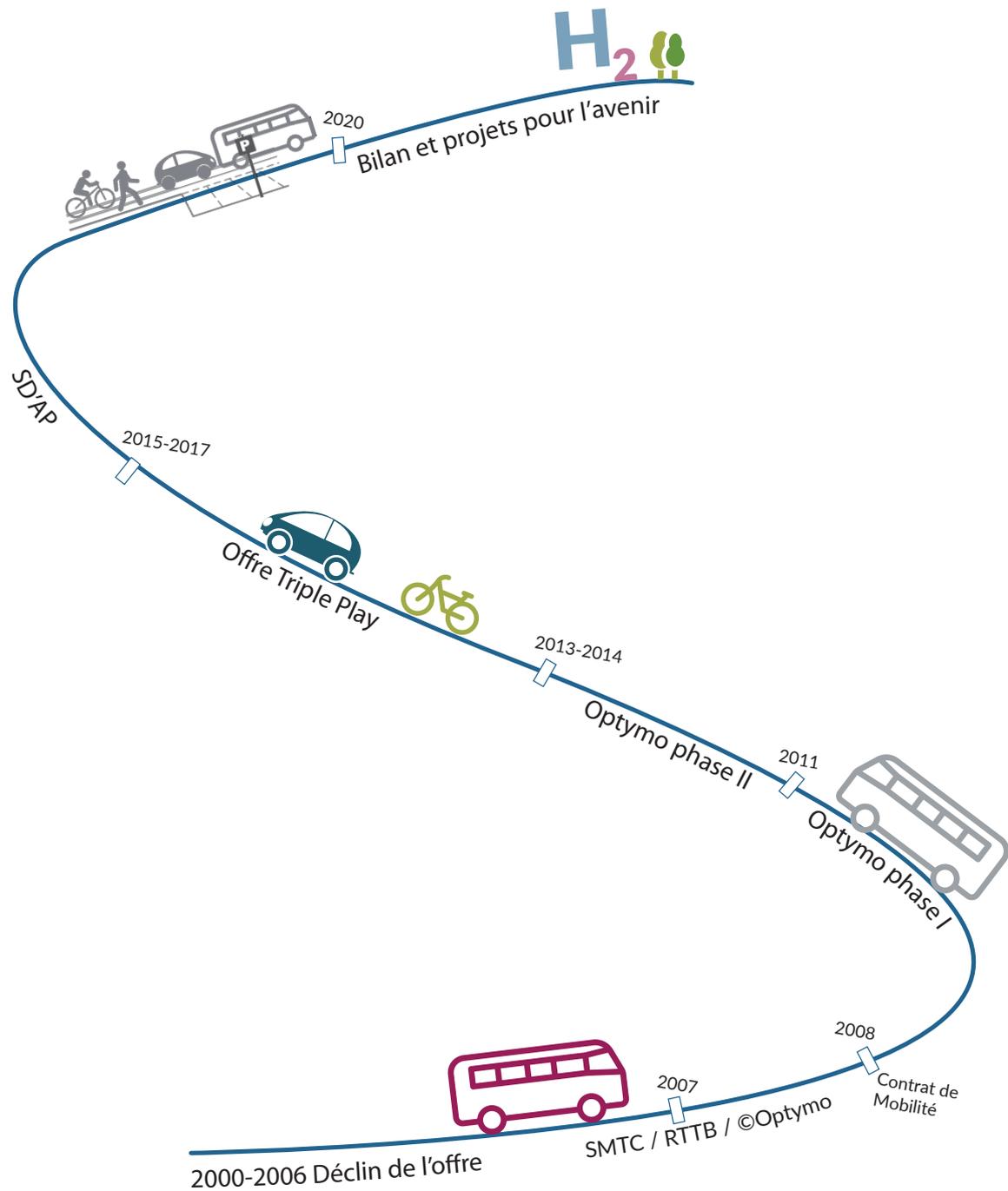


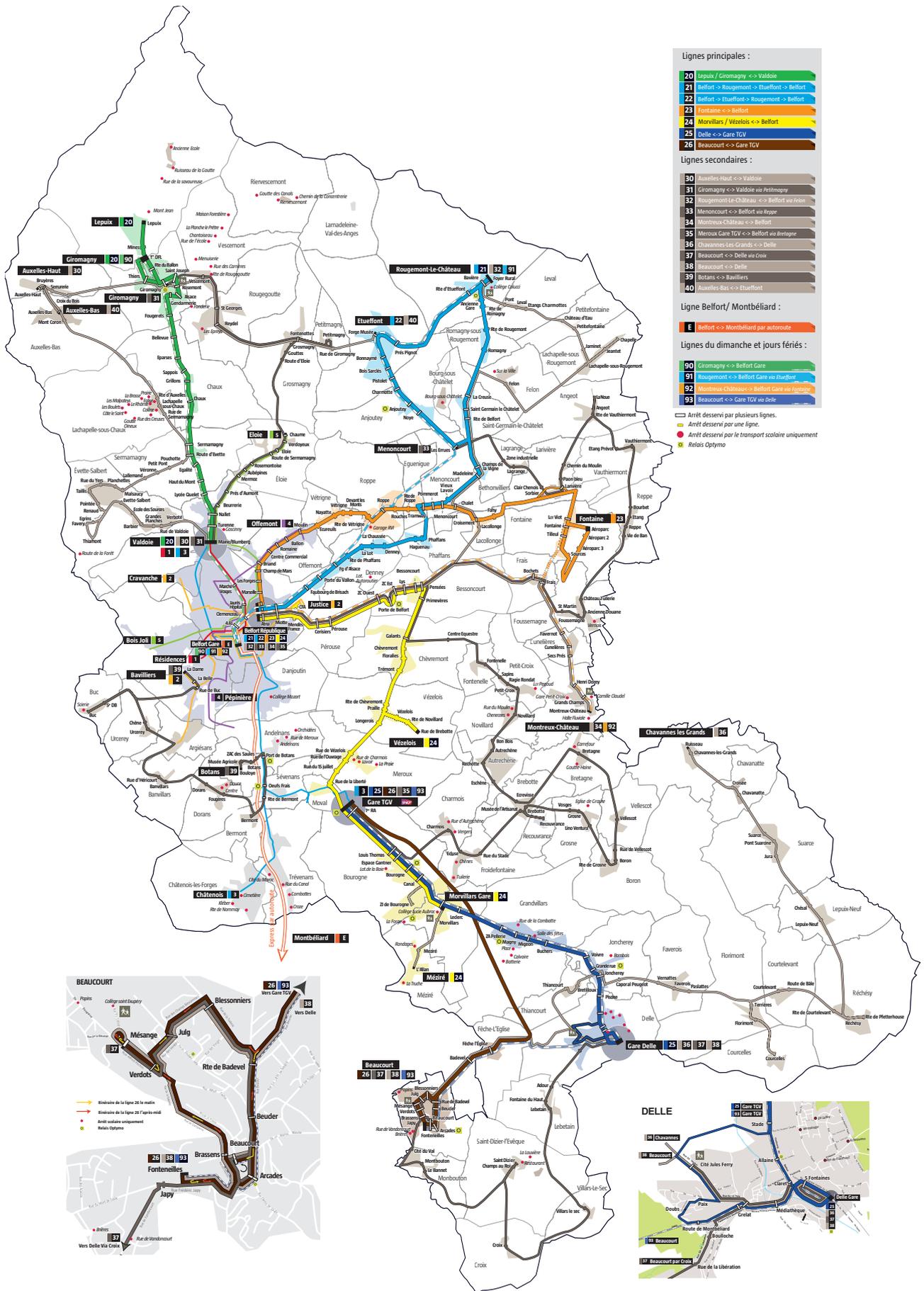
Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort Bilan du contrat de mobilité 2008



Sommaire

Introduction	5
Le réseau Optymo en 2019	6
Volet n°1 : Lutter contre l'exclusion	7
Depuis 2008, l'approche client	7
Le réseau Optymo : de son déploiement spatial à son usage quotidien	9
Une tarification sociale, innovante dès sa création.....	15
Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SD'AP), pour un service inclusif.....	15
Regards statistiques : motorisation et revenus des ménages	17
Attractivité en baisse dans le rural.....	17
...Succès dans l'urbain	17
Ouvertures vers l'avenir.....	19
Volet n°2 : Améliorer le pouvoir d'achat des ménages en diminuant les dépenses liées aux déplacements	21
Depuis 2008, un service de transport élargi.....	21
Une offre Triple-Play pérenne	21
L'intermodalité en 2019	22
L'Auto en Libre-Service	23
En 2016, les usagers donnent leur avis.....	25
La tarification, une réponse transversale.....	31
Regards statistiques : motorisation et budget transport.....	31
Ouverture vers l'avenir	31
Volet n°3 : Améliorer la qualité de vie	33
Depuis 2008, une flotte de bus en constante progression	33
La mesure de la qualité de l'air, un indicateur déterminant.....	33
La pollution sonore	37
L'offre Triple-Play, un atout en faveur de l'écologie	39
L'aménagement des espaces publics pour un cadre de vie qualitatif	39
Regards statistiques pour éclairer le changement de comportement.....	41
L'analyse de la part modale	41
Un regard sur les flux	45
Optymo et ses usagers	47
Ouvertures vers l'avenir.....	47

Volet n°4 : Développer de manière équilibrée les territoires.....	49
Depuis 2008, de nouvelles infrastructures	49
Organisation territoriale	49
Transports scolaires	51
Territoire d'Innovation	53
Ouverture vers l'avenir	53
Les offres de transports d'autres AOM françaises.....	54
Petit cul de sac marin (Guadeloupe)	54
Douais (Nord)	55
Montbéliard (Doubs)	56
Bourges (Cher)	57
Bourg-en-Bresse (Ain).....	58
Périgueux (Dordogne)	59
Calais (Pas-de-Calais)	59
Sète (Hérault)	60
Sambre (Nord).....	61
Thionville (Moselle).....	62
Positionnement du SMTC90.....	63
L'ensemble des pistes pour un futur document cadre.....	64
Annexe financière	65
Glossaire.....	66



INTRODUCTION

Dans les années 2000, à l'échelle du Territoire de Belfort, le poids important de la voiture dans les déplacements (relevé par l'EMD* de 2004 - 2005) associé à la dégradation progressive de l'offre de transports en commun montre la nécessité de l'élaboration du Contrat de Mobilité. Mis en place en 2008 par le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC90), ce document fixe différents objectifs en matière de mobilité sur le territoire et présente les choix retenus pour les atteindre.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort est la seule Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en France à détenir cette compétence à l'échelle départementale. Il a la responsabilité d'organiser et de mettre à disposition un service public de transport en commun des personnes dans l'ensemble des communes du ressort territorial. **Afin de favoriser l'intermodalité, il développe une offre innovante et diversifiée prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacements. À cet effet, il réalise et gère les infrastructures et équipements affectés au transport.**

Les objectifs politiques affichés dans le contrat de mobilité porte sur :

- La lutte contre l'exclusion
- L'augmentation du pouvoir d'achat des ménages
- La préservation de la santé publique
- La garantie d'un développement équilibré des territoires.

Le diagnostic du Contrat de Mobilité s'appuie essentiellement sur l'EMD 2005 réalisée à l'échelle de l'Aire urbaine (devenue Pôle métropolitain du

Nord Franche-Comté). Pour ce bilan, seules les données INSEE millésime 2016 sont disponibles du fait qu'aucune nouvelle EMD n'a été réalisée depuis 2004. Un rappel des données INSEE millésime 2006 est régulièrement apporté permettant de recontextualiser ces déplacements au moment de l'écriture du contrat de mobilité.

De plus, les données statistiques doivent être maniées avec précaution du fait de l'imprécision liée au sondage et aux biais statistiques, notamment lorsque les effectifs par commune sont inférieurs à 200 individus. 6 communes, situées dans le secteur suburbain du ressort territorial, sont concernées.

En complément, des données SMTC90 permettent d'analyser la fréquentation des arrêts Optymo, les différents profils d'utilisateurs associés aux choix de mobilité et les trajets effectués dans les différents modes de transports proposés.

Bien qu'il ne soit pas obligatoire, réaliser un bilan du Contrat de Mobilité est pertinent pour plusieurs raisons. Non seulement, il permet d'évaluer l'état d'avancement des objectifs identifiés en 2008 mais il permet également de constituer une base concrète au lancement d'un futur Plan de Mobilité. En effet, plus de dix ans après son écriture, **ce bilan nous permet d'analyser les changements opérés depuis et ainsi, mieux définir les enjeux actuels et à venir.**

La crise sanitaire liée à la pandémie du virus Covid-19 a largement impacté la fréquentation du réseau Optymo dès 2020, et années suivantes. Le SMTC90 accuse ainsi une perte de 40% de ses usagers. En parallèle, une enquête UTP recense qu'en moyenne 30% des usagers partis n'envisagent pas d'emprunter à nouveau les TC : En somme, 30% des 40% des clients SMTC90 n'emprunteront plus le réseau Optymo sur les années à venir.

* Enquête Ménages Déplacements

Le réseau Optymo en 2019 :

5 359 250 kms tous services confondus (lignes régulières urbaines et suburbaines, scolaires et TPMR)

145 000 habitants desservis, soit la totalité du département

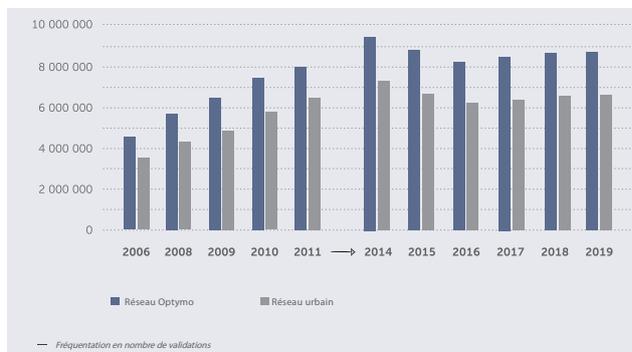
23 812 voyages par jour

150 bus et cars mobilisés chaque jour

3 917 utilisateurs du vélo pour **97 726** locations

4 432 utilisateurs de la voiture pour **26 970** locations d'autos en libre-service

En 2019, ce sont 4 803 nouveaux clients qui ont fait la demande d'inscription au Pass Optymo pour atteindre au total 87 744 titulaires du pass Optymo soit 55 % de la population du Territoire de Belfort. 23 960 porteurs de la carte ont utilisé le réseau en décembre 2019. Ils ont réalisé 592 117 voyages, soit une moyenne de 24.7 voyages/mois/pass utilisé.



En 2006 (avant Optymo phase I) : 4,8 millions de voyages dont 3,6 sur le pôle urbain (=48 voy/an/hab.)
2014 (au début d'Optymo phase II) : + de 9,5 millions de voyages dont 7,3 millions sur le pôle urbain soit une hausse de 103 %.

2015-2016 : Baisse de la fréquentation liée à la restructuration du réseau.

2017 : 8 501 397 voyages (-431 000 par rapport à 2015)

2019 : Stabilisation avec 8 667 429 voyages contre 8 635 439 en 2018.

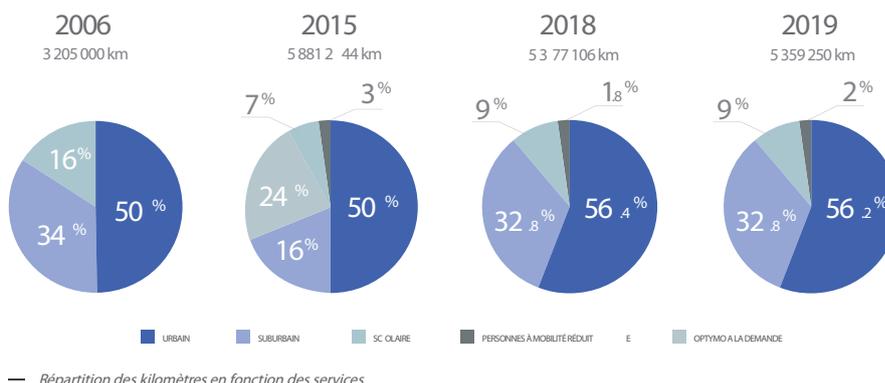
Entre 2015 et 2017 la production kilométrique, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus par les bus était en baisse mais s'est depuis stabilisée (-0.3% : 5 359 250 en 2019 contre 5 377 106 en 2018).

Dans le détail sont comptabilisés :

Sur le réseau urbain : 3 023 065 kilomètres contre 3 033 478 en 2018.

Sur le réseau suburbain : 1 759 695 kilomètres contre 1 763 063 en 2018.

Ainsi, ces dernières années, seules les variations du calendrier scolaire (rentrées scolaires plus ou moins tardives) impactent la production kilométrique annuelle.



Plus de détails dans le Rapport d'activité du SMTC90 : <http://www.SMTC90.fr/index.php/rapport-d-activite>

Volet n°1 : Lutter contre l'exclusion

En 2011, le président du SMTC90, Christian Proust, disait ceci :

L'objectif 1 est l'emploi et l'insertion pour tous.

Comme toutes les collectivités locales, l'emploi et l'insertion sont le moteur de notre action. Il est important de renforcer l'attractivité du Territoire de Belfort. L'arrivée du TGV à la fin de l'année est une formidable occasion, elle va bouleverser la donne géographique, l'organisation du territoire régional. L'enjeu pour Belfort et son agglomération est de renforcer la solidarité territoriale. Organiser un réseau qui soit proportionnel aux densités de population sur une base extrêmement ambitieuse. Il s'agit d'offrir une solution de transport en commun qu'aucune agglomération de la taille de celle de Belfort ne dispose en France et que seules les grandes agglomérations peuvent offrir à leurs concitoyens aujourd'hui. Concernant l'insertion, sept mille ménages sont dépourvus d'automobile dans le Territoire de Belfort. Ces personnes qui ne sont pas motorisées réalisent deux déplacements en moins par jour alors que la moyenne nationale est de 4,6 déplacements/ jour. Ils font 20 km de moins (6,5 contre 26,5) pour une même durée (8,4 km/h contre 20,2 km). « Le droit aux transports 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... Pour une ville qui a mis au coeur de son projet la solidarité, c'est pouvoir leur donner le droit aux droits ».

©Belfort Mag, août-septembre 2011, Cahier spécial Construire Belfort de Demain, n°226

A travers le réseau Optymo, le SMTC90 a pour **objectif de donner l'accès au droit de se déplacer pour tous, surtout les personnes non motorisées.**

Ces concepts sont détaillés dans le contrat de mobilité 2008, notamment au sein de l'enjeu n° 2 « Lutter contre l'exclusion » et proposent une offre de transport aux individus ne disposant pas de voiture individuelle, aux ménages modestes ne pouvant en financer qu'une. A une échelle plus large, la lutte contre l'exclusion intégrée dans les différentes actions de la Politique de la Ville, et plus récemment, les politiques d'inclusion, passent notamment par la proposition d'alternatives à l'automobile.

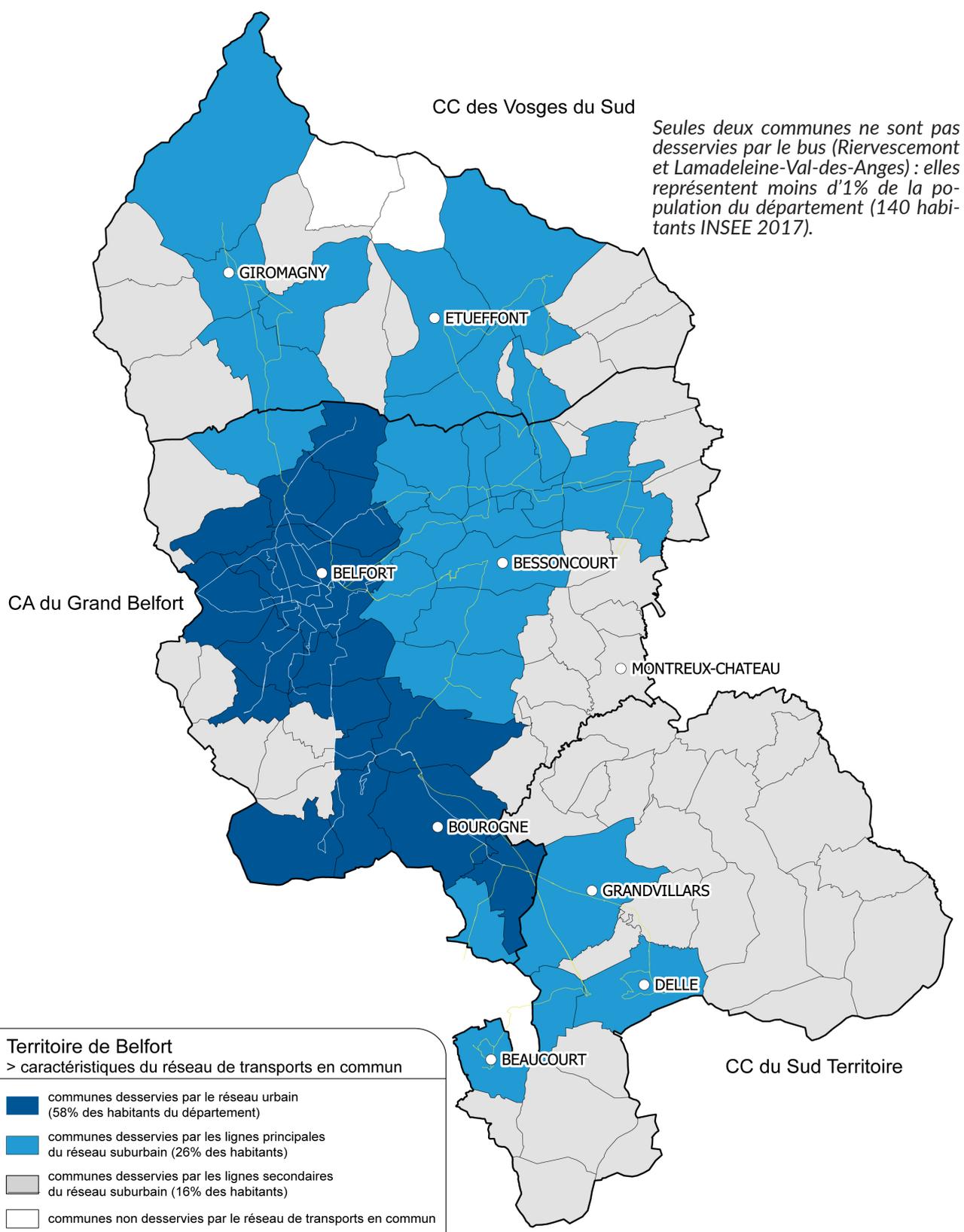
Optymo se veut être une solution de transport permettant à chacun d'accéder aux lieux d'emploi, de formation, de santé, de sports et loisirs de l'ensemble du département. Ces pôles générateurs de déplacements sont détaillés dans le volet n°4 du présent bilan.

Depuis 2008, l'approche client

C'est dans cette volonté de lutter contre l'exclusion que l'approche « **service client** » est mise au centre de la politique du SMTC90 et ce, depuis la création de la marque Optymo en septembre 2007. Encore aujourd'hui, cette approche reste un élément structurant de la politique de mobilité.

Optymo, c'est une rupture radicale avec le monde du transport en commun pratiqué jusqu'en 2007. L'approche client alors développée permet d'optimiser l'offre de transports en commun en ajustant la production de l'offre aux besoins sociaux et territoriaux.

La nouveauté d'Optymo a pu être déployée en totalité en 2013. L'action menée constitue la mise en application des décisions annoncées dans le contrat de mobilité de 2008.



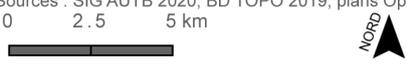
Seules deux communes ne sont pas desservies par le bus (Riervescemont et Lamadeleine-Val-des-Anges) : elles représentent moins d'1% de la population du département (140 habitants INSEE 2017).

Territoire de Belfort
 > caractéristiques du réseau de transports en commun

- communes desservies par le réseau urbain (58% des habitants du département)
- communes desservies par les lignes principales du réseau suburbain (26% des habitants)
- communes desservies par les lignes secondaires du réseau suburbain (16% des habitants)
- communes non desservies par le réseau de transports en commun

- réseau urbain
- réseau suburbain (lignes principales)

Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, 2020.
 Sources : SIG AUTB 2020, BD TOPO 2019, plans Optymo.
 0 2.5 5 km



Le système Optymo (dont les principales caractéristiques de billettique et post-paiement sont développées dans ce rapport) a donc été conçu et déployé progressivement. Les lignes de bus urbaines et suburbaines ont été profondément remaniées selon un schéma de dessertes et les fréquences ont été adaptées aux flux des utilisateurs.

Le réseau Optymo : de son déploiement spatial à son usage quotidien

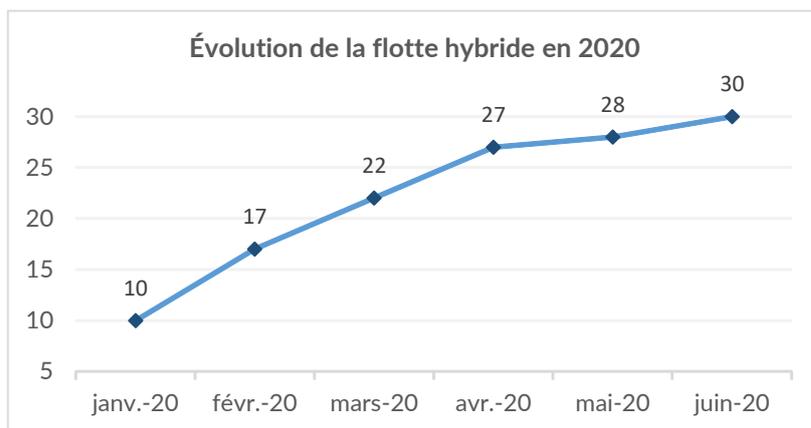
Optymo propose une des plus fortes densités de services de France par rapport au nombre de ménages bénéficiaires pour un coût dix fois moins important que la mise en place d'un tramway.

Le réseau urbain

Belfort, les communes à proximité (Offemont, Valdoie, Essert, Danjoutin...) et les communes localisées sur l'axe Belfort -Bourogne sont desservies par le réseau urbain.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, le SMTC90 a confié l'exploitation du réseau de transport des lignes urbaines à la Régie des Transports du Territoire de Belfort (RTTB). La RTTB exploite actuellement un réseau de **135 kilomètres de lignes urbaines**, composé de 6 lignes régulières (aux fréquences inférieures à 20 minutes) et 304 points d'arrêts, du lundi au samedi de 5h30 à 23h30 et le dimanche de 07h30 à 20h30 (05h00 – 23h00 pour la ligne n°3 particulièrement structurante car elle dessert notamment la gare TGV et l'Hôpital Nord Franche-Comté).

Le réseau urbain est desservi par 44 autobus standards, 6 autobus articulés et 2 minibus. En 2020, la flotte de véhicules a été en grande partie remplacée au profit de 30 bus hybrides. Pour information, la Régie tourne avec 40 véhicules par jour pour assurer les lignes régulières plus 4 véhicules en période scolaire.



Le réseau suburbain principal, secondaire et scolaire

Les communes localisées à proximité des pôles (excepté à proximité de Montreux-Château) sont desservies par le réseau suburbain principal.

Les communes localisées à proximité de Montreux-Château, à l'est de la Communauté de Communes du Sud Territoire et certaines communes de la Communauté de Communes des Vosges du sud sont uniquement desservies par les lignes secondaires du réseau suburbain.

De 2006 à 2015, le SMTC90 proposait du transport à la demande. À partir de 2016, cette offre a été remplacée au profit d'une desserte à raison de 3 A/R jour dans le secteur secondaire. Depuis août 2020, sept transporteurs assurent l'offre de transports. Celle-ci se décline en :

- 7 lignes principales, cadencement à l'heure et renforcement à la demi-heure aux heures de pointe en période scolaire,
- 12 lignes secondaires à raison de 3 allers/retours par jour du lundi au samedi,



- Renforcement de transports scolaires sur le service régulier (cf. encart p.11)
- 4 lignes spécifiques pour les dimanches et jours fériés à raison de 2 allers/retours, des renforcements à destination des scolaires (lignes ouvertes à tout public), une ligne directe par autoroute de Belfort Gare à Montbéliard Acropole à raison de 6 courses par jour.

Ce réseau est desservi par 1 minibus, 80 cars et 15 low entry.

Zoom sur le transport scolaire

En période scolaire, plus de 11 000 collégiens et lycéens effectuent chaque jour des déplacements entre leur domicile et 22 établissements du Secondaire.

Les services scolaires sont organisés par commune, en fonction des établissements de rattachement, et conçu pour répondre aux besoins du plus grand nombre.

Dans le Territoire de Belfort, chaque élève bénéficie de 2 trajets gratuits par jour scolaire.

Les transports scolaires sont accessibles avec :

- La carte restreinte Optymo, valable pour 2 trajets gratuits par jour scolaire (non valable pendant les vacances scolaires, le samedi après-midi ou pour plus de 2 trajets par jour scolaires)
- Le Pass Ado qui donne également accès aux 2 trajets gratuits par jour scolaire et permet de voyager le reste du temps pour 1 € le trajet. Le coût mensuel est plafonné à 11 €/mois. Les trajets au-delà sont offerts.
- Le Pass Optymo pour les non collégiens et lycéens.

Optymo, un partenaire pour le fonctionnement des regroupements scolaires

En 2020, il existe 21 organisateurs secondaires de transport scolaire, dont :

- 16 communes ou syndicats de communes qui organisent le transport des élèves scolarisés dans l'enseignement du 1^{er} degré (maternelle et élémentaire). Le SMTC90 prend en charge 50 % du coût du transport sur présentation des factures des transporteurs.
- 5 organisateurs secondaires ont confié au SMTC90 le marché de transport scolaire qu'ils organisaient auparavant.

Le réseau « Transport des PMR »

Le TPMR un service de transport Optymo spécialisé, personnalisé et collectif effectué d'adresse à adresse à travers les communes du Territoire de Belfort.

Les trajets sont effectués avec des véhicules adaptés à tous types de handicap et en conformité avec les normes de transport de la législation.

Le service est accessible toute l'année du lundi au samedi de 8h à 18h30 (sauf les jours fériés) et uniquement sur réservation préalable.

- DE PLEIN DROIT

Pour les personnes en situation de handicap

- être titulaire du Pass Optymo
- être bénéficiaire de la carte d'invalidité avec un taux supérieur ou égal à 80%.

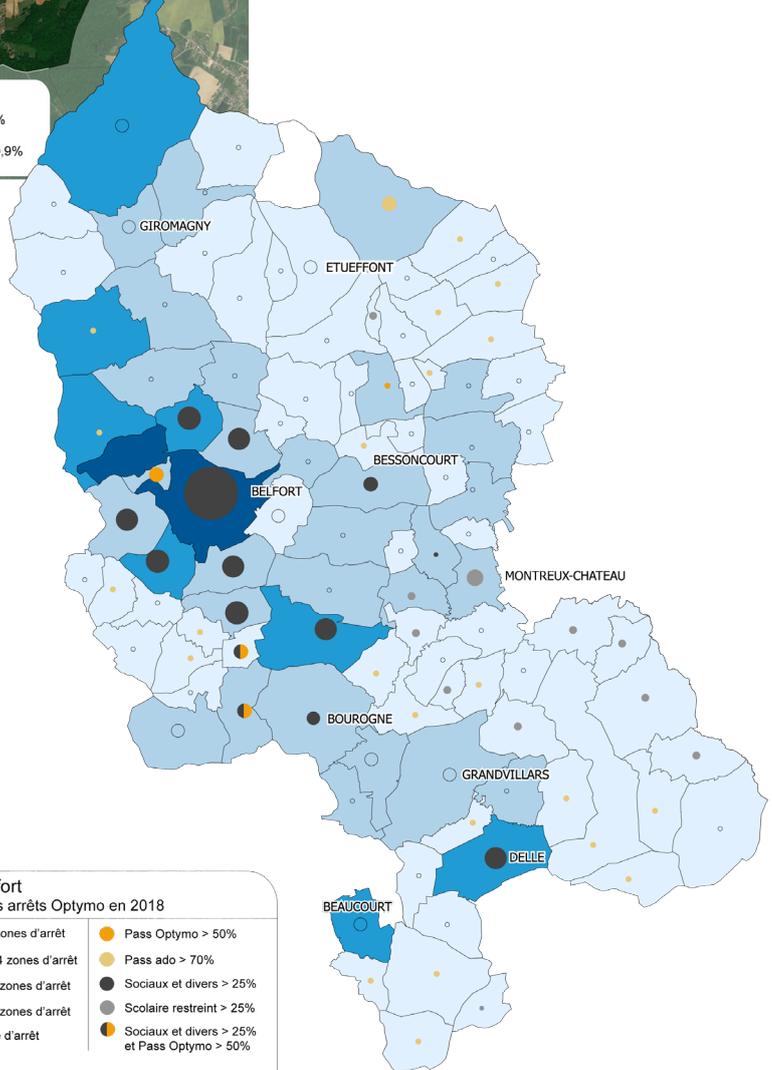
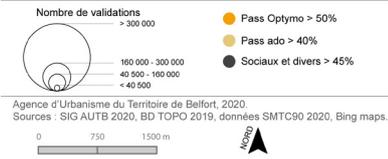
Coût du trajet 2€ avec droit à un accompagnateur gratuit.

Les personnes mineures en situation de handicap doivent obligatoirement se déplacer en dehors du motif scolaire avec un accompagnateur valide, âgé de 18 ans et plus. , à déclarer lors de la prise de rendez-vous.

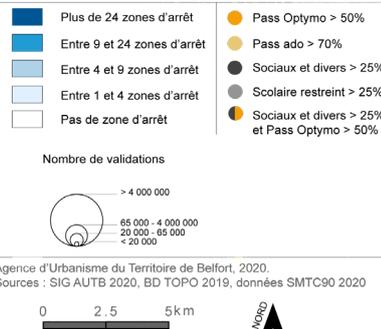
Coût du trajet 2€ avec droit à un accompagnateur gratuit.



Pôle urbain
 > Arrêts Optymo du pôle urbain les plus fréquentés en 2018



Territoire de Belfort
 > Fréquentation des arrêts Optymo en 2018



- SOUS RÉSERVE DE DISPONIBILITÉ
- Pour les personnes âgées de 90 ans et plus**
- être titulaire du Pass Optymo
 - avoir fait une demande auprès du SMTC90 (courrier + copie de la carte d'identité)
- Coût du trajet 2€*

Toutes les lignes Optymo sont bien fréquentées, le secteur urbain est d'ailleurs plébiscité par les détenteurs du Pass Optymo « *classique* » mais aussi « *social* ». Les individus bénéficiant de ces tarifs sociaux ne possèdent pas forcément d'un mode de transport qui leur est propre. Le réseau Optymo participe donc à la lutte contre l'exclusion.

Les scolaires sont des usagers très réguliers et nombreux du réseau Optymo, parfois même jusqu'à 40% des validations totales dans certaines communes. Les services de renforcement scolaire sont calibrés en fonction de la carte scolaire (affectation par secteur) et des horaires d'entrée et sortie des établissements scolaires.

L'utilisation du réseau par d'éventuels propriétaires de voitures individuelles et actifs (donc majoritairement détenteurs du Pass Optymo classique) s'élève environ à 25% des validations totales. Une marge d'amélioration est donc possible, à travers des actions ciblées, pour encourager ce profil à utiliser davantage le réseau Optymo. En outre, une enquête spécifique permettrait de savoir si ces usagers ont complètement délaissé leur véhicule personnel au profit des transports collectifs.

A l'échelle du pôle urbain, les arrêts les plus fréquentés sont les arrêts du centre-ville (Gare, République, Clémenceau et Foch) et Liberté Madrid localisé à proximité du lycée Follereau. Ces arrêts sont pour la plupart plébiscités par une part assez importante des utilisateurs « sociaux et divers » (> 45%). **Le réseau Optymo permet alors à ces usagers d'accéder aux services et commerces du centre-ville et évite ainsi leur exclusion.** De même, l'arrêt de bus localisé à proximité d'Alstom (principal bassin d'emploi du département) est quant à lui caractérisé par une part assez importante des utilisateurs du « pass Optymo » (> 50%).

La tarification Optymo en 2020

Nombre de trajet dans le mois	Coût du trajet	Facture
0 trajet	1€	0€
1 trajet	1€	1€
2 trajets	1€	2€
...
34 trajets	1€	34 €
35 trajets	1€	34€ au lieu de 35
100 trajets	1€	34€ au lieu de 100

Paiement à la consommation

Application du plafond mensuel

	Pass Optymo	Pass Optymo réduit	Ticket TixiPass	Ticket SMS	Ticket 1 trajet	Ticket Jour	Ticket Hebdo	Ticket 10 voy.	Ticket Groupe	VLS	ALS	Transport PMR
Tarif	1€/trajet	1€/trajet	1,20€	1,50€ + coût SMS	1,50€	3,60€	14€	12€	5-15€ max 15 pers.	0,02€/min	1€/h + 0,20€/km	2€/trajet
Plafond	34€/mois	11€/mois		-	-	-	-	-	-	-	-	-

Optymo joue la carte de l'économie”

Une tarification sociale, innovante dès sa création

En 2006, dans le cadre de la mise en œuvre d'Optymo et pour marquer la rupture avec le réseau précédent, alors en perte de vitesse et peu attractif, le SMTC90 opte pour une **baisse massive des tarifs** et la suppression des 3 zones tarifaires. Un tarif unique pour l'ensemble des habitants du Territoire de Belfort voit alors le jour et impose une clarté nécessaire à une bonne utilisation d'un réseau de transports collectifs (TC) par les usagers. Ce choix commercial et politique répond là aussi à l'objectif de lutte contre l'exclusion dans la mesure où proposer des tarifs préférentiels à tous ouvre l'accès au réseau à tous. D'autant plus que le **post-paiement** (novateur en France à l'époque) facilite l'entrée dans le bus : l'usager ne paye pas un abonnement, mais paye réellement les trajets consommés et bénéficie en outre du **plafond mensuel** (cf. Page 14).

Au 1^{er} janvier 2015, les tarifs* ont été revus légèrement à la hausse mais ce, uniquement sur :

- Le prix du trajet : de 0,80 à 1€
- Le plafond mensuel : de 31 à 34€
- Le ticket jour : de 3 à 3,60 €
- Le ticket Hebdo : de 12 à 14€
- Le ticket 10 voyages : de 10 à 12€
- Le ticket groupe (5 à 15 personnes) : de 4-12 à 5-15€

Ces tarifs sont donc plutôt stables depuis 5 ans, et restent parmi les plus **abordables** en France (cf. Comparatif en fin de document).

Par ailleurs, les lycéens et collégiens bénéficient d'1 aller/retour gratuit par jour scolaire (du lundi au samedi 13h). De plus, depuis juillet 2018, il est désormais possible d'acheter les titres Optymo (1 trajet, jour, hebdo et 10 voyages) via l'application tixiPass, ce qui permet plus de spontanéité pour les clients occasionnels.

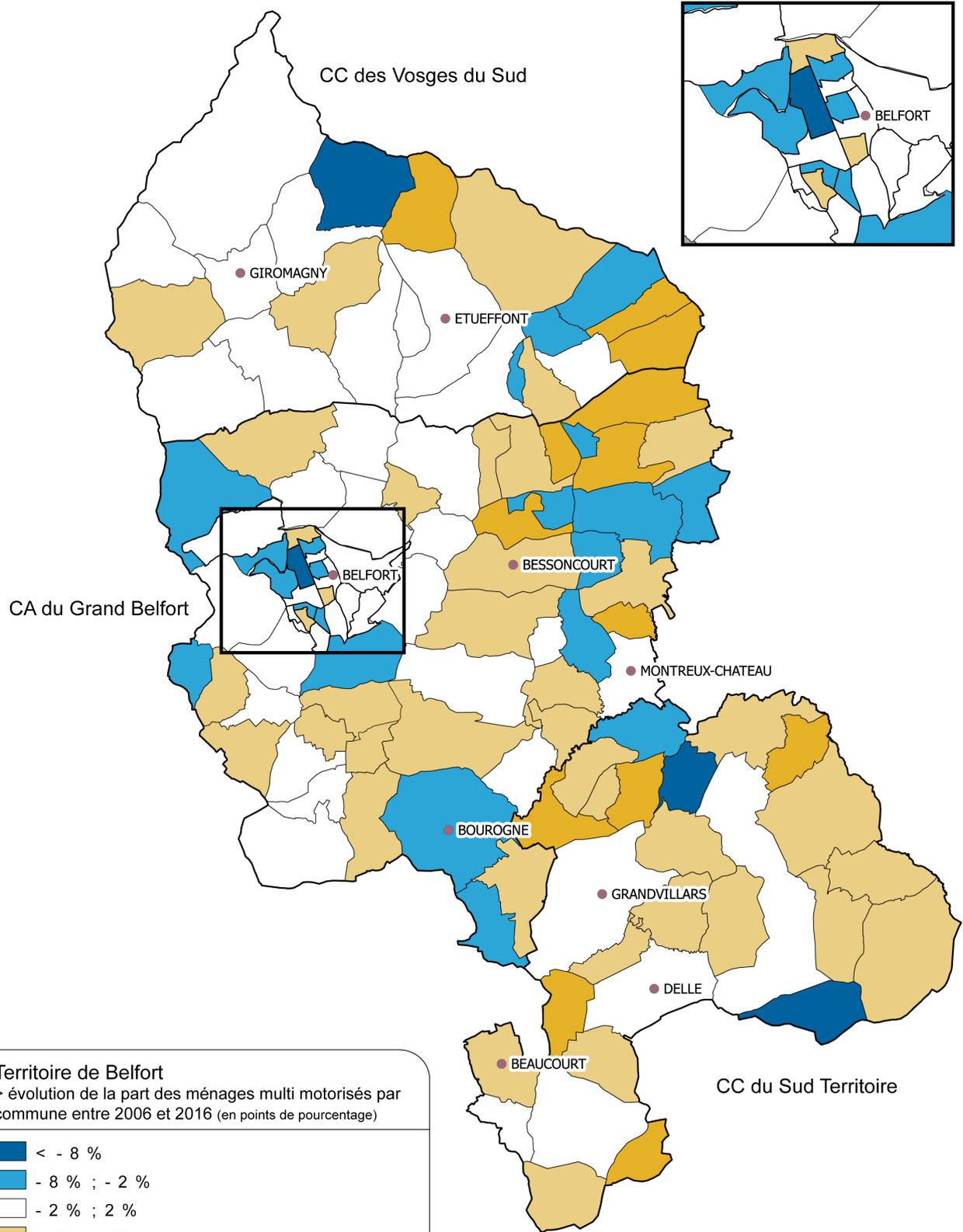
*Le tarif a évolué au 1^{er} janvier 2021 ; cf. «ouvertures» p.19

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SD'AP), pour un service inclusif

La lutte contre l'exclusion passe également par la **modernisation des arrêts de bus et leur mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.**

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée mis en place par le SMTC90 (dès 2017) pour répondre à la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances planifie ces travaux et le SMTC90 accompagne les communes dans les travaux d'accessibilité des arrêts de bus.

Cette opération concerne 206 quais et durera 4 ans, l'année 1 ayant déjà été réalisée (58 quais réalisés sur l'ensemble du Département).



Territoire de Belfort

> évolution de la part des ménages multi motorisés par commune entre 2006 et 2016 (en points de pourcentage)

- < - 8 %
- 8 % ; - 2 %
- 2 % ; 2 %
- 2 % ; 8 %
- > 8 %

Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, 2020.
Sources : SIG AUTB 2020, BD TOPO 2019, RP millésime 2006 et 2016.

0 2.5 5 km



Regards statistiques : motorisation et revenus des ménages

En France, posséder une voiture individuelle est souvent synonyme de facilité à trouver un emploi. En 2016, à travers son enquête, le Laboratoire de la Mobilité Inclusive démontre en effet que les difficultés de mobilités sont un frein à l'insertion à l'emploi. Près d'un quart des Français déclarait alors avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Les résultats de l'enquête montrent aussi que plus de 4 Français sur 10 déclarent avoir des difficultés dans leurs déplacements quotidiens, notamment les usagers des TC.

Optymo veut s'adresser aux habitants ne possédant pas de voiture ou étant peu motorisés.

Étudier la motorisation et les revenus des ménages en 2006 (période de rédaction du Contrat de mobilité) et 2016 (donc quelques années après la mise en place d'Optymo II) apporte un regard statistique pour analyser l'objectif de lutte contre l'exclusion.

Attractivité en baisse dans le rural...

Cela a déjà été précisé, le réseau Optymo s'est construit en fonction de la densité de population et des secteurs géographiques ont alors émergé : des différences territoriales et sociales existent entre le secteur urbain autour de Belfort et les secteurs plus ruraux moins habités. Sur les secteurs ruraux, cela reste très compliqué de proposer des offres de transport à la fois compétitives à la voiture individuelle et rentables pour l'AOM. Optymo dessert ces secteurs avec les lignes suburbaines secondaires mais les données INSEE 2006-2016 concernant la motorisation des ménages vivant dans les secteurs ruraux montrent qu'il s'agit d'un public difficile à convaincre.

...Succès dans l'urbain

En revanche, dans les secteurs urbains mieux desservis par Optymo, **la part des ménages multi-motorisés a diminué entre 2006 et 2016 pendant que la part des ménages non motorisés a augmenté** (cf. Page 18).

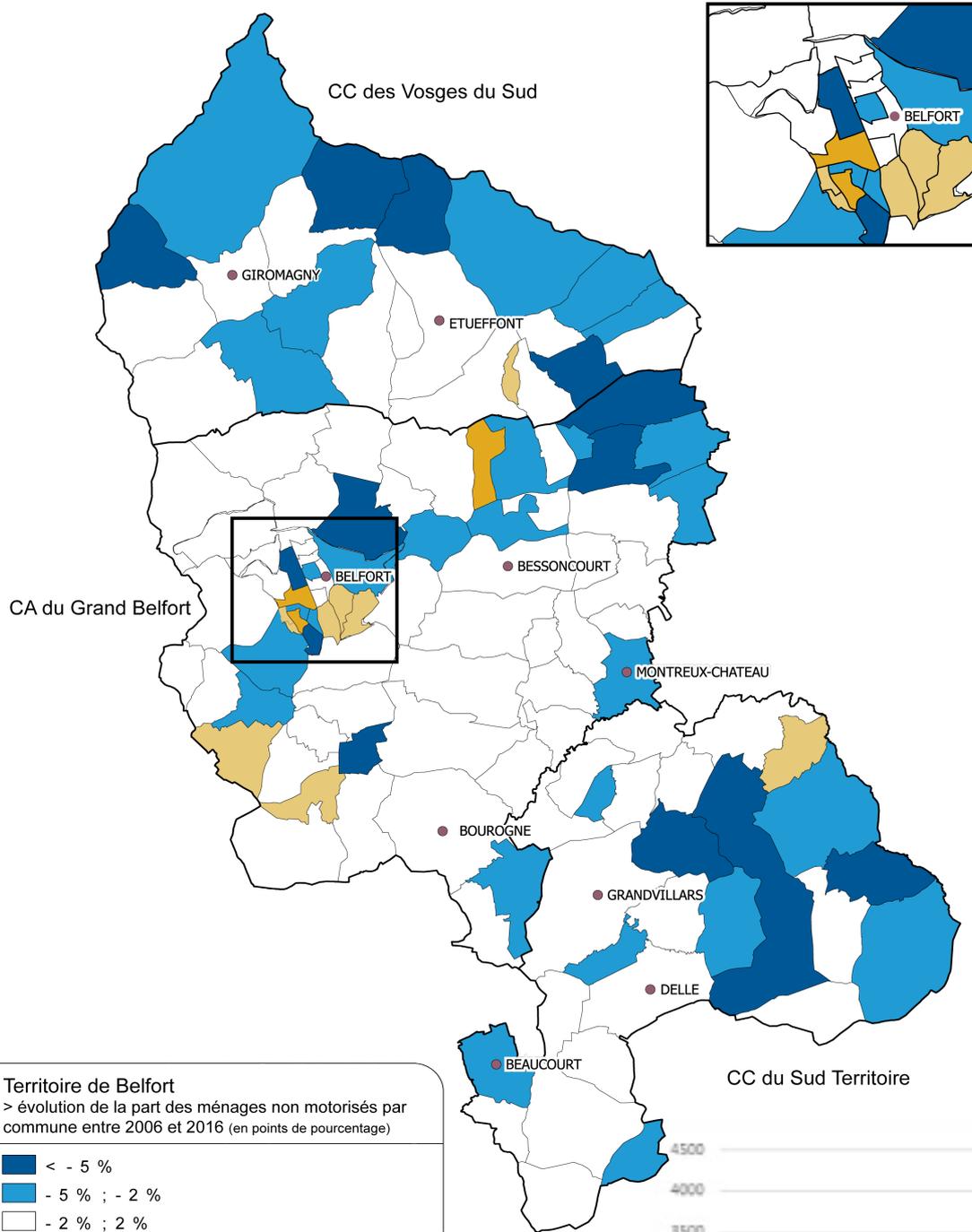
Sur le pôle urbain, il semble qu'**Optymo réussisse à convaincre les ménages de ne pas investir dans l'acquisition d'un véhicule personnel**. En complément de l'offre en TC, le service « Auto en Libre-Service » (ALS), mis en place dans le cadre du projet Optymo 2, permettant aux citoyens d'utiliser une voiture sans en être propriétaire, a certainement contribué à réduire la double motorisation à l'échelle du pôle urbain, là où ce service est principalement localisé. En 2018, 3 948 personnes ont loué une voiture en libre-service. Ceci représente 26 258 locations d'autos en libre-service. Ces chiffres sont en augmentation (+10,5%) par rapport à 2017.

En comparant le ratio entre le nombre de véhicules disponibles et le nombre de ménages, le service ALS Optymo est unique en France :

Villes	Ratio : nombre de ménages/véhicule
pôle urbain Optymo	435 ménages/véhicule
Besançon	2 669 ménages/véhicule
Grand Lyon	7 403 ménages/véhicule
Eurométropole Strasbourg	1 037 ménages/véhicule

Mais posséder sa ou ses propres voitures exige un coût. D'ailleurs, à l'échelle nationale, il n'est pas rare de constater que les Français méconnaissent le coût réel d'une voiture entre son achat et son entretien et minimisent l'impact budgétaire aux seules dépenses de carburant.

En 2006 le coût moyen d'un véhicule personnel était d'environ 250€/mois pour atteindre 500€ en 2016. Or, les revenus des ménages n'ont pas augmenté pour autant : posséder une voiture individuelle pèse plus lourd dans le budget aujourd'hui qu'il y a 10 ans. Les ménages les plus modestes vivent principalement dans le pôle urbain, où l'offre locative et sociale est la plus importante. Ils bénéficient alors des lignes urbaines Optymo et de l'ALS.



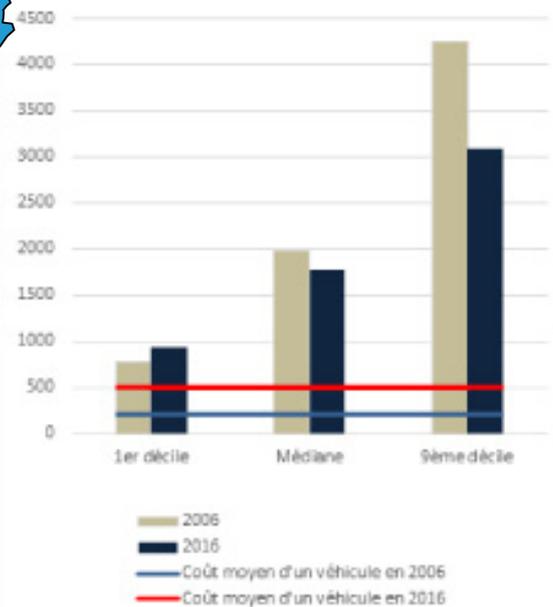
Territoire de Belfort
 > évolution de la part des ménages non motorisés par commune entre 2006 et 2016 (en points de pourcentage)

- < - 5 %
- 5 % ; - 2 %
- 2 % ; 2 %
- 2 % ; 5 %
- > 5 %

Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort, 2020.
 Sources : SIG AUTB 2020, BD TOPO 2019, RP millésime 2006 et 2016.



CC du Sud Territoire

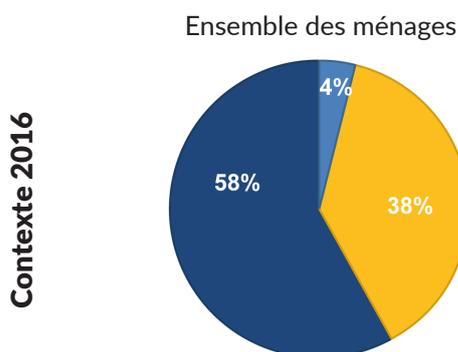
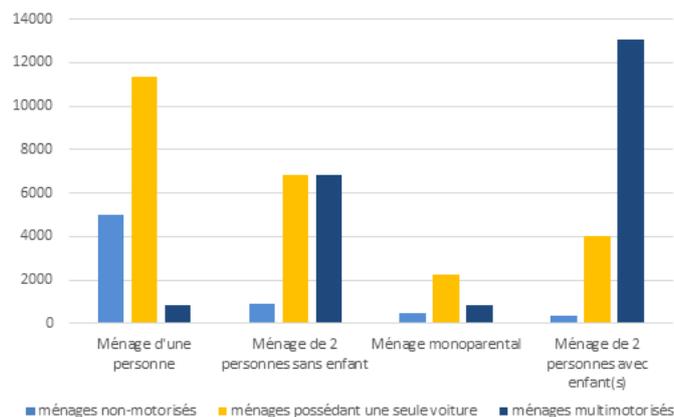
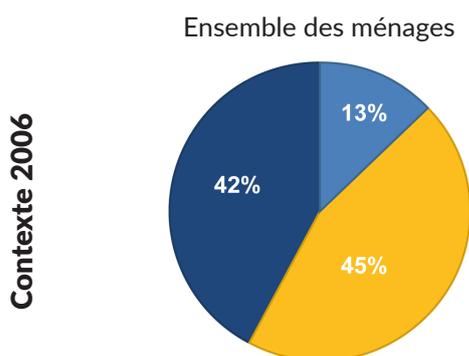


Les ménages multi-motorisés, classiquement ceux aux revenus les plus confortables vivent essentiellement dans le suburbain (volonté d'être propriétaires d'une maison individuelle, etc.). Majoritairement utilisateur de la voiture individuelle pour ses déplacements quotidiens, il s'agit d'un public qui bénéficie toutefois du réseau Optymo pour le transport scolaire des enfants. Alors comment les convaincre d'utiliser encore plus les services Optymo ? Il serait intéressant de mener des actions à destination de ce profil en proposant de l'ALS dans le suburbain ou bien des périodes d'offres de bus à haute fréquence, sur un temps donné, afin d'observer si ces alternatives à la voiture individuelle peuvent correspondre à ce profil de ménages.

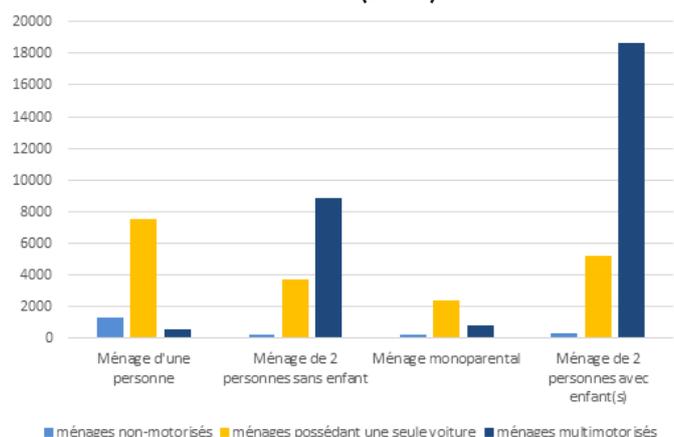
Ouvertures vers l'avenir

- Sensibiliser les habitants au coût réel d'une voiture individuelle et le mettre en perspective avec la tarification avantageuse d'Optymo
 - Hausse des plafonds de paiements en 2021
 - Tester l'ALS et le VLS dans les secteurs suburbains
 - Adapter aux besoins la fréquence de bus
- Ces deux dernières actions induiraient des coûts matériels, humains et financiers supplémentaires.

Motorisation des différentes catégories de ménages du Territoire de Belfort (2006)



Motorisation des différentes catégories de ménages du Territoire de Belfort (2016)



Évolution de la motorisation des ménages entre 2006 et 2016

Ménages	1 pers.	2 pers sans enfant	Monoparental	2 personnes avec enfant(s)	Ensemble des ménages
Non-motorisés	-52%	-65%	-46%	-32%	- 70 %
1 voiture	+21%	-8%	+10%	-6%	- 17 %
Multimotorisés	+32%	+47%	+1%	+3%	+ 38 %



Volet n°2 : Améliorer le pouvoir d'achat des ménages en diminuant les dépenses liées aux déplacements.

En 2011, le président du SMTC90, Christian Proust, disait ceci :

L'objectif 2 est : Améliorer le pouvoir d'achat de tous ceux qui en ont besoin en diminuant leurs dépenses de transport

A l'heure où la France vit difficilement, il est essentiel d'augmenter le pouvoir d'achat des Belfortains en proposant des solutions de déplacements qui leur permettent de diminuer leurs dépenses. 22 000 ménages du Territoire de Belfort sont obligés d'avoir deux voitures. En choisissant de pouvoir supprimer cette deuxième voiture, ils réalisent une économie de 2 300 euros /an. Ce serait une fabuleuse avancée pour ces ménages et une somme qui pourrait être réinjectée dans l'économie, notamment le commerce et l'activité locale. Notre objectif est qu'un tiers de ces 22 000 ménages fassent ce choix.

©Belfort Mag, août-septembre 2011, Cahier spécial Construire Belfort de Demain, n°226

Il s'agit de proposer des solutions de déplacements pour permettre de diminuer le budget transport des belfortains. Ce concept est détaillé dans le contrat de mobilité 2008, notamment au sein de l'enjeu n°1 qui démontre le poids du budget voiture(s) pour les ménages. L'offre Optymo permettrait de libérer les ménages de l'obligation de la double motorisation afin de réduire leurs dépenses liées aux déplacements.

Depuis 2008, un service de transport élargi

Une offre Triple-Play pérenne

Depuis la création de la marque Optymo, les résultats de fréquentation du réseau montrent que la satisfaction des clients doit rester un élément structurant de la politique de mobilité.

Appuyée sur des actions commerciales de terrain et des soutiens marketing, la politique de développement des offres a permis d'enregistrer pendant plusieurs années consécutives une augmentation significative du nombre de nouveaux clients passant de 13 000 abonnés en 2007 à plus de 80 000 en 2020.

Ces « services client » couvrent l'offre de mobilité globale, dite Triple-Play :

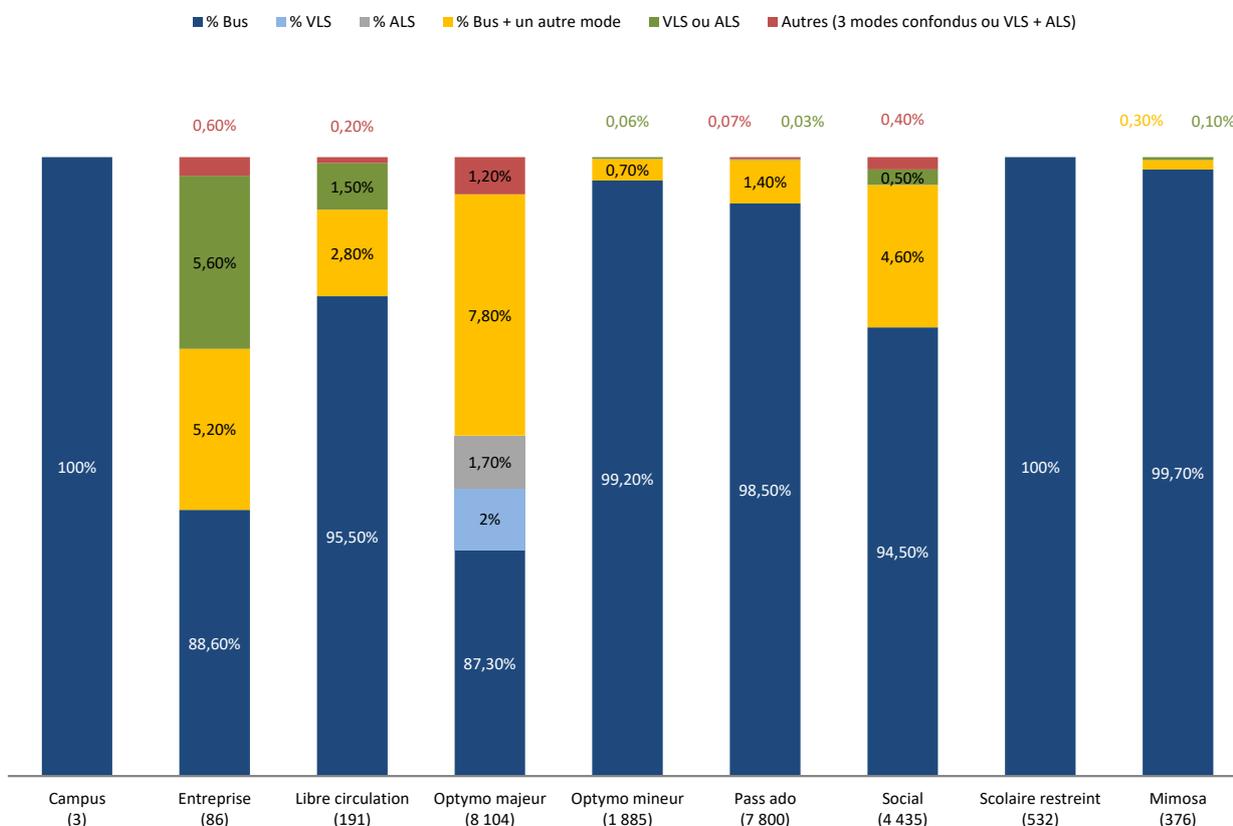
- Auto en libre-service (ALS) : exploitation en régie, SMTC90
- Vélo en libre-service (VLS) : exploitation par la RTTB

Ils sont détaillés ci-après.

Le Vélo en Libre-Service

Depuis avril 2013, sont à disposition **270 vélos** en libre-service (VLS) répartis sur 31 stations couvrant l'ensemble de la ville de Belfort ainsi que les communes de Bavilliers, Essert, Offemont et Valdoie. A son lancement en avril 2013, l'offre vélo a connu un vif succès. Cela tient essentiellement au choix fait du Pass Optymo qui permet, sans démarche particulière, **d'offrir aux clients de nouveaux services basés sur l'intermodalité** et la simplicité du système. Ce service est disponible 7 jours sur 7 et 24h/24, au tarif de 0.02€ la minute.

Choix de mobilité privilégiés par les usagers du réseau Optymo en 2019



L'intermodalité en 2019

Profil	0 mode	1 mode	2 modes	3 modes	TOTAL
Campus	245	14	-	-	259
Entreprise	424	255	23	1	673
Libre circulation	270	429	22	4	725
Mimosa	1 200	635	5	-	1 840
Optymo Majeur	41 746	16 130	2 719	370	60 965
Optymo Mineur	1 355	3 122	31	-	4 508
Pass Ado	518	8 976	184	2	9 680
Scolaire restreint	165	747	-	-	912
Scolaire	1 868	6 344	682	91	8 985
Total général	47 791	36 622	3 666	468	88 547

36 622 clients avec un seul mode de transport utilisé

3 666 clients avec deux modes de transport utilisés

468 clients avec les trois modes de transport utilisés

40 756 clients actifs peu importe le mode de transports

En 2019, 97 726 locations ont été effectuées, soit une baisse de 2.4% par rapport à 2018 mais cela reste élevé par rapport au poids de la population.

Pour rappel entre 2015 et 2016, le service a accusé une baisse de 12% mais reste néanmoins **une offre parmi les meilleures du marché.**

L'Auto en Libre-Service

Depuis décembre 2013, le Pass Optymo a permis aux clients de pouvoir souscrire à l'offre d'Auto en Libre-Service, dernier volet du pack Triple Play. Il s'agit du premier réseau d'autopartage à l'échelle de la Région Bourgogne Franche-Comté. Aujourd'hui, **78 voitures** (citadines, familiales et utilitaires) sont disponibles à la location à Belfort, Danjoutin, Bavilliers, Essert, Cravanche, Valdoie et Offemont. Un véhicule est disponible dans un rayon de 400 m autour de chaque lieu d'habitation belfortain. Répartis sur 62 stations, le service rencontre toujours un beau succès.

Depuis son lancement le service n'a cessé d'évoluer : En 2018, 30% de la flotte a été renouvelée, Peugeot 208 et 308 SW ont remplacé Peugeot 207 et Renault Mégane Estate. Entre 2014 et 2020, 90% de la flotte a été renouvelée.

Chaque année de nouveaux clients s'inscrivent au service d'auto en libre-service, 4 432 clients à fin 2019 contre 3 948 en 2018 soit une progression de 9%. Ces clients ont presque atteint la barre symbolique du million de kilomètres roulés en une année.

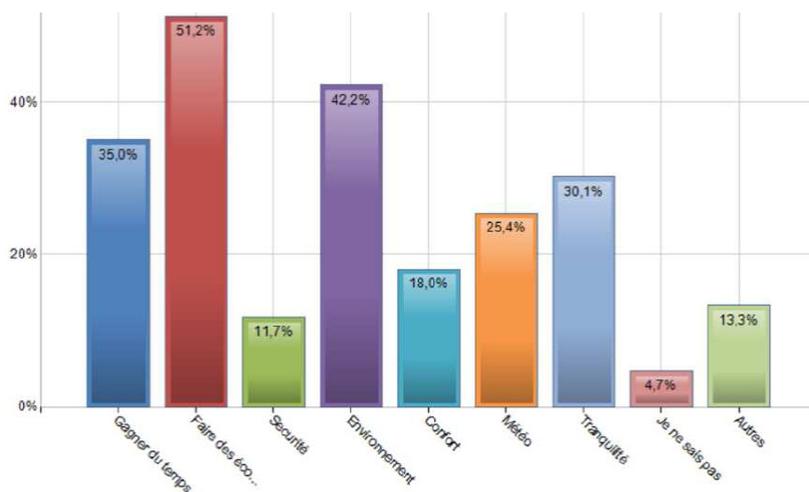
L'intermodalité en développement

En 2019, sur les 40 756 clients ayant utilisé au moins un service Optymo, 36 622 ont utilisé un seul mode, 3 666 deux modes et 468 les 3 modes, ce qui démontre **la pertinence et la complémentarité de l'offre Triple-Play**. Parmi les usagers qui ont utilisé leur abonnement en 2019, la très grande majorité n'utilise que le bus. Ce type d'usagers représente environ 100% pour les profils « Mimosas-senior », « Scolaire restreint », « Pass ado », « Optymo mineur », « Libre circulation » et « Campus ». Ceci s'explique par le fait que ces profils sont soit caractérisés pas des usagers mineurs et donc non titulaires du permis, ou par des personnes âgées qui n'utilisent plus ou moins leur voiture personnelle.

Au sein du Territoire de Belfort, près de **87 700 personnes** possèdent un abonnement Optymo. Ce nombre assez important (plus d'un tiers des habitants du Territoire de Belfort) s'explique par la gratuité de la carte qui est donc attractive. En 2019 sur ces 87 700 abonnements, 46% (40 756 usagers) ont utilisé le réseau Optymo. En ce qui concerne les départements limitrophes, le nombre de personnes possédant un Pass Optymo est compris entre 2 515 pour le Doubs et 1 340 pour le Haut-Rhin. La part de ces personnes ayant utilisé le réseau Optymo est proche de 10%. La gratuité du Pass permet ainsi à des usagers ne vivant pas dans le Territoire de Belfort de garder le confort et l'opportunité d'utiliser le réseau Optymo quand ils en ont besoin. Ces usages ne sont pas forcément observés sur d'autres ressorts territoriaux pour lesquels l'acquisition d'une carte est payante.

A noter que pour le profil « Optymo majeur », l'utilisation des VLS et des ALS est distincte alors que pour les autres profils, ces pratiques sont regroupées du fait de leur faible part (cf. graphique page 22).

Pour quelles raisons utilisez-vous le réseau de bus Optymo?



Concernant le profil « Optymo majeur », 87,3 % utilisent seulement le bus et 7,8 % utilisent à la fois le bus et le service des VLS. Concernant les usagers bénéficiant du « Pass social », 94,5 % utilisent uniquement le bus et 3,6 % utilisent à la fois le bus et les vélos en libre-service. Pour ces deux profils, les autres modes de transports Optymo que le bus sont moins représentés. Cette première analyse permet de montrer que l'intermodalité encouragée par la mise en place de l'offre « Triple-Play » semble peu pratiquée mais est en réalité cohérente par rapport aux caractéristiques territoriales : l'échelle du pôle urbain, notamment de Belfort ne nécessite pas forcément une pratique intermodale régulière, un mode unique permettant de se déplacer efficacement (le bus, le VLS ou l'ALS seul permettent de parcourir le pôle urbain).

Une pratique intermodale est dans tous les cas longue à mettre en place : changement des habitudes individuelles, recherche de l'offre la plus pertinente, etc. **En assurant la pérennité de ces alternatives à la voiture individuelle, la part de l'intermodalité sur l'ensemble du ressort territorial augmentera probablement.**

En 2016, les usagers donnent leur avis

Ces dernières années, le SMTC90 a mené plusieurs enquêtes de satisfaction auprès des usagers du bus, et des services VLS et ALS. Les résultats de ces enquêtes complémentaires permettent au SMTC90 d'améliorer l'offre Optymo au fil du temps, afin qu'elle réponde toujours aux attentes des usagers.

L'évaluation de l'offre de bus

La majorité des répondants de l'enquête 2016 se situe dans la tranche d'âge 26-60 ans, principalement détenteurs du Pass Optymo classique depuis

plusieurs années et pouvant prétendre également à l'utilisation des services VLS et ALS. Ils vivent majoritairement à Belfort et première couronne.

La majorité des répondants utilise le bus plusieurs fois par semaine (aux heures de pointe), soit pour des trajets personnels, soit pour les déplacements professionnels.

Parmi les répondants, un peu plus de la moitié se déclare « obligé » d'utiliser le réseau de bus. Cela sous-entend que ces usagers ne disposent pas d'un moyen de transport personnel. Quant aux usagers se déplaçant volontairement avec Optymo, **la raison principale est budgétaire, montrant alors qu'Optymo contribue à la baisse des charges liées aux déplacements dans le budget des ménages/utilisateurs.**

Sans surprise, ce sont les lignes urbaines qui sont les plus utilisées, ce qui est cohérent avec la domiciliation des répondants à l'enquête. La ligne la plus fréquentée est la ligne 3, très structurante car desservant une grande partie du pôle urbain, puis les lignes 1, 2, 4 et 5.

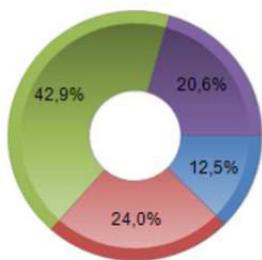
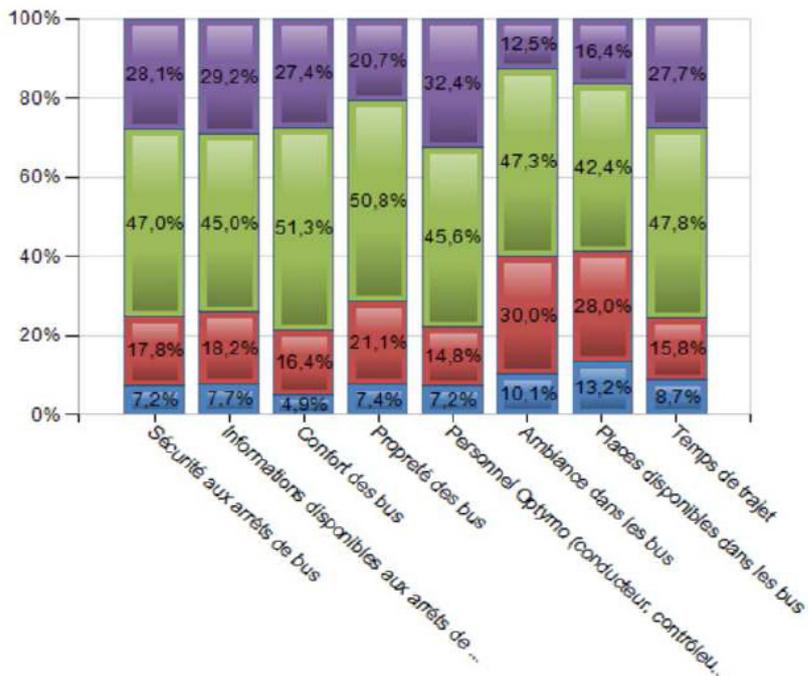
Pour le réseau suburbain, la ligne 25 est la plus fréquentée, suivie des lignes 24 et 20.

Au niveau qualitatif, 8 critères ont été soumis aux répondants de l'enquête (pas satisfait à très satisfait) :

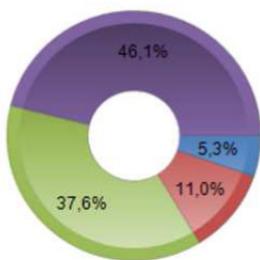
- Sécurité aux arrêts de bus
- Informations disponibles aux arrêts de bus
- Confort des bus
- Personnel Optymo
- Ambiance dans les bus
- Places disponibles dans les bus
- Temps du trajet

Les axes d'amélioration peuvent alors se porter sur la place disponible dans le bus et l'ambiance qui y règne.

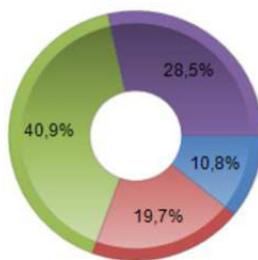
Quel est votre niveau de satisfaction pour les critères suivants ?



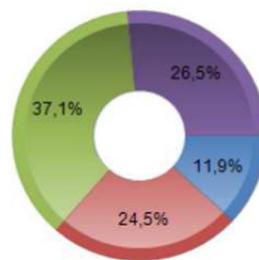
Respect des horaires



Proximité des arrêts



Horaires proposés (amplitude)



Fréquence des passages

■ Pas satisfait
 ■ Plutôt pas satisfait
 ■ Plutôt satisfait
 ■ Très satisfait

La satisfaction a également été questionnée sur les lignes empruntées selon les critères suivants (pas satisfait à très satisfait) :

- Respect des horaires
- Proximité des arrêts
- Amplitude horaire proposée
- Fréquence des passages

Il y a plus de clients satisfaits sur les lignes urbaines que sur les lignes suburbaines. Cela peut s'expliquer par la probabilité plus forte d'aléas (circulation dense, travaux, etc.) sur le trajet pour les lignes suburbaines, réalisant des plus longues distances qu'en milieu urbain, dans lequel il y a également une fréquence de passages des bus plus forte.

Près de 71% des répondants trouve la tarification Optymo « bon marché » à « très bon marché », ce qui démontre le succès du plafond mensuel et du post-paiement.

L'enquête (ainsi que celles VLS et ALS), disponible auprès du SMTC90, va bien plus loin que les quelques conclusions relatées ici (ce rapport préférant se concentrer sur les éléments contribuant aux objectifs politiques énoncés dans le contrat de mobilité 2008), en interrogeant même des non-utilisateurs du réseau Optymo, mais disposant

toutefois du Pass.

Les réponses évoquées amènent à penser que la fréquence ou l'amplitude horaire est un frein à l'utilisation du bus. Mais la principale raison est que ces non-utilisateurs privilégient un autre moyen de transport, probablement individuel.

Selon vous, en quelques mots, quel serait le point d'amélioration principal du réseau de bus Optymo ?



Les autres analyses de l'enquête portent en détail sur les lignes utilisées, le cadre, la fréquence, la durée du trajet, les créneaux horaires, etc.

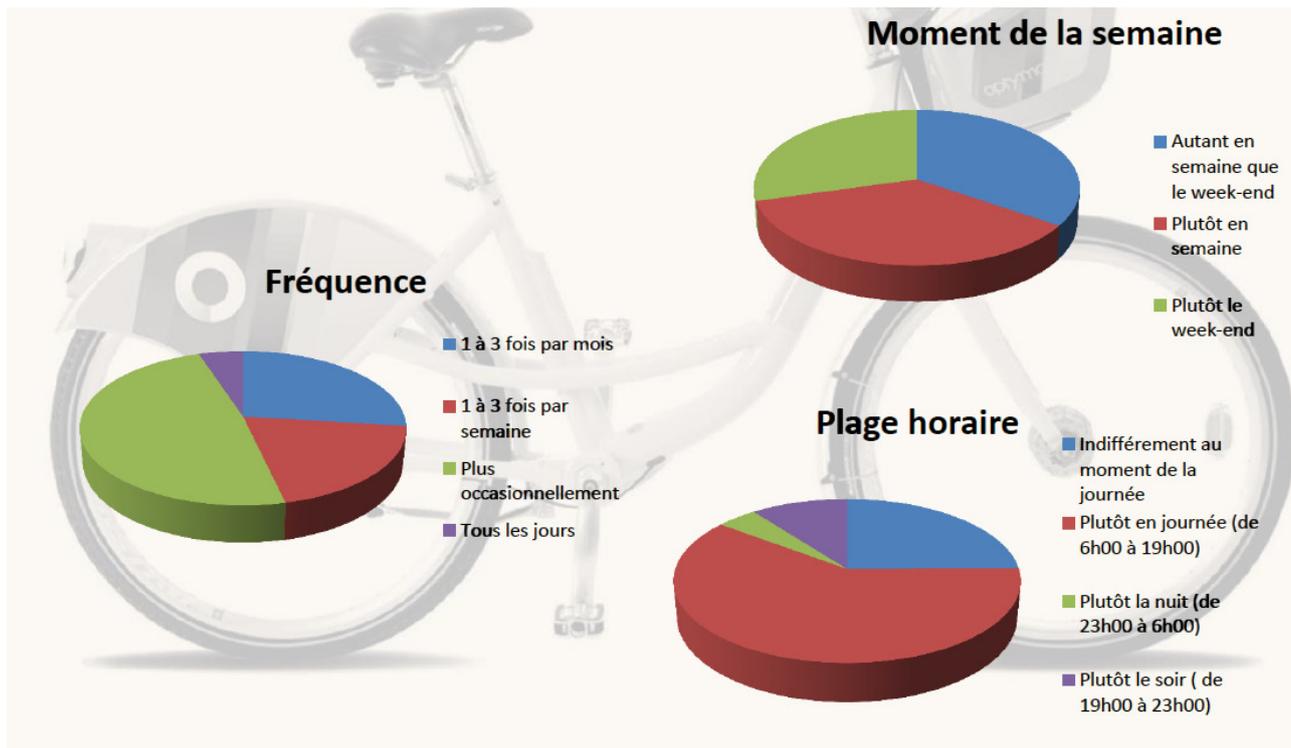
Cette enquête a fortement aidé le SMTC90 à mettre en place des actions de communication mais également la création de l'application mobile (afin notamment de suivre le trafic en temps réel). Aussi, **depuis cette enquête, le SMTC90 a une meilleure connaissance de son capital client.**

Pourquoi ne prenez-vous pas le bus ?

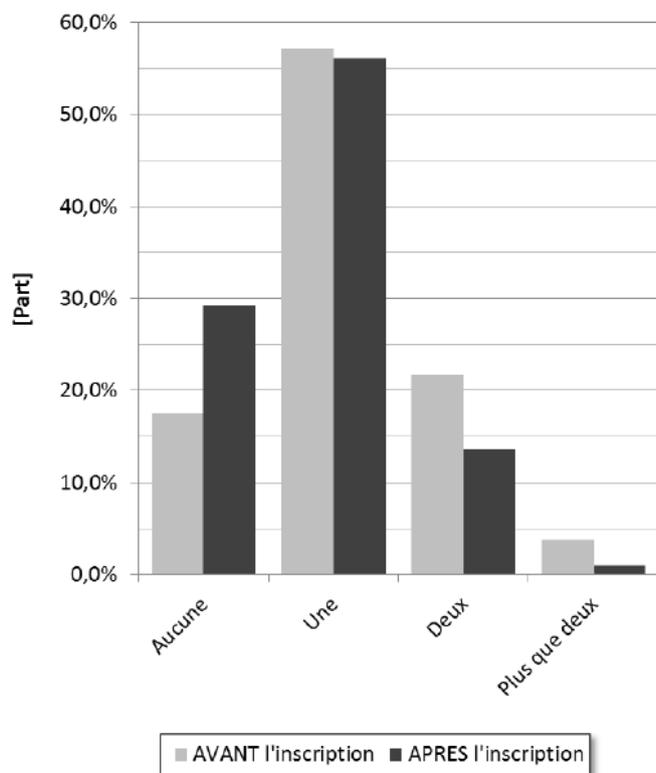
	Effectifs	% Obs.	Ecart
Trop de monde dans les bus	3	3,1%	- TS
Temps de trajet trop long	17	17,3%	
Attente trop longue entre chaque bus	15	15,3%	
Sentiment d'insécurité	5	5,1%	- S
Prix trop élevé	4	4,1%	- TS
Arrêt de bus trop éloigné	11	11,2%	
Je préfère un autre moyen de transport	48	49%	+ TS
Je ne sais pas	3	3,1%	- TS
Autre	26	26,5%	+ S
Total	98		

L'évaluation de l'offre VLS

Réalisée également en 2016, soit trois ans après la mise en service du VLS, cette enquête a permis d'interroger les usagers sur la satisfaction du service. En premier lieu, il est intéressant de voir qu'entre 2013 et 2016, **14 % des utilisateurs qui ont abandonné le VLS l'ont fait au profit de l'acquisition d'un vélo personnel.** Cela sous-entend qu'en quelques années, le service VLS a encouragé l'équipement personnel d'un cycle. Le service VLS fait donc office



Combien de voitures aviez/avez-vous dans votre ménage ?



Réponses = 212

Véhicules moyens par Foyer

- Avant l'inscription => 1,12
- Après l'inscription => 0,86

de **tremplin** et contribue à l'augmentation de la part modale « mode doux » sur le pôle urbain. De nouvelles infrastructures cyclables ont été réalisées en parallèle sur le département, gage d'un meilleur réseau cyclable sécuritaire (cf. volet n°3).

Parmi les répondants, près de 70 % utilisent le VLS pour des raisons de **rapidité et liberté de déplacement**, raisons souvent citées par les autosolistes à l'échelle nationale. Il est en effet courant d'entendre que la mobilité individuelle se doit d'être rapide et le sentiment de liberté qu'elle procure prévaut sur un usage de transport collectif. Le SMTC90, à travers son service VLS, a donc su capter une population appréciant se déplacer rapidement et librement.

De manière plus globale, 88 % des utilisateurs VLS sont satisfaits du service. Ils sont pour la plupart actifs et utilisent le vélo la semaine en horaires de journée. L'enquête n'indique pas si ces utilisateurs disposent d'une voiture individuelle mise alors de côté au profit du VLS, ce qui démontrerait que ce service contribue à la baisse des charges « déplacements » dans le budget des usagers. Si une nouvelle enquête est réalisée, il serait intéressant d'interroger les usagers sur ce sujet ainsi que sur leur budget « mobilités » mensuel.

L'évaluation du service ALS

L'enquête a elle aussi été réalisée en 2016, soit 3 ans après la mise en service de l'autopartage Optymo. Les répondants sont essentiellement actifs et résident à Belfort. La majorité gagne entre 1 500 et 3 000 € / mois mais un peu plus de 15 % n'a pas souhaité répondre à cette question ce qui impose une certaine prudence quant aux conclusions. Malgré cela, l'événement déclencheur à l'inscription ALS des répondants est **la volonté de ne pas se doter d'une voiture individuelle**. La motivation principale à l'inscription au service ALS est qu'il revient moins cher qu'une voiture personnelle. Ce service semble également plus pratique qu'une voiture personnelle (pas d'entretien à prévoir) et écologique.

Ce service a pu permettre à ses utilisateurs de se passer d'une voiture, ou de renoncer à l'achat d'une seconde voiture ; ce qui répond entièrement à l'objectif politique affiché dans le contrat de mobilité.

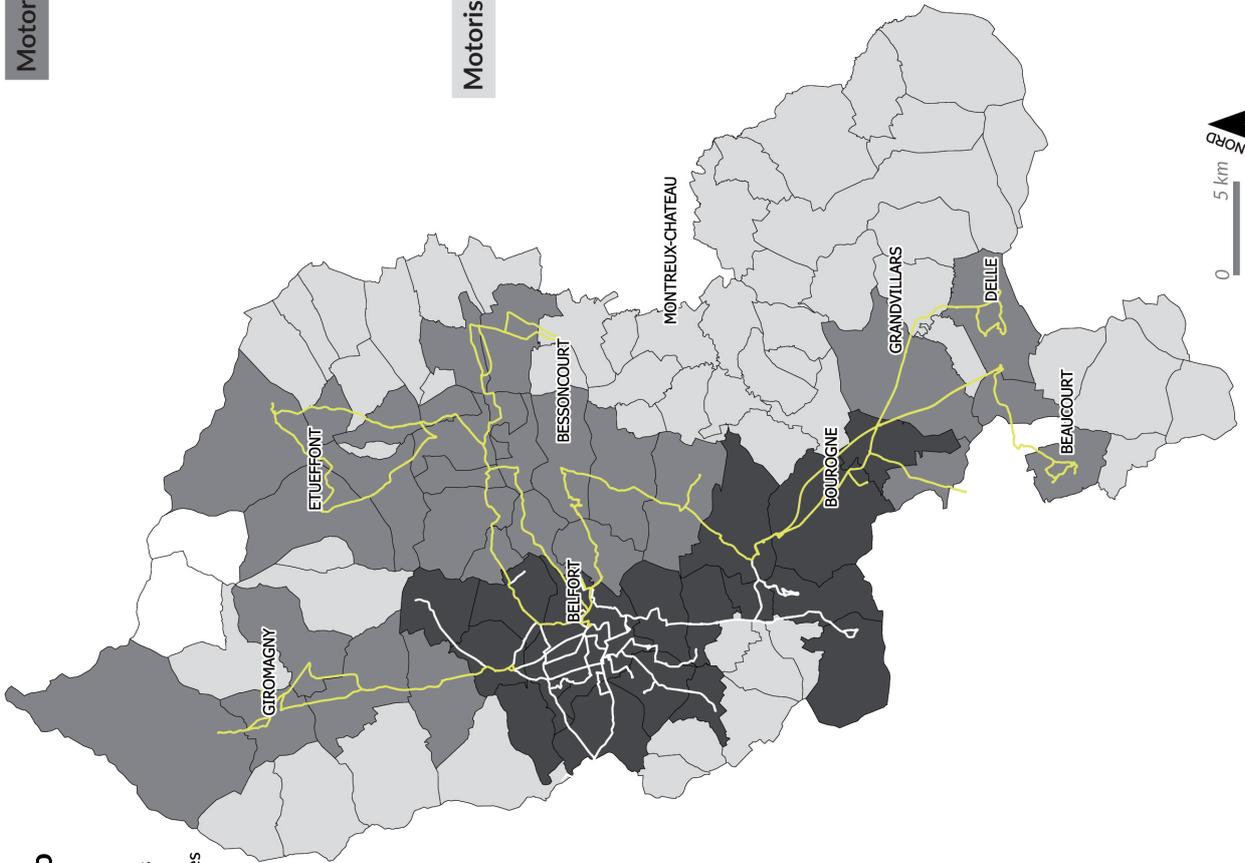
45 % déclarent toutefois ne pas avoir effectué de changement dans leur motorisation individuelle (mais cela a pu encore évoluer depuis l'enquête, étant donné que l'utilisation du service ALS augmente d'année en année).

En plein essor, les services Triple Play permettent, sur la durée, de répondre à l'objectif d'augmenter le pouvoir d'achat des ménages en diminuant les dépenses liées aux déplacements. Cette attractivité est liée à un bon service à bas coût.

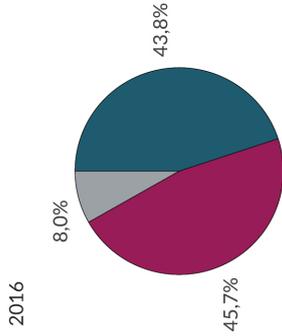
Km total			
	En voiture, avant l'inscription	En voiture, après l'inscription (hors ALS)	En ALS
Total	3.012.750	2.243.600	304.177
		2.547.777	
Réduction km	464.973		
Km moyens par participant enquête			
	En voiture, avant l'inscription	En voiture, après l'inscription (hors ALS)	En ALS
Total moyenne	14.211	10.583	1.435
		12.018	
Réduction moyenne	2193		

Territoire de Belfort > Motorisation par secteur Optymo

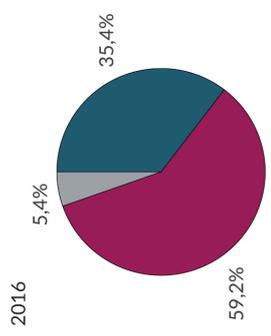
-  communes desservies par le réseau urbain (61% des ménages du département)
-  communes desservies par les lignes principales du réseau suburbain (25% des ménages)
-  communes desservies par les lignes secondaires du réseau suburbain (15% des ménages)
-  communes non desservies par le réseau TC
-  réseau urbain
-  réseau suburbain (lignes principales)
-  Ménages mono motorisés
-  Ménages multi motorisés
-  Ménages non motorisés



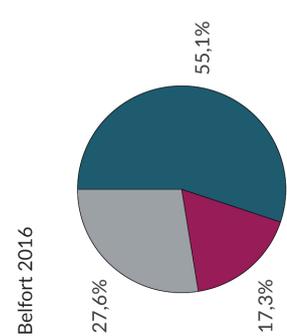
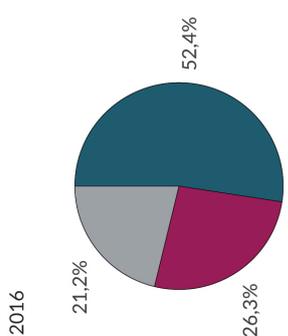
Motorisation secteur suburbain principal



Motorisation secteur suburbain secondaire



Motorisation secteur urbain



La tarification, une réponse transversale

Détaillée dans le volet n°1 de ce rapport, la tarification innovante d'Optymo contribue largement à répondre également au volet n°2, notamment grâce aux tarifs préférentiels mais également au plafond mensuel permettant de contenir le budget mensuel alloué aux transports pour les clients Optymo. Leur pouvoir d'achat global s'en voit alors avantage.

Regards statistiques : motorisation et budget transport

Déjà sous-entendue au travers des enquêtes de satisfaction détaillées précédemment, la motorisation des ménages est un bon indicateur pour répondre à l'objectif d'augmentation du pouvoir d'achat des ménages. En effet, le fait de posséder une ou deux voitures impactera indéniablement le budget consacré aux déplacements.

Les données INSEE 2006/2016 donnent l'information pour les actifs. La part de ménages

équipés d'une voiture et la part de ménages multi-motorisés varient d'un territoire à l'autre comme l'indique le tableau ci-dessous (ainsi que les pages 18-19).

Du fait que ces chiffres ne concernent que des actifs, il est très difficile de faire le lien avec les utilisateurs Optymo. Seule une enquête mobilités permettrait de mieux connaître la motorisation globale sur le département. L'enquête ALS montre en tout cas que plusieurs utilisateurs n'ont pas de voiture individuelle ce qui encourage à maintenir ce service, voire à le développer au-delà du pôle urbain pour continuer d'apporter une alternative à la voiture individuelle.

Ouverture vers l'avenir

- Développer le service VLS en s'orientant vers des vélos électriques, dans le suburbain notamment.

Cette action induirait des coûts matériels, humains et financiers supplémentaires.

Indicateurs	France	BFC	D90	Belfort	Secteur urbain	Montbéliard	Douai	Mulhouse
Part des ménages équipés d'une voiture	46,6 %	46,7 %	47,8 %	55,1 %	52,4 %	54,1 %	50,9 %	51,5 %
Part des ménages multi-motorisés	34,4 %	38,8 %	35,9 %	17,3 %	26,3 %	22,6 %	20,9 %	17,2 %
TOTAL	81%	85,5%	83,7%	72,4%	78,7	76,7	71,8%	68,7%

A Belfort, la part des ménages multi-motorisés est faible : la majorité des ménages arrive à se passer d'une deuxième voiture.

Carte Stratégique Air - Département du Territoire de Belfort



Date édition : février 2016

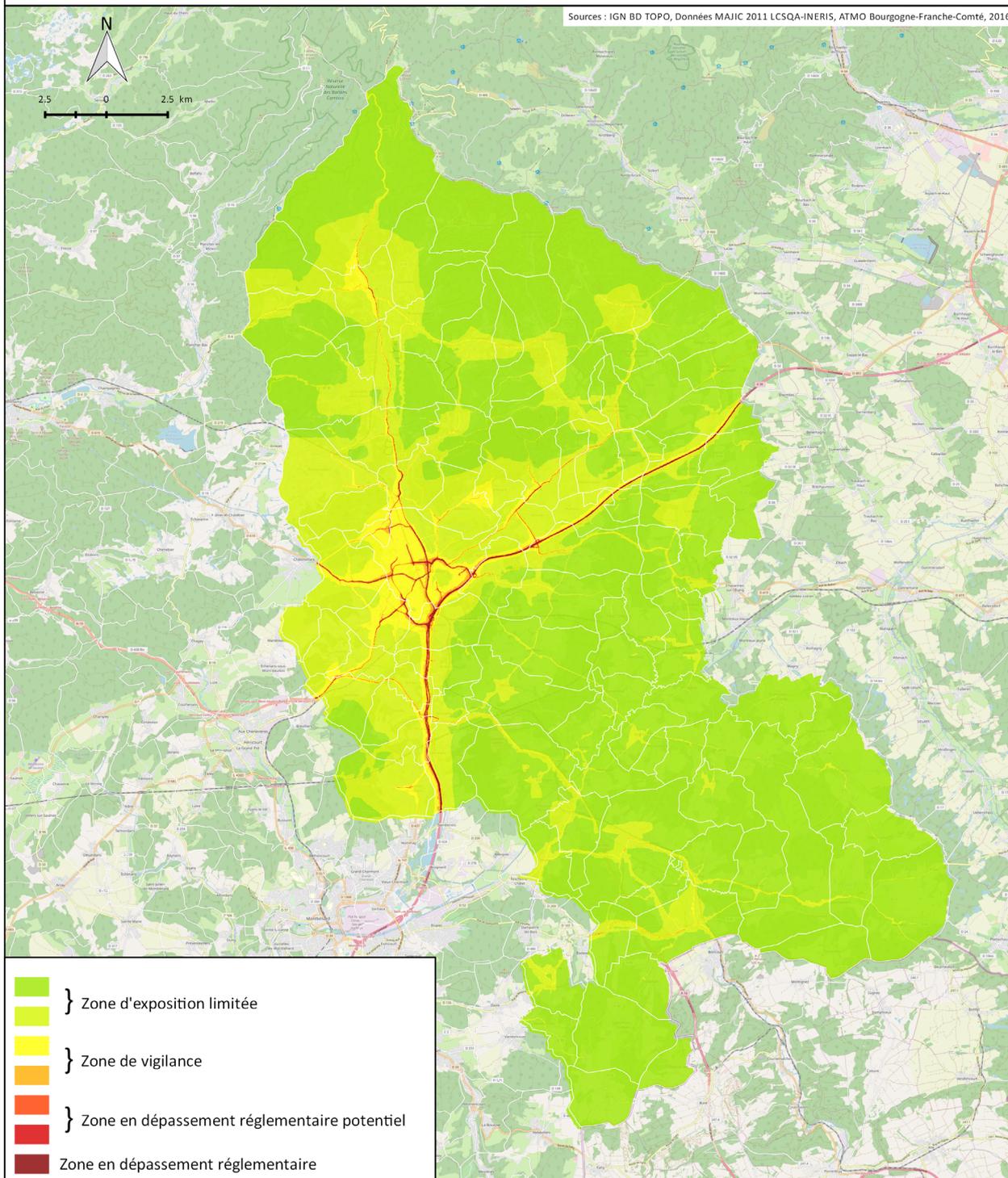
Période d'application : 2016-2020

Années prises en compte : 2011-2015

Méthode : application de la méthode décrite dans le guide "Qualité de l'air et urbanisme - Guide méthodologique d'élaboration de la Carte Stratégique Air - V1-3 - mai 2015"

Valeurs limites (VL) prises en compte : les deux VL les plus "sensibles" en milieu urbain : moyenne annuelle de NO2 et percentile 90.41 des PM10 (Cf. DE 2008/50/CE)

Réalisation technique : ATMO Bourgogne-Franche-Comté



Volet n°3 : Améliorer la qualité de vie

En 2011, le président du SMTC90, Christian Proust, disait ceci :

L'objectif 3 est : Améliorer la qualité de vie des habitants, réduire les nuisances sonores et la pollution, protéger la planète.

On ne peut pas parler de transport en commun sans parler de qualité de vie, de réduction de nuisances sonores, de lutte contre le réchauffement climatique... Un quart des gaz à effets de serre sont produits par les déplacements. Il faut avoir des déplacements plus respectueux de l'environnement en développant les modes de déplacements plus écologiques (vélos en libre-service et en location, autopartage, gare multimodale, piéton...). Il faut offrir aux habitants de l'Aire urbaine et aux Belfortains le centre-ville dont ils ont besoin afin de s'inscrire dans la liste des vingt premières agglomérations en France, c'est un enjeu essentiel pour l'avenir de notre agglomération.

©Belfort Mag, août-septembre 2011, Cahier spécial Construire Belfort de Demain, n°226

Les thématiques portées par le contrat de mobilité sont toujours prégnantes à ce jour. Les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique sont toujours d'actualité, les engagements mondiaux se poursuivent, et le secteur des transports a encore et toujours une carte à jouer dans la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

La récente crise sanitaire nous montre que les citoyens aspirent à une meilleure qualité de vie, l'aménagement du territoire et les mobilités se doivent de trouver les réponses à ces besoins dans les années à venir.

Dans le domaine des transports, **l'amélioration de la qualité de vie passe par plusieurs enjeux :**

- Réduire la pollution, les émissions de gaz à effet de serre notamment pour lutter contre le réchauffement climatique,
- Réduire les nuisances sonores,
- Aménager les espaces publics,
- Développer les mobilités actives et notamment diminuer l'utilisation de la voiture.

Ces sujets sont détaillés dans le contrat de mobilité 2008, notamment au sein de l'enjeu n°3 qui met en avant la préservation de la santé publique, et de la partie « les objectifs » (projection de baisse de la part modale).

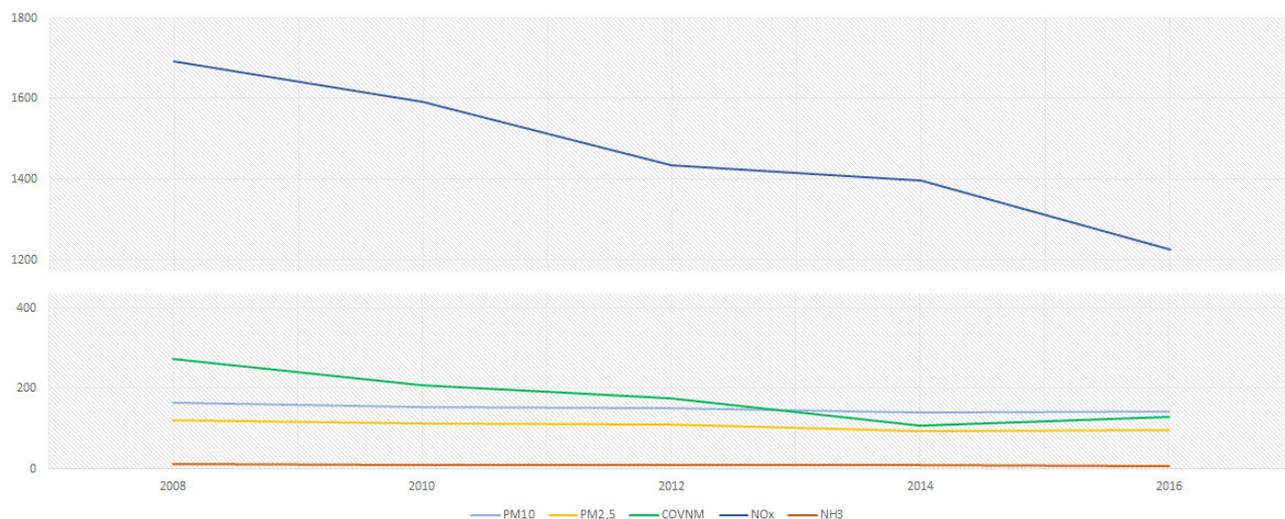
Depuis 2008, une flotte de bus en constante progression

La mesure de la qualité de l'air, un indicateur déterminant

En complément du contrat de mobilité, d'autres plans et programmes ont été mis en place pour améliorer la qualité de l'air : le Plan Climat Énergie Territorial à l'échelle de la CAB en 2012 et le Plan de Prévention de l'Atmosphère (PPA) à l'échelle de l'Aire urbaine en 2013.

Ces documents s'engagent dans le domaine des transports, et des actions sont complémentaires avec celles portées par le Contrat de Mobilité. Il est notamment possible de citer : la réduction de la

Une diminution des émissions de polluants issus des transports observables depuis 2008 au sein du Territoire de Belfort



Polluants	Taux d'évolution des émissions de polluants du secteur des transports entre 2008 et 2016 en France (cf. CITEPA)	Taux d'évolution des émissions de polluants du secteur des transports entre 2008 et 2016 en Bourgogne-Franche-Comté (cf. OPTEER)	Taux d'évolution des émissions de polluants du secteur des transports entre 2008 et 2016 dans le Territoire de Belfort (cf. OPTEER)	Objectifs à atteindre pour 2020 par rapport à 2005 (tous les secteurs)
PM10	-28	-13	-13	Pas de seuil d'objectif
PM2,5	-35	-29	-21	-27
COVNM	-55	-62	-53	-43
NOx	-23	-29	-28	-50
NH3	-49	-46	-44	-4
SO2	-53	5	13	-55

vitesse sur l'A36 lors d'épisodes de pollution ainsi que le changement de la flotte de bus et l'organisation d'un véritable pôle d'échanges au niveau du secteur gare.

Les politiques publiques sont mises en œuvre pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les mobilités sont au cœur de cet enjeu : développement des modes doux, promotion des transports en commun au sein des zones urbaines denses, et évolution de la flotte de véhicules.

Le SMTC90 est tenu en sa qualité d'AOM de mettre en œuvre les actions nécessaires qui lui permettront de verdir sa flotte de bus. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, le SMTC90 est contraint de choisir une énergie propre pour ses futurs bus et par délibération du 18 juin 2019 n° 16, le choix du SMTC90 s'est porté sur la filière hydrogène (H₂). Le Projet s'inscrit dans une dynamique territoriale autour de la transition énergétique et des transports. Cette filière s'appuie sur près de 20 ans de recherche sur les systèmes de pile à combustible dans le Département du Territoire de Belfort.

L'objectif du projet est de permettre le basculement de la flotte actuelle (18% diesel Euro6, 28% GPL EEV, 54% diesel Euro6 hybrides) vers une flotte disposant d'une solution de motorisation propre dans le respect de la loi sur la transition énergétique.

Le projet se décompose en 2 phases :

- L'acquisition de 7 bus H₂ à horizon 2022,
- L'acquisition de 20 bus H₂ à horizon 2023 – 2025 dans une optique de renouvellement des véhicules diesel Euro6 et GPL.
- L'approvisionnement en hydrogène se fera auprès d'une station qui sera implantée à proximité du dépôt de bus à Danjoutin.

Ainsi, à l'horizon 2025, la flotte urbaine du SMTC90 devrait être constituée de 47% de véhicules zéro

émission et plus aucun véhicule antérieur à la norme Euro6 ne devrait circuler.

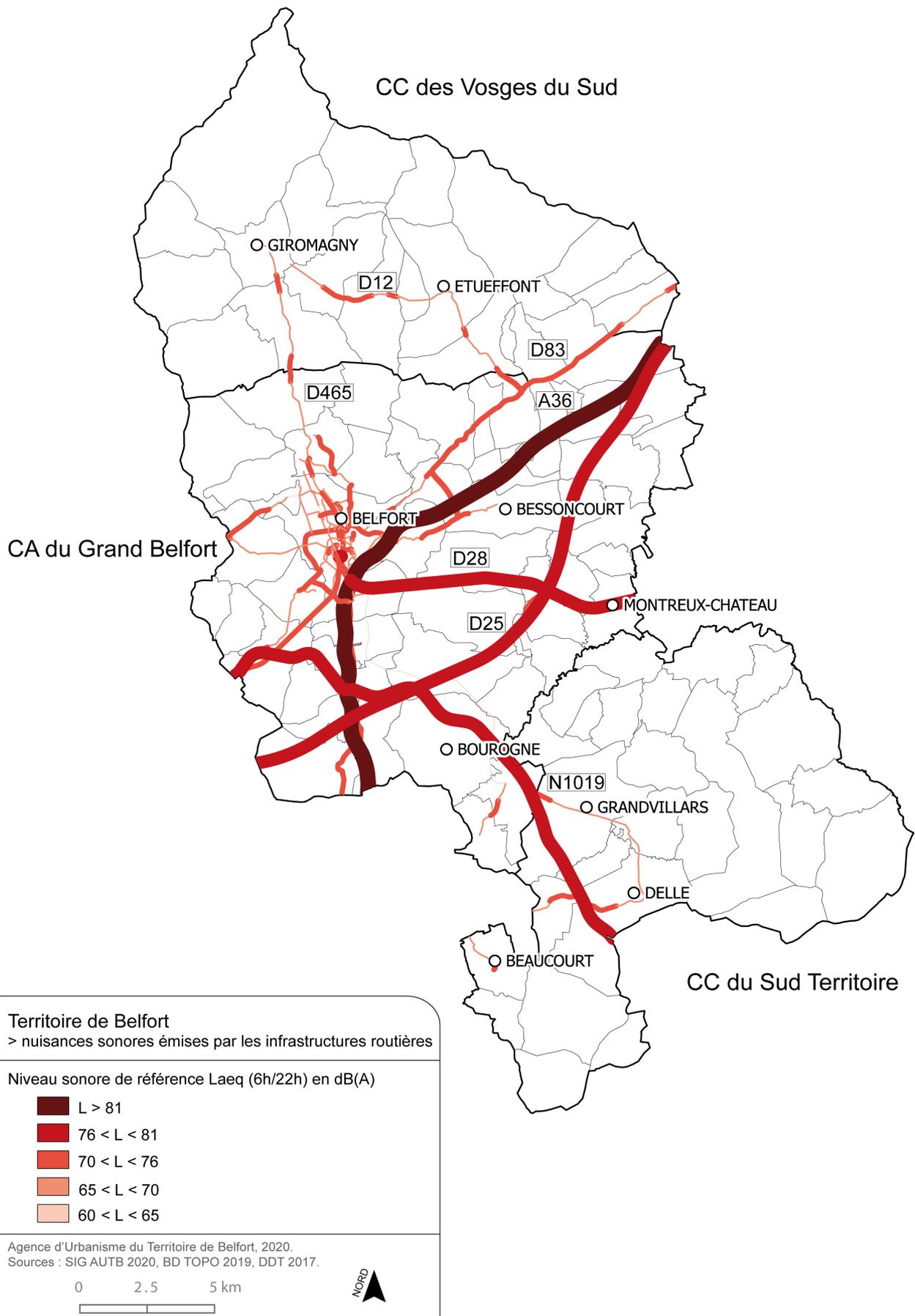
Les émissions sont en baisse grâce à la nouvelle flotte de bus, et à la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes départementales. Avec le choix de s'orienter vers une flotte hydrogène à l'horizon 2025, les émissions de GES devraient encore baisser à l'échelle du département (voire du Nord Franche-Comté).

La majorité du territoire est jugée comme une zone d'exposition limitée.

Le territoire urbain dans sa totalité mais également certaines communes telles que Giromagny, Rougemont-le-Château ou encore Delle (douane FR > Suisse : 5 960 véhicules/jour) correspondent à des zones de vigilance du fait d'un trafic routier important.

Enfin, les principales infrastructures routières (autoroute A36 et principales artères qui desservent Belfort) sont jugées comme des zones en dépassement réglementaire (potentiel).

Il est important d'intégrer les objectifs de limitation des émissions de GES dans les orientations politiques liées à la mobilité. En outre, ces objectifs sont également pris en compte par les documents de planification notamment dans leurs orientations afférentes aux déplacements (urbanisme de proximité, modes de transports alternatifs à la voiture).



La majorité des émissions de polluants issues du secteur des transports a diminué à l'échelle du Territoire de Belfort sur la période 2008/2016. Même s'il est constaté une diminution significative des émissions, il est intéressant de les étudier plus attentivement pour déterminer si ces diminutions sont en accord avec les objectifs fixés par la *Directive (EU) n°2016/2284 du Parlement Européen et du Conseil du 14/12/16 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques*.

Tout d'abord, il est important de préciser que les objectifs de réduction des émissions fixés s'appliquent aux différents secteurs et non pas uniquement au secteur des transports. De plus, ces objectifs sont fixés pour 2020 par rapport à 2005 tandis que nos taux d'évolution sont calculés entre 2008 et 2016. Néanmoins, la réduction des émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et d'ammoniac (NH3) semblent atteindre les objectifs fixés. En ce qui concerne les émissions de PM2.5, étant donné les dates prises en compte, l'objectif de réduction de -27% semble également atteint. Enfin, concernant les émissions d'oxydes d'azote (NOx), bien qu'elles aient diminué, ces dernières semblent en décalage par rapport à l'objectif fixé. Les émissions de soufre ont quant à elles augmenté.

D'après ces observations, la situation s'est améliorée à l'échelle du Territoire de Belfort depuis 2006, d'un point de vue environnemental. En effet, la majorité des émissions de polluants issues des transports a tendance à diminuer au sein du Département.

La pollution sonore

La flotte du réseau SMTC90 a toujours pris en compte les enjeux de pollution sonore. La technologie jusqu'alors utilisée était le GPL ; ce carburant a pour avantage de réduire le bruit par rapport à un moteur diesel thermique classique.

La nouvelle technologie hybride choisie pour les nouveaux bus du SMTC90 continue à prendre en compte cette problématique des nuisances sonores. Aujourd'hui équipés de la technologie *Start and stop*, **les nouveaux véhicules génèrent moins de bruit pour l'environnement alentour et le confort des usagers est également amélioré.**

Les nuisances sonores sont plutôt faibles sur l'ensemble du territoire mise à part à proximité de l'autoroute. L'installation de murs antibruit à l'occasion du réaménagement de l'A36 en 2008 permet d'atténuer les nuisances sonores. La mise à 2 x 3 voies de l'autoroute correspond à l'un des aménagements majeurs mené sur le Département pour améliorer les mobilités et ainsi, renforcer son attractivité. En outre, le passage de 90 à 80 km/h a également pour effet de réduire la portée du bruit le long des axes structurants.

La carte ci-contre est construite en fonction du trafic et de la capacité maximale des infrastructures routières (cf. Carte du trafic routier à l'échelle du Territoire de Belfort). Elle représente donc les axes routiers où la capacité maximale est souvent atteinte et donc, où les nuisances sonores sont importantes.

Belfort
Avenue Wilson, vers le faubourg de France



03/2012



10/2020

Images extraites de l'observatoire photographique du Territoire de Belfort
Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort

10/2020

L'offre Triple-Play, un atout en faveur de l'écologie

Cette offre mise en place par le SMTC90 a déjà été abordée dans les parties précédentes. Toutefois, il est important de souligner que la place du vélo est confortée. Cette prise en compte de ce mode prend encore plus d'ampleur avec le contexte de la crise sanitaire et les besoins exprimés par la population de privilégier ce mode de transport. Quelques essais ont été réalisés par la Ville de Belfort pour modifier le plan de circulation et donner plus de possibilité de déplacements à travers deux nouveaux tronçons cyclables.

Le développement du vélo est un facteur d'amélioration de la qualité de vie : **le SMTC90 joue un rôle dans cette pratique via son service de vélo en libre-service, ainsi que la possibilité offerte aux vélos d'utiliser certains couloirs de bus.** À noter que depuis 2014, la Ville de Belfort est labellisée « Ville et Territoire de Vélo-Touristique ».

En outre, le développement de l'offre ALS correspond à une offre de proximité pour les habitants. Cette offre peut-être couplée avec la marche et éventuellement les TC ou les VLS pour se rendre à un point ALS. Ce développement de l'intermodalité au sein d'une partie du secteur urbain contribue également à améliorer la qualité de services aux usagers.

Même si ce point n'est pas développé spécifiquement dans le Contrat, la qualité de vie passe aussi, aujourd'hui, par la simplicité des démarches. Le SMTC90 a été novateur avec le développement du ticket SMS et de la tarification en post-paiement. En outre, l'offre TriplePlay avec un Pass unique et une tarification claire offre de la simplicité aux usagers.

L'aménagement des espaces publics pour un cadre de vie qualitatif

Les travaux liés à la création du réseau Optymo II ont changé l'image des espaces publics dans certains secteurs de la Ville de Belfort. En parallèle, des travaux ont également été menés par la Ville : la requalification de la Place d'Armes et la piétonnisation du Faubourg de France.

L'ensemble de ces aménagements, accompagné par un travail sur le mobilier urbain et la mise en lumière du paysage urbain, contribue à améliorer l'attractivité de la Ville.

On note certains changements majeurs avec notamment le secteur Gare et le secteur allant de la Place Yitzhak Rabin au Marché Fréry.

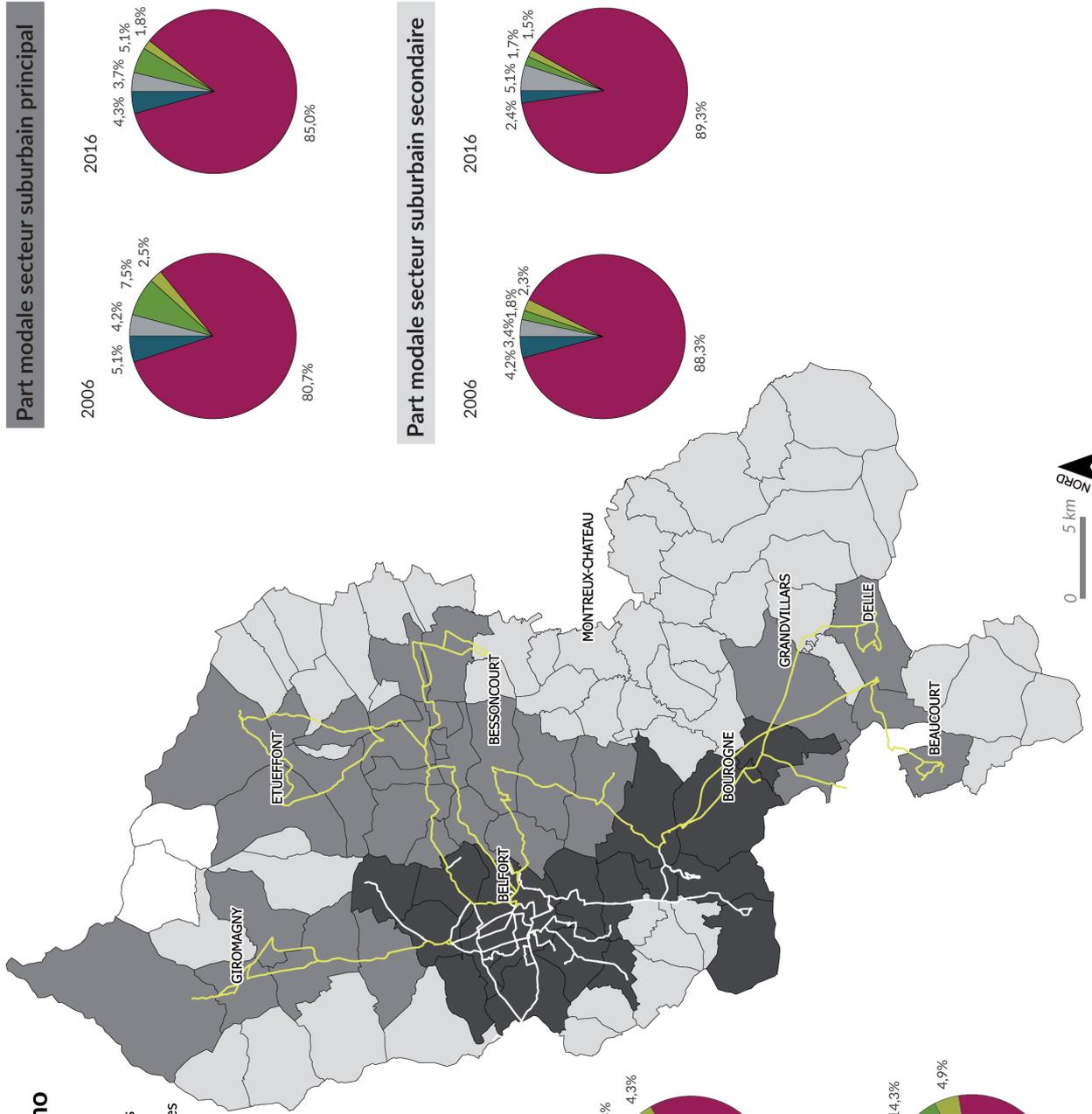
D'autres espaces publics ont également évolué : Quai Militaire, carrefour de Wissenbourg, rue de la République, avenues Foch et Sarrail, rue Thiers, rue Denfert Rochereau, Pont neuf, le parking du Sernam, rue Stolz et As de Carreaux, place de la Résistance, avenue Dubail et rue de Madrid.

Les évolutions ont pour but de favoriser la circulation des bus dans le secteur urbain notamment. Les travaux d'embellissement de la Ville de Belfort ont également entraîné une réduction de la place de la voiture. Ceci a certainement contribué à la baisse de la motorisation de certains ménages en faveur de l'offre Optymo.

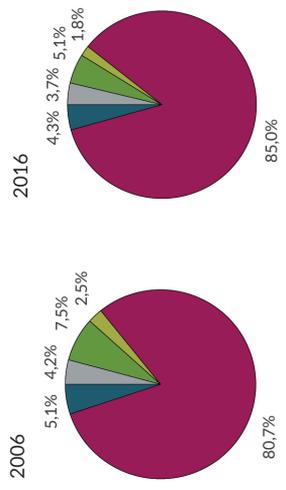
Territoire de Belfort > Parts modales par secteur Optymo

- communes desservies par le réseau urbain (55% des actifs du département)
- communes desservies par les lignes principales du réseau suburbain (27% des actifs)
- communes desservies par les lignes secondaires du réseau suburbain (18% des actifs)
- communes non desservies par le réseau TC
- réseau urbain
- réseau suburbain (lignes principales)

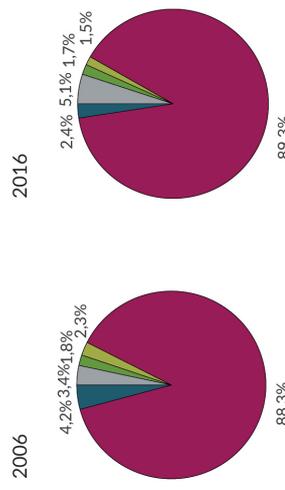
- Pas de transport
- 2 roues
- TC
- Marche
- Voiture



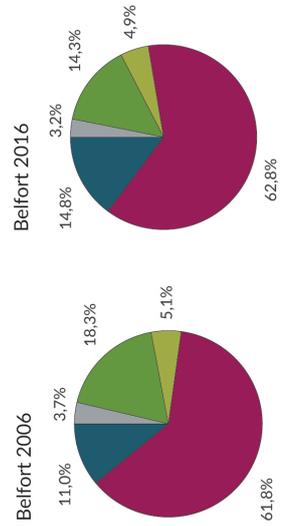
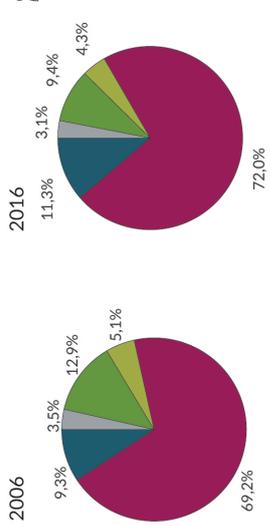
Part modale secteur suburbain principal



Part modale secteur suburbain secondaire



Part modale secteur urbain



Regards statistiques pour éclairer le changement de comportement

Pour mesurer l'amélioration de la qualité de vie, il existe peu d'indicateurs, hormis ceux relatifs à la qualité de l'air. Toutefois, l'analyse de l'évolution de la part modale entre 2006 et 2016 apporte des éclairages sur les changements de comportements des usagers (ici, les actifs) en faveur de l'offre Optymo notamment dans le pôle urbain.

L'objectif fixé par le contrat est de développer les modes de déplacement plus écologiques, donc de diminuer la place de la voiture. Depuis Optymo I en 2007, le réseau de transport en commun à l'échelle du territoire s'est structuré. Plusieurs fréquences ont été instaurées sur le réseau urbain ces 10 dernières années : de 5 minutes lors d'Optymo phase I à 7 minutes pour Optymo phase II, cette offre efficace a permis l'évolution positive de la fréquentation. Aussi, un réseau de bus interurbain avec une fréquence à l'heure, une ligne Belfort-Montbéliard et un service de transport à la demande ont été mis en place. **Ces différents aménagements ont permis d'améliorer la vitesse commerciale, de rendre ce service plus attractif et de doubler la fréquentation en 10 ans.** En 2013, le projet Optymo II a pour ambition de réduire la part modale de la voiture en améliorant le système de transports en commun et en favorisant l'intermodalité (incitation aux mobilités douces). Ce projet repense la structure du territoire en renforçant les relations entre les communes périurbaines et la ville-centre et en améliorant le cadre de vie urbain. La desserte des autres secteurs en transport à la demande (TAD) est abandonnée au profit d'une rotation à 3 allers-retours (A/R) par jour dans les communes du suburbain secondaire. Comme évoqué précédemment, pour atteindre ces objectifs, différents aménagements de l'espace urbain et de nouveaux services de mobilité (offre TriplePlay) sont mis en place.

L'analyse de la part modale

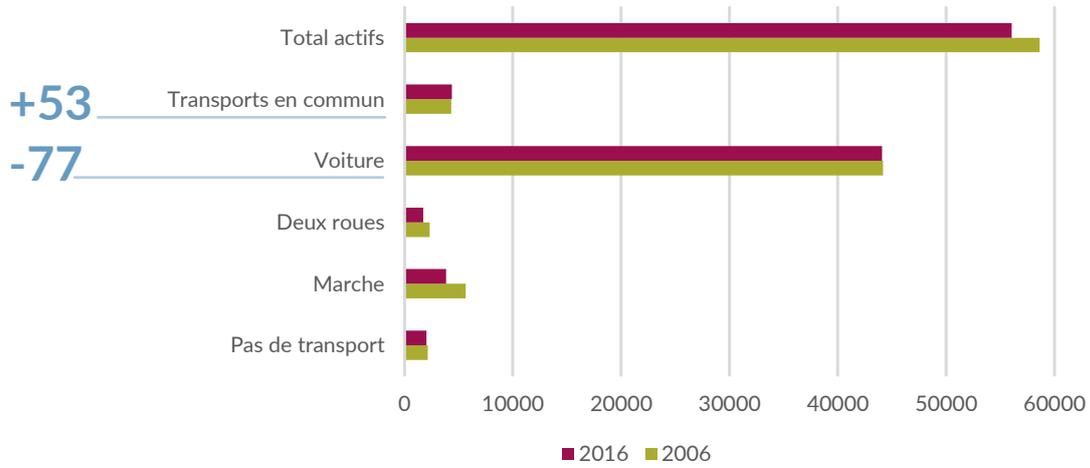
La prédominance de la voiture s'explique notamment par l'histoire du département, au sein du bassin de vie fortement lié à l'industrie automobile, où il est culturellement et socialement important de posséder une voiture (française de surcroît). Aujourd'hui, les tendances évoluent et la voiture ne tient plus la même place qu'avant dans les foyers français, notamment en cœur urbain, en raison des préoccupations écologiques, et également du coût que représente un véhicule. Ce changement de système de valeurs est accompagné par la restructuration des services de transport en commun et par la diversification de leur offre (comme l'offre TriplePlay).

Cette prédominance de la voiture se traduit dans les données de la part modale. Le Territoire de Belfort est caractérisé par une part modale de la voiture de 78,7% alors que la moyenne nationale est de 70,2%. Ce chiffre peut toutefois être nuancé car entre 2006 et 2016, bien qu'il y ait une baisse du nombre d'actifs, **les usagers des transports en commun sont plus nombreux (+1,2%)** et, *a contrario*, les utilisateurs de la voiture sont en baisse (-0,2%).

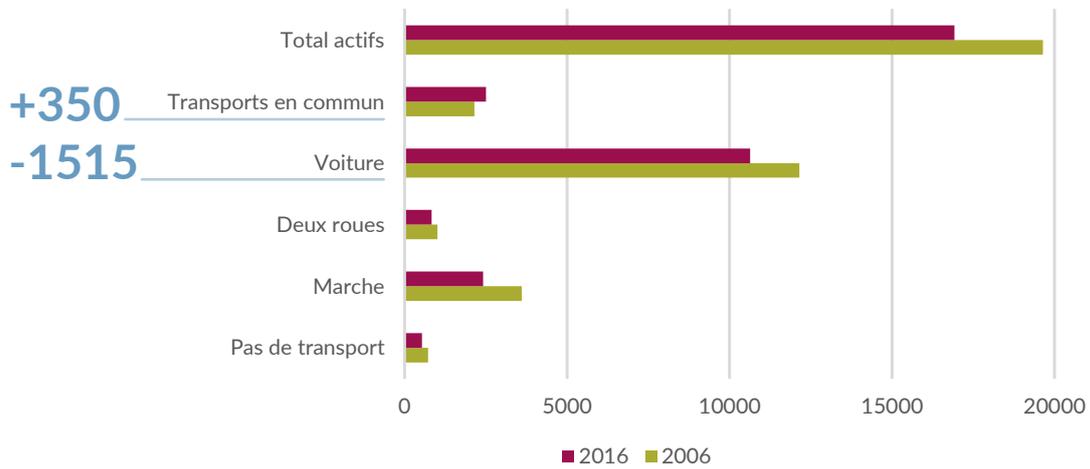
La part modale de la marche est relativement identique entre le Territoire de Belfort (6,8%) et le territoire national.

Les données INSEE 2006 et 2016 ne font pas la distinction entre les usagers du vélo et les motocyclistes. À compter de 2017, ces deux modes sont différenciés. Ainsi, il est constaté que la part modale du vélo est de 2,3 % pour le Territoire de Belfort et de 4,2 % pour Belfort. Ces valeurs sont supérieures à la moyenne nationale (2,2 %) et régionale (1,8 %). La Ville de Belfort est en effet classée troisième dans le palmarès du baromètre « Parlons vélo des villes cyclables » pour la catégorie des communes de 20 000 à 50 000 habitants.

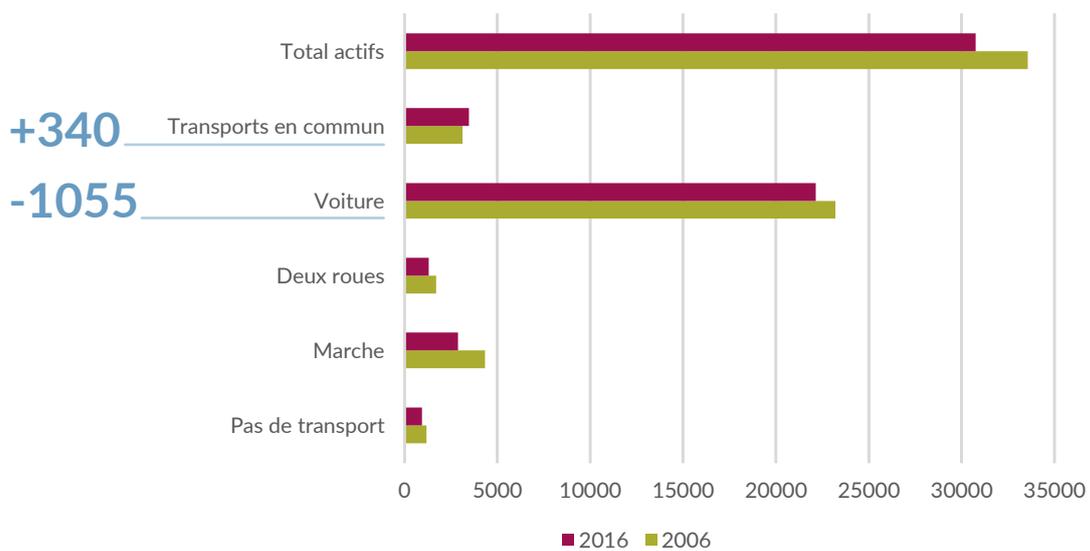
Part modale du Territoire de Belfort



Part modale de Belfort



Part modale du secteur urbain



Ces dynamiques sont plutôt encourageantes, et elles vont s'accompagner par des améliorations du réseau des pistes cyclables départementales (notamment avec le futur schéma départemental des pistes cyclables qui prévoit l'aménagement de sept nouveaux tronçons pour améliorer les liaisons est-ouest).

Les données à l'échelle du département sont intéressantes pour analyser les dynamiques globales entre les territoires. Toutefois, une analyse de l'évolution de la part modale, centrée sur la Ville de Belfort et le secteur urbain où se sont principalement concentrés les efforts du SMTC90 en matière de développement de l'offre de services, est plus pertinente.

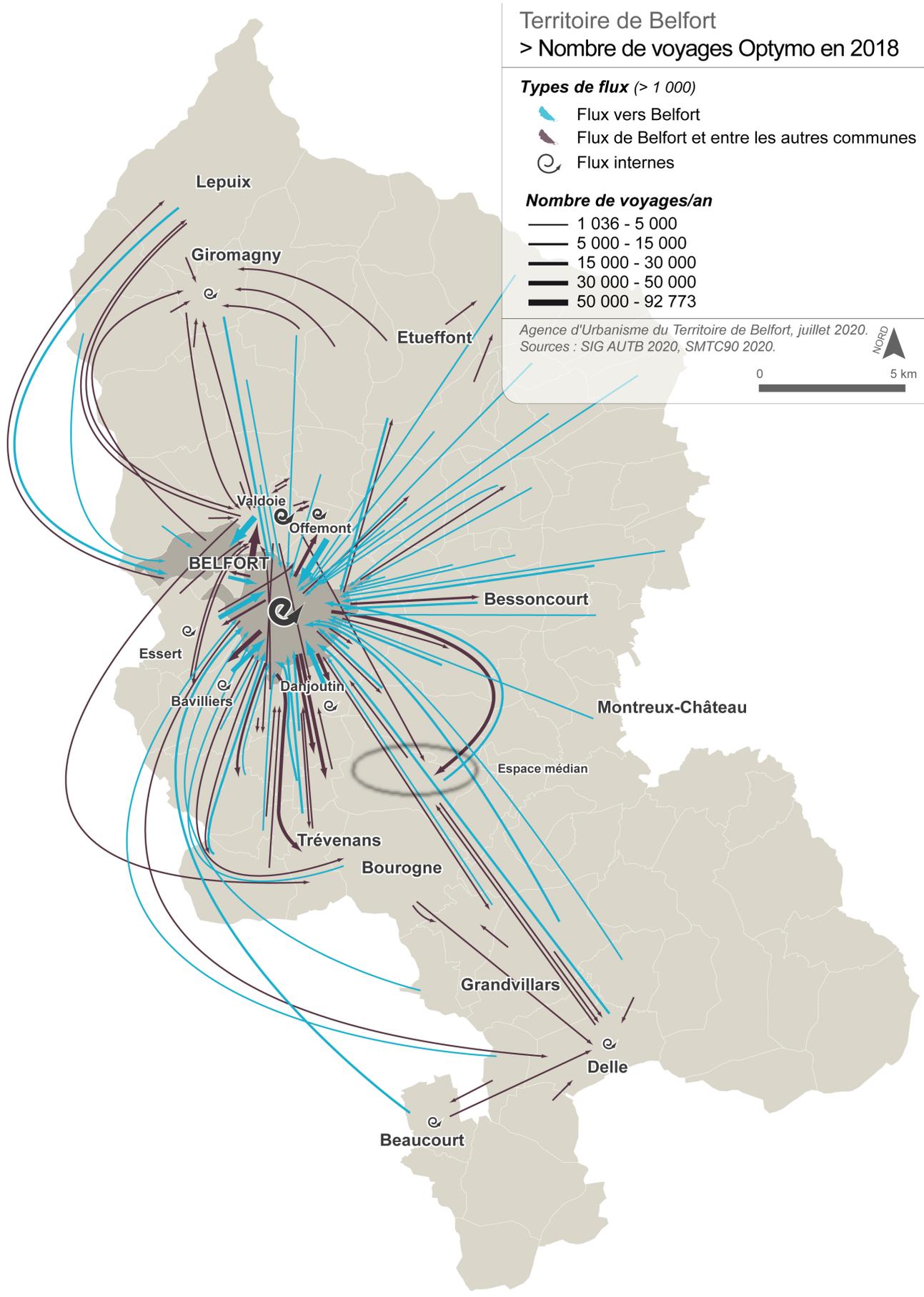
Entre 2006 et 2016, **les mêmes dynamiques sont observées pour la Ville de Belfort et le secteur urbain**. Les usagers des transports en commun sont plus nombreux, et les utilisateurs de la voiture ou les marcheurs sont en baisse.

Concernant le transport en commun à Belfort, l'augmentation des usagers est de +3,8 points, et représente en valeur + 350 personnes. Ce chiffre n'est pas négligeable car les actifs sont moins nombreux, une baisse aurait pu être constatée sur tous les modes de transport, ce qui n'est pas le

cas pour le transport en commun (en valeurs, tous les autres modes de transport connaissent une diminution). A contrario, même si une augmentation de +1 point est constatée entre 2006 et 2016, les utilisateurs de la voiture sont en baisse (-1 515 entre 2006 et 2016). Cette évolution peut s'expliquer en partie par les modifications apportées à l'offre de stationnement et la « pression » exercée sur certaines zones (cf. étude circulation stationnement du bureau d'études Axurban de mai 2020). En outre, concernant les trajets entre les communes du pôle urbain et Belfort, la part modale des transports en commun a presque doublé entre 2006 et 2016. La même évolution est observée pour les déplacements internes à la commune de Belfort.

L'augmentation de la part modale de la marche était un des objectifs du contrat de mobilité afin d'améliorer la qualité de vie. Ce mode de transport n'est pas privilégié par les actifs, cependant, la part de la marche pour la Ville de Belfort (14,3%) est plus importante qu'à Montbéliard (10,8%) ou Douai (10,6%).





Un regard sur les flux

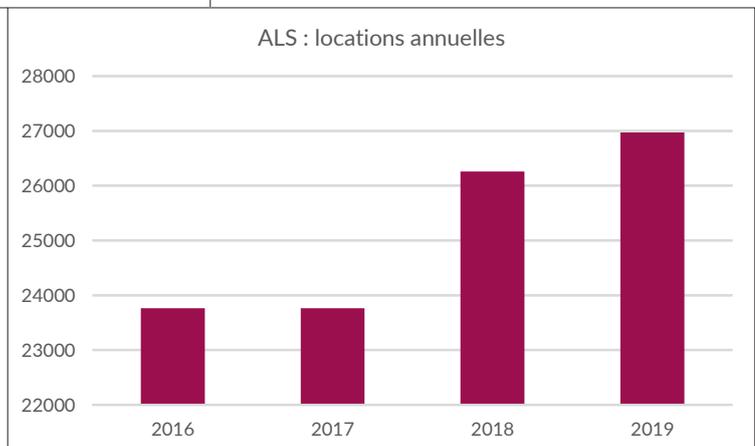
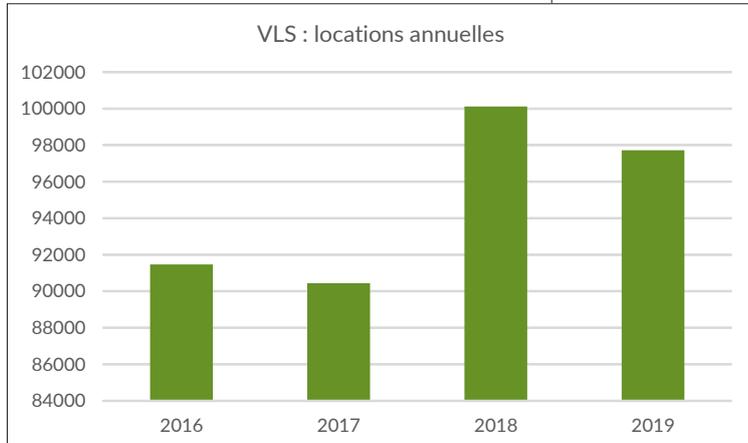
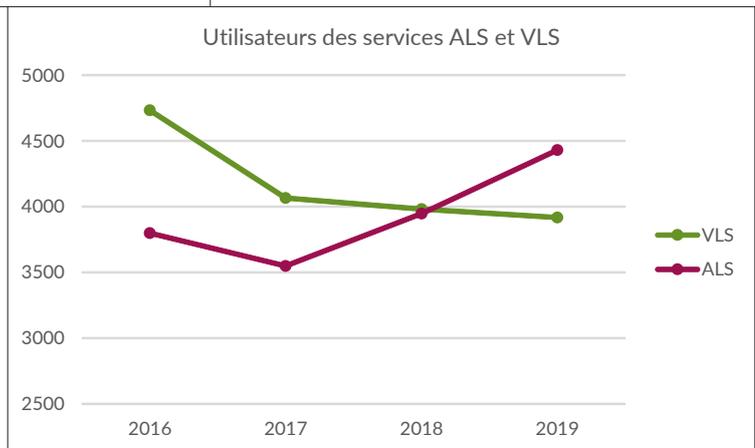
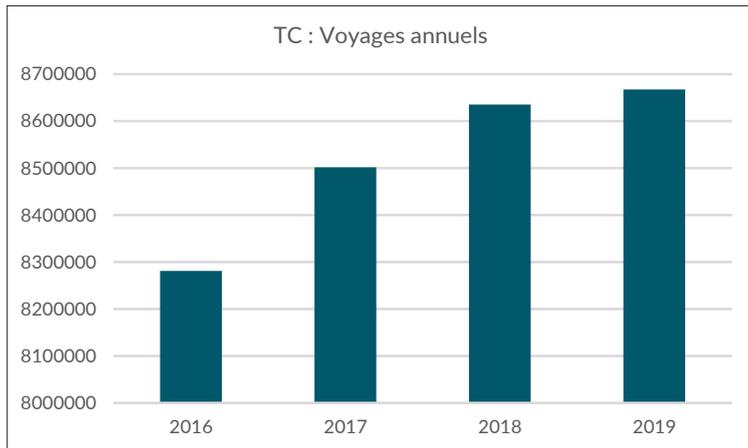
Ces données montrent la mobilité professionnelle. Il a été fait le choix d'observer uniquement celles concernant les actifs qui travaillent et résident dans le Département. En effet, ce sont eux qui sont les plus susceptibles de recourir au réseau Optymo.

Pour rappel le contrat de mobilité (cf. pages 6 et 7 du contrat) nous informe qu'en 2005, le pôle urbain représentait près de 60% des déplacements à l'échelle du Département. **En 2016, le pôle urbain concentre toujours la majorité des flux réalisés sur l'ensemble du Territoire de Belfort, soit 57%** dont 39% pour les flux internes à Belfort. À noter que les flux internes au Territoire de Belfort ont principalement diminué entre 2006 et 2016. Cette diminution est particulièrement visible à Belfort.

Cette carte montre que la très grande majorité des flux est concentrée sur Belfort et le pôle urbain. La Ville de Belfort étant la destination principale lorsque les actifs résident à Bavilliers, Essert, Danjoutin, Valdoie ou encore Offemont. Les flux inverses (origine : Belfort / destination : communes du pôle urbain) sont également très présents. Nous remarquons aussi que les flux internes à Belfort sont très représentés avec près de 1 200 000 trajets sur l'année 2018.

À l'échelle du Département, d'autres échanges, moins importants que ceux observés à l'échelle du pôle urbain, sont à souligner entre certaines communes rurales du suburbain (Rougegoutte, Petitmagny, Joncherey, Reppe, Bethonvilliers, etc.), le pôle urbain et certains pôles de la colonne vertébrale du Département notamment tels que Delle, Beaucourt, Bourogne, Giromagny et Étueffont.

L'analyse de ces flux confirme que le réseau Optymo s'impose comme une réelle alternative à la voiture personnelle dans le pôle urbain. La restructuration du réseau Optymo II a donc porté ses fruits.



Optymo et ses usagers

L'organisation des déplacements des ménages repose sur un système basé sur la voiture mis en place depuis plusieurs décennies. Un changement des comportements s'opère donc sur un temps long, il ne peut pas évoluer de façon considérable en quelques années seulement.

Depuis 2016, la fréquentation du réseau de bus augmente. En effet, le nombre de kilomètres parcourus est constant, et le nombre de voyages est en progression (+4,7% entre 2016 et 2019). En 2019, ce sont 8 667 429 voyages qui ont été effectués sur le réseau. Par ailleurs, le nombre de titulaires de la carte Optymo est également en augmentation (+18% entre 2016 et 2019).

Les services complémentaires au transport en commun connaissent aussi un succès et ont trouvé leur public. Même si une baisse des utilisateurs VLS est constatée, le nombre de locations de ces vélos est en augmentation (+6,8% entre 2016 et 2019). Le service ALS cumule une augmentation du nombre d'utilisateurs (16,6% entre 2016 et 2019) et du nombre de locations (+13,5% entre 2006 et 2016).

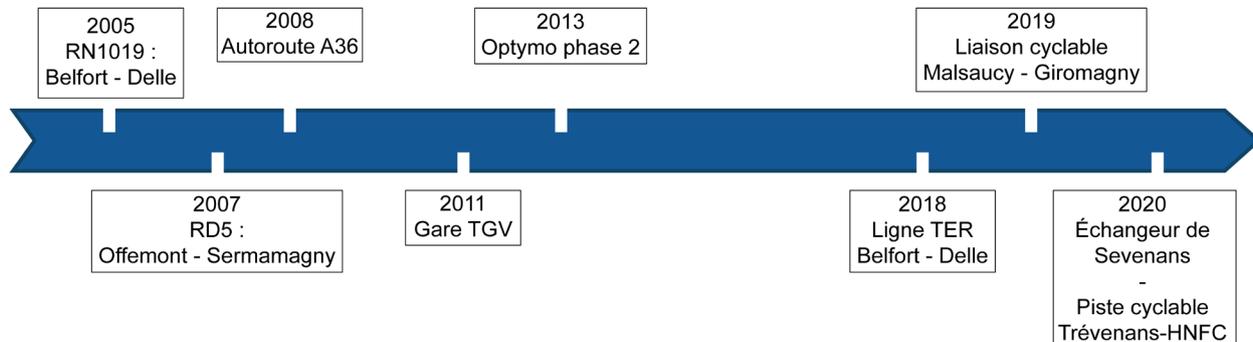


Ouvertures vers l'avenir

- Réfléchir à la gratuité des transports en commun lors des épisodes de pollution.
- Poursuivre le développement de l'offre de services à Belfort et dans le secteur urbain.
- Envisager un déploiement de nouveaux services de mobilité dans les autres pôles du département.
- Développer l'offre du transport à l'hydrogène : une nouvelle technologie au service de la qualité de l'air.
- Observer l'évolution de la part modale, notamment avec la distinction des modes vélo et moto dans les données INSEE à partir de 2017.



Le développement des infrastructures au fil du temps



©APRR, 2020

Volet n°4 : Développer de manière équilibrée les territoires

Offrir un cadre de vie séduisant pour maintenir l'attractivité du territoire, notamment par le biais d'infrastructures de transport de qualité, forme le dernier objectif politique du SMTC90.

L'enjeu n°4 du Contrat de Mobilité développe ainsi la corrélation entre l'aménagement des infrastructures de transport et le développement d'un territoire.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Territoire de Belfort confirme le principe d'un développement autour d'une colonne vertébrale associant démographie et emploi de Giromagny à Delle en passant par Valdoie, Belfort et Bourogne notamment. Développer de manière équilibrée un territoire apporte non seulement une cohérence entre zones d'habitat, d'emplois, et de nature mais aussi une attractivité afin de rester compétitif. La qualité de la mobilité est décisive pour maintenir l'attractivité d'un lieu, tant les interactions entre secteurs sont fortes.

Le Territoire de Belfort s'est petit à petit organisé et développé afin de maintenir son niveau d'attractivité face à des territoires limitrophes, parfois concurrents.

Depuis 2008, de nouvelles infrastructures

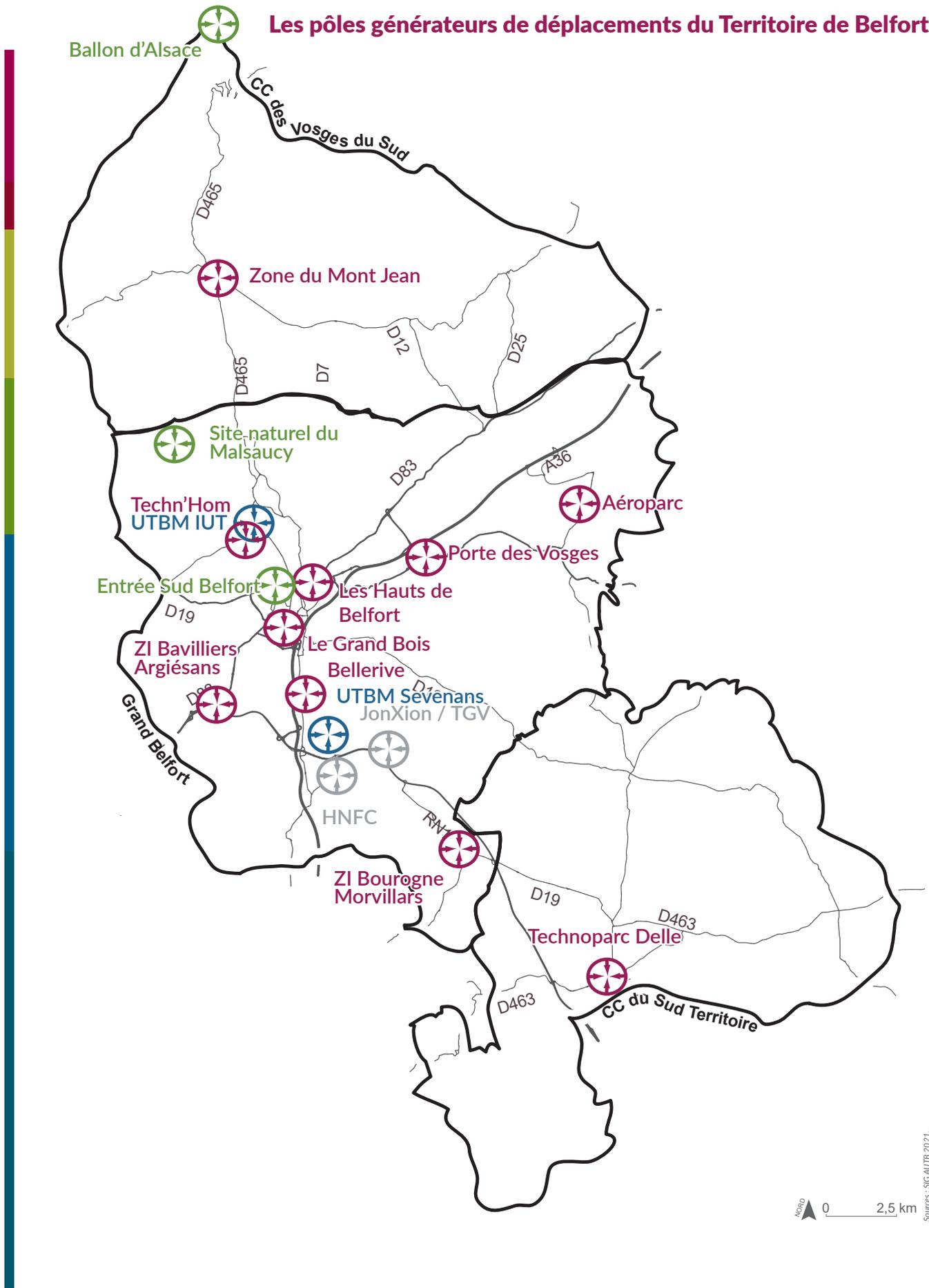
Organisation territoriale

Caractérisé par différents services et différentes infrastructures de transport permettant les liaisons avec le pôle métropolitain Nord Franche-Comté, les pôles ruraux, le territoire suburbain et la région transfrontalière suisse, le Territoire de Belfort présente bel et bien une fonction d'articulation

interrégionale. L'attractivité et le développement d'un territoire dépendent des infrastructures, tandis qu'une infrastructure se justifie par des secteurs économiques attractifs. Ceci nous montre bien la relation d'interdépendance entre ces deux éléments et donc, l'importance des infrastructures et des services de mobilité pour le dynamisme du territoire. Pour cela, différents projets d'infrastructures de transport ont été réalisés pour une meilleure organisation des déplacements sur le territoire. La présentation de certains d'entre eux nous permettra de constater que certains projets, en plus d'améliorer la performance des transports de manière générale, contribuent également à favoriser l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

- RN 1019 : aménagement du tronçon Belfort – Delle en 2005 pour relier la Haute-Saône, Belfort, Delle et la Suisse et pour permettre une meilleure desserte du Sud Territoire ainsi qu'un accès aux grands équipements (Hôpital Nord Franche-Comté et Gare TGV)
- RD 5 (Offemont – Sermamagny) : aménagement du contournement de Valdoie en 2007 pour relier les communes de la Communauté de communes des Vosges du sud à Belfort
- Autoroute A36 : aménagement en 2x3 voies en 2008 dans le but d'améliorer la sécurité et assurer la fluidité du trafic
- Gare TGV (2011) : aménagement ferroviaire pour intégrer le territoire à la branche TGV Rhin-Rhône
- Restructuration du réseau Optymo en 2013
- Ligne Belfort – Delle (2018) : remise en service de cette ligne pour une meilleure connexion avec le Sud Territoire et avec la Suisse
- Nouveaux aménagements cyclables dont la liaison entre le Malsaucy et Giromagny

Les pôles générateurs de déplacements du Territoire de Belfort



Sources : SIG AUTE 2021.

(2019) pour faire du vélo une réelle alternative écologique à la voiture

- Échangeur de Sevenans : réaménagement de l'échangeur en 2020 pour fluidifier le trafic (rôle déterminant à l'intersection de l'A36 et de la RN1019)
- Piste cyclable Trévenans - Hôpital Nord Franche-Comté (HNFC) en 2020

Pôles générateurs des déplacements

Les pôles générateurs que représentent certains équipements ou zones spécialisées doivent également être pris en compte. Les pôles générateurs du Territoire de Belfort sont situés très majoritairement au sein du pôle urbain et le long de la colonne vertébrale Nord/Sud.

Zones économiques
ZI Bavilliers Argiésans
ZI Bourogne Morvillars
Techn'Hom
Technoparc / ZAC Chauffours (Delle)
Les Hauts de Belfort
Le Grand Bois
La Porte des Vosges
Bellerive (Andelnans)
Leclerc Belfort
Zone du Mont Jean
Aéroparc de Fontaine
Enseignement supérieur
UTBM - IUT
UTBM Site de Sevenans
Zones touristiques / loisirs
Cinéma des quais
Base de loisirs du Malsaucy
Ballon d'Alsace
Secteur tertiaire
La Jonxion / Gare TGV
Hôpital Nord Franche-Comté

On constate logiquement une bonne accessibilité des pôles générateurs situés dans ou à proximité du pôle urbain. Par ailleurs, le maillage du réseau Optymo est performant car la quasi-totalité des sites est irriguée par les transports en commun.

Pour maintenir ou renouveler le dynamisme et l'attractivité générés par les services et les fonctions de rang supérieur implantés sur le territoire et également par les « espaces-projets stratégiques » (cf. Bilan du SCoT 2019, chapitre I : une métropole à dimension humaine), différents programmes financés sont mis en place. C'est notamment le cas du programme « Action cœur de ville » pour Belfort, « Action centre-bourg » pour Giromagny et du programme « Bourg-centre régional » pour Delle, Beaucourt et Grandvillars.

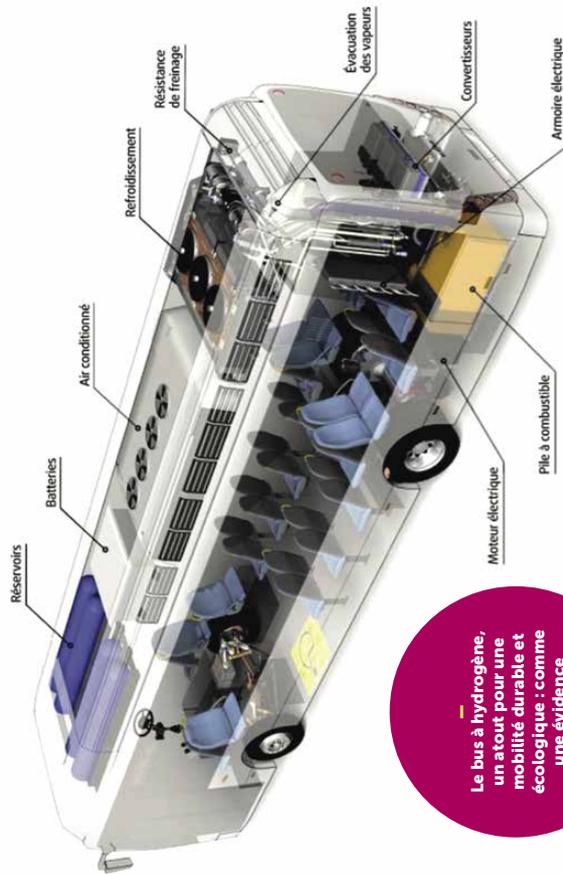
Également caractérisé par une dimension rurale forte à préserver, le territoire est aussi attractif grâce à sa qualité environnementale qui permet d'offrir aux citoyens un cadre de vie agréable et de développer un tourisme vert de qualité.

Transports scolaires

Le transport scolaire, service phare du réseau Optymo, détaillé p.11 du présent document, est un des leviers permettant le développement équilibré des territoires. En effet, c'est là où les déplacements sont les plus denses qu'il est possible d'agir avec efficacité. Les trajets domicile <> études ont un poids très important dans la part modale automobile. Proposer un transport scolaire cohérent, régulier, économique augmente la fréquentation des transports collectifs tout en desservant l'ensemble des établissements scolaires de manière équitable.

2021

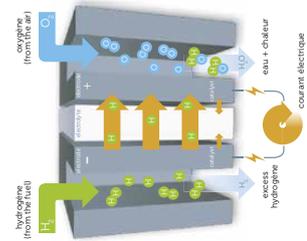
UNE NOUVELLE RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE



Le bus à hydrogène, un atout pour une mobilité durable et écologique : comme une évidence

L'AVENIR D'OPTIMO, C'EST L'HYDROGÈNE

- Ces bus sont munis d'une pile à combustible électrique qui permet de créer de l'énergie « verte » via des composants renouvelables.
- Ils sont le résultat de 15 ans d'expérimentations et d'études et disposent de performances remarquables en termes d'autonomie (jusqu'à 400 km/jour).
- De plus, ils affichent des performances similaires à des bus diesel en termes d'accélération et de confort de conduite sans nuire à l'environnement. Ils sont « zéro émission » en fonctionnement, sans nuisances sonores. Ils ne produisent que de la vapeur d'eau, aucun gaz à effet de serre ni polluants locaux (particules fines, NOx, etc.). C'est donc bien une solution d'avenir.



IMPLANTATION D'UNE STATION (EDF) DE PRODUCTION D'HYDROGÈNE ET DE DISTRIBUTION MULTIMODALE POUR LES BUS, LES VOITURES ET DEMAIN LES TRAINS

- L'implantation d'une station multimodale de production et de distribution d'hydrogène à Danjoutin ouvre la voie à la transition vers la société de l'hydrogène, concrétisée avec le déploiement des autobus Optymo à pile à combustible. D'ici à 2025, tout un écosystème se déploiera sur le Territoire de Belfort.
- EDF pourra créer par électrolyse de l'eau, de l'hydrogène « zéro carbone ». L'Université de Technologie de Belfort Montbéliard abrite le FC Lab, laboratoire fonctionnant comme une fédération de recherche rattaché au CNRS. Il se consacre à la recherche autour de la pile à combustible depuis plus de 20 ans et associe plusieurs universités, l'INSA de Lyon, l'IFSTTAR. Cela a abouti à la création d'une start-up dédiée, H2SYS, spécialisée dans les électrolyseurs. Le Territoire de Belfort, partie intégrante de la région Bourgogne Franche-Comté, est labellisé Territoire d'Hydrogène.
- La station de ravitaillement en hydrogène alimentera aussi bien les autobus du réseau Optymo que les automobiles particulières, voire à terme, les rames Alstom iLint à pile à combustible.

Un laboratoire à succès pour des projets d'avenir

INNOVATION MAÎTRISÉE
LE SMTC PRÉPARE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET SOLIDAIRE

Hier

- L'offre multi-modale Triple-Play Optymo, le post-paiement généralisé, le ticket unitaire par SMS, autant d'innovations qui n'ont qu'un seul but : simplifier la vie quotidienne.
- Côté matériel roulant, le SMTC90 a été pionnier de l'utilisation du GPL carburant pour les bus urbains. Ce choix a permis, dès l'aube des années 2000, de réduire les émissions ainsi que les nuisances sonores (par comparaison au moteur Diesel).

Aujourd'hui

- Aujourd'hui, dans un contexte énergétique mouvant, Optymo renouvelle en 2019 son parc d'autobus avec des véhicules Euro VI de dernière génération à hybridation légère « mild-hybrid ». Cela permet de préparer sereinement la prochaine révolution technologique : la société de l'hydrogène. Le SMTC90, proche des milieux universitaires et d'entreprises implantées localement, étudie d'ores et déjà l'arrivée des autobus électriques à pile à combustible pour le futur du transport public.

Demain

• 2021

7 BUS ÉLECTRIQUES À HYDROGÈNE : 1 BUS POUR OPTIMO ET 6 SUR LA LIGNE INTER-AGGLOMÉRATION ENTRE BELFORT ET MONTBÉLIARD

• 2024

20 BUS SUPPLÉMENTAIRES DANS LE CADRE DU RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE OPTIMO

- Le transport solidaire, mettant en relation de co-voiturage des abonnés, est une innovation en matière de solidarité territoriale qu'Optymo entend intégrer à son offre cette année, afin de permettre à chacun de trouver une solution de mobilité, même en marge des villes-centre.

Enfin, le SMTC90 sait s'adapter en fonction des mutations du territoire : itinéraire modifié d'une ligne en fonction d'un nouvel équipement (HNFC, maison de santé) ou en fonction des évolutions des cartes scolaires.

Que ce soit pour les zones d'emplois ou scolaires, les habitants ont donc la possibilité de les rejoindre en choisissant leur mode de transport.

Territoire d'Innovation*

En 2019, le Nord Franche-Comté fait partie des 24 lauréats de l'action « Territoires d'Innovation » soutenus par l'État dans le cadre du Grand Plan d'Investissement à hauteur de 450 millions d'euros. A grande échelle, il s'agit de développer des innovations répondant à des besoins de transformation exprimés par les acteurs des territoires lauréats.

Pour le Nord Franche-Comté, le projet porte sur la transformation du territoire industriel historique pour la région. L'idée principale est de développer une nouvelle filière industrielle centrée sur l'hydrogène et faire du Nord Franche-Comté une terre d'innovation.*

Le SMTC90 prendra pleinement part à ce projet innovant en renouvelant d'ici 2025 sa flotte au profit de l'hydrogène. La station est prévue sur le secteur des Trois Réseaux à l'entrée Sud de Belfort, et à proximité immédiate du dépôt des bus Optymo.

Cette action phare contribue au développement équilibré des territoires et améliorera le bilan carbone de l'AOM.

Ouverture vers l'avenir

- Consolider l'innovation de l'hydrogène au service des transports collectifs.

* <https://www.usinenouvelle.com/editorial/carte-ou-se-trouvent-les-24-territoires-d-innovation-devoiles-par-edouard-philippe>. N884144

Les offres de transports d'autres AOM françaises

Ce comparatif permet de situer l'offre Optymo en matière d'offre globale, de tarification et de fréquences des lignes.

Les AOM citées sont de taille comparable. Elles ont également servi de référence lors de l'étude sur les « PDU en France, exemples et références » réalisée en 2019 pour le SMTC90.

Petit cul de sac marin (Guadeloupe)

Offre de transport

Karu'lis : Transport scolaire (2019-2020, 11 transporteurs, 113 circuits, 4600 élèves) ; 44 établissements desservis, tarifs très variables (gratuit à 210 € par an)

Application Karu'lis : horaires en temps réel, recherche d'itinéraire, info trafic

Tarifs

Ticket unitaire : tarif par zone (5 zones : 1 à 4 + 1 zone sur un îlet)

1,20 € : 1 zone (1 € l'îlet)

1,80 € : 2 zones

3 € : 3 zones

4 € : 4 zones

Pass 10 voyages : tarif par zone + frais création carte 5 €

1 zone : 9,60 €

2 zones : 14,40 €

3 zones : 24 €

4 zones : 32 €

1 déplacement : correspondance gratuite dans la

limite d'1 h après la première validation

Abonnements : par type et par zone + plusieurs formules (mensuelle, trimestrielle, semestrielle, annuelle) + frais création carte 5 €

Possibilité de commande en ligne pour l'abonnement

Formule mensuelle		1 zone	2 zones	3 zones	4 zones
Karu'Liberté	Tout public	36€	54€	75€	85€
Karu'Jeunes	Scolaires et moins de 20 ans (4-19 ans)	25,20€	37,80 €	52,50 €	59,50 €
Karu'Campus	Étudiants de moins de 26 ans	25,20€	37,80 €	52,50 €	59,50 €
Karu'Vermeil	Plus de 60 ans	23,40 €	35,10 €	48,75 €	55,25 €

Possibilité de commande en ligne pour l'abonnement

Fréquence

12 lignes principales : toutes les 20 à 30 minutes

36 lignes de proximité (dont 4 lignes interurbaines) :

toutes les 60 à 90 minutes

4 lignes pour l'aéroport

3 lignes we et jours fériés

4 navettes (dont bus des mers)

Douaisis (Nord)

Offre de transport

Évéole, marque commerciale, le réseau se compose :

- d'1 ligne de Bus à Haut Niveau de Service, la ligne A,
- de 17 lignes régulières de bus,
- de 22 lignes de transports à la demande (Tad'évéole),
- des lignes de transports scolaires,
- et du circuit de la navette Binbin qui dessert le centre ville de Douai.

Application mobile avec horaires théoriques et horaires des prochains passages, calculs d'itinéraire, info trafic, plans, tarifs, etc.

Location de vélos avec assistance électrique (115 VAE en février 2020), tarif :

25€/mois ou 75€/trimestre ou 250€/an (possibilité de louer sacoches et pompe à vélo à main en supplément)

Au-delà du territoire, offre de voyages PassPass, sur les Hauts de France (syndicat mixte hauts de France mobilité créé en 2018 suite à réflexion sur l'intermodalité de 17 AOM)

Tarifs

	Tout public + de 26 ans
Ticket unité	1,50€
Ticket journée	5€
Carte 10 voyages	13€
Abonnement mensuel	42€
Abonnement annuel	332€
Train+évéole	5,30€
Ticket unité Binbin	0,70€
Carte 10 voyages Binbin	5,50€
Carte vélo	5€

	Jeunes - de 26 ans
Carte 10 voyages	10,50€
Abonnement mensuel	33€
Abonnement annuel	282€
Scolaire sub. Région	gratuit
Scolaire non sub. abonnement annuel (1AR/j)	gratuit
Scolaire non sub. abonnement mensuel libre	13€
Scolaire non sub. abonnement annuel libre	115€
	Spéciaux
Senior annuel	44€
Demandeur d'emploi mensuel	11€
RSA 3 mois	32€
Accompagnant PMR	gratuit

Scolaires subventionnés Région : 0 € limité 1 AR/j

Scolaires non subventionnés Région : 0 € limité 1 AR/j

Scolaires non subventionnés Région libre circulation mensuel/annuel : 13€/115€

Spéciaux :

- Sénior : 44€ / an
- Demandeur d'emploi : 11€/mois (limité à 6 mois / an)
- Allocataire RSA : 32€ / trimestre
- Accompagnant PMR : 0€

Fréquence

- BHNS : fréquence 10 mn en heure de pointe, 12 mn en heure creuse (16 véhicules dédiés)
- Lignes régulières : 1 ligne entre 12 et 15 min en heure de pointe, 1 ligne toutes les 25 min, 7 lignes entre 25 et 45 mn, 1 ligne toutes les 30 mn, 3 lignes toutes les heures, 1 ligne avec 10 passages / j, 1 ligne avec 12 passages / j, 1 ligne entre 45 min et 1h15, 1 ligne avec 3 passages / j.

Montbéliard (Doubs)

Offre de transport

évolitY

- 4 lignes THNS
- 7 lignes régulières
- 3 lignes spécifiques : intra Valentigney, desserte Belfort Gare, desserte Technoland 2
- 1 ligne desservant l'Hôpital NFC

1 service dédié aux PMR

1 service Flexy desservant les lieux de sports et loisirs (notamment pour retour en soirée)

+ transport à la demande Tad'Y : vers lieux définis pôle d'échanges du réseau de lignes régulières et principaux équipements de l'agglomération

Transports scolaires, dessertes de :

- 14 écoles élémentaires
- 11 collèges (+ 4 collèges desservis par les lignes régulières du réseau)
- 6 lycées

Info anciennes :

Matériel roulant : 25 bus dernière génération

68 véhicules + 33 véhicules affrétés

Tarifs

Pass OK (commun à l'Aire Urbaine)

- Journée bus-bus/bus-train : 4,50€/8,50€
- Abonnement hebdomadaire/ mensuel/ annuel : 19€ / 54€ / 570€

+5€ frais de dossier

Carte scolaire gratuite, limitée à 2 trajets par jour, pendant le temps scolaire.

4 types de supports billettique :

- Carte nominative (5 €)
- Carte déclarative (5 €)

- Carte anonyme (5 €)
 - Billet sans contact (0,20 €)
- (carte à 3€ pour les - de 26 ans)

+ support mobile via application évolitY PASS (remplacement d'un support physique) + possibilité de recharger ses supports via une autre application TixyPASS

Pas de différence par zone.

Voyages occasionnels :

- Pass voyage : 1€
- Pass journée : 3,80€
- Pass 10 voyages : 8,90€

Pour Tous : Abonnement Fréquence mensuel/ annuel : 36,20€/356,90€

Les + de 60 ans (résidant PMA) : pass 10 voyages/ abo mensuel Senior : 5€/18,10€

Les - de 26 ans (résidant PMA) : abonnement mensuel Jeune/annuel - 18 ans/annuel -26 ans : 18,10€/93,50€/150,80€

Les - de 26 ans (résidant PMA ou TdeB) : abonnement mensuel Campus : 38€

Invalides 80%, veuves de guerre +70 ans : abonnement annuel Accès : 15,10€

Demandeurs d'emplois, formation professionnelle, titulaires de la CSS : pass 10 voyages/abonnement mensuel Social : 5€/18,10€

Montbéliard/Belfort/Héricourt : pass 1 voyage évolitY+Optymo : 2,80€ (sur 2 lignes spécifiques)

Fréquence

Fréquence THNS :

- Lignes 1 et 2 : 15 à 20 mn du lu au ve, 20 mn samedi, 1h dimanche et jf
- Ligne 3 : 20 min du lu au sa, 1h dimanche
- Ligne 4 : 30 min du lu au sa, 1h dimanche

Autres lignes régulières

- Ligne A : 20 à 30 mn du lu au ve, 30 mn sa, 45 mn di et jf

- Lignes B et C : 30 min du lu au sa, 1h20 di et jf
- Ligne D : 30 mn du lu au ve, 35 mn sa, 1h30 mn di et jf
- Ligne E : 30 à 60 mn du lu au ve, 1h sa, di et jf
- Lignes Ed directe, G : horaires variables
- Ligne F : 1h du lu au sa
- Ligne H : horaires avec renforts possibles aux heures de pointe

Lignes spécifiques : 2 lignes à horaires variables, 1 ligne 40 min du lu au sa.

Bourges (Cher)

Offre de transport

Agglobus (49% des véhicules agglobus roulent au gaz)

- 15 lignes en semaine dont 3 lignes pilotes, 5 lignes principales, 7 lignes de proximité
- 5 circuits le dimanche
- 19 circuits scolaires

Vitabus soir : possibilité de desserte de 18 arrêts, départ après le dernier train en provenance de paris, 7j/7

Vitabus : 3 lignes de TAD desservant le même arrêt au centre de Bourges

LibertiBus : pour PMR ou personnes invalides

Vitabus Pro² : pour rejoindre zones d'activités + service le midi des zones pour rejoindre zone de restauration

Desserte TER de 5 gares avec l'abonnement Agglobus

Navette centre-ville : 3 lignes, gratuite

Service de location de vélo :

Vélo non VAE (69) : gratuit, pour une durée de 6 mois
VAE (95) : tarif unique 1 € / jour ou par période de location : 1 mois 30 €, 3 mois 90 €, 6 mois 180 €.

Application Businfo Bourges : trouver un arrêt, horaire en temps réel

Service d'alerte info trafic par sms ou email

Tarifs

Pass Agglobus ou Pass Génération annuel donne droit à des avantages chez des partenaires (geste commercial notamment)

Application Tickizz : permet d'acheter ticket unitaire (1,40€) ou ticket 10 voyages (10,80€)

Par tickets :

1 voyage : 1,40€ pour 1h

10 voyages : 10,80€ pour 1h

Interréseau Journée : 3€

Groupe 10 personnes : 10€ pour 3h

Par abonnements :

Pass Agglobus mensuel (26-65 ans) : 36€

Pass Agglobus mensuel (Entreprise) : 50€

Pass Agglobus annuel (26-65 ans), en fonction du QF1/2/3/4 : 78€ / 130€ / 216€ / 360€

Pass Générations (-de 26 et + de 65 ans)

Mensuel : 18€

Annuel en fonction du QF1/2/3/4 : 39€ / 65€ / 108€ / 180€

Pass Scolaire annuel : 35€

Fréquence

Lignes pilotes : toutes les 12 mn, 24 mn et 45 mn

Lignes principales : 20 mn, entre 30 et 45 aux heures de pointe

Lignes de proximité : entre 8 et 15 passages par jour

Navette centre-ville : fréquence entre 12 et 24 mn du lu au sa

Bourg-en-Bresse (Ain)

Offre de transport

Rubis

Réseau urbain : 8 lignes

Agglomération : 2 lignes

Rubis'Plus sur 7 secteurs (TAD) : pour desservir Bourg en Bresse et pôles d'attractivité internes au secteur

4 lignes de TAD pour :

Flexi'Tub : desserte gare tôt le matin et tard le soir ;

Résa'Tub : pour rejoindre gare et hôpital notamment

Dim'Tub : pour dimanche et jf

Viva'Tub : pour PMR

1 navette centre-ville : gratuite

Station Rubis'Vélo : 19 stations (hybride, possibilité de louer une batterie)

144 lignes de transport scolaire

Location de vélos, vae, vélo enfant, remorque, etc. : à la journée, semaine, weekend, mois, trimestre, semestre.

Application mobile Rubis : horaires en temps réel, info réseaux etc.

Tarifs

Carte OûrA! : pour plusieurs titre de transport de la région Auvergne Rhône Alpes : réseaux urbains, SNCF, réseau de cars régional
5€, valable 5 ans

Occasionnels :

- Ticket 1h : 1,30€

- 10 ticket 1h : 11€ ou 7€ (- de 26 ans, famille nombreuses, anciens combattants) ou 5,50€ (AME et CMUC)
- Forfait groupe : 6,30€ à partir de 10 personnes

Réguliers :

- - 4 ans : gratuit
- - 18 ans mensuel/annuel : 19,50€ / 121€
- 18-26 ans mensuel/annuel : 19,50€ / 195€
- 26-65 ans mensuel/annuel : 32,60€ / 326€
- +65 ans mensuel/annuel : 23,40€ / 234€
- Solidaire (CMUC) mensuel/annuel : 16,30€ / 163€

Scolaires : 20€ / ans pour 1AR par jour

Fréquence

Réseau urbain : 3 lignes toutes les 15 min, 1 ligne entre 15 et 45 min, 1 ligne entre 30 et 45 min, 1 ligne toutes les 30 min, 1 ligne toutes les 30 mn en heure de pointe

1 ligne avec 7 passages par jour (spécifique, desserte centre pénitentiaire)

Lignes agglomération : 2 passages par jour et 6 passages par jour

Navette centre-ville : toutes les 20 min entre 10 et 18h, du lu au sa.

TAD par secteur : entre 3 et 5 AR/j

Périgueux (Dordogne)

Offre de transport

Péribus

Pas de transport scolaire

Tarifs

Boutique en ligne et physiques

Tickets à l'unité valable 1h30	1,30€
Pass 10 voyages	8€
Pass journée	3€
Pass mensuel pour tous	15€ + 3€ carte nominative
Pass annuel pour tous	150€ + 3€ carte nominative
Pass mensuel seniors	8€ + 3€ carte nominative
Pass mensuel - de 26 ans	12€ + 3€ carte nominative
Pass annuel - de 26 ans	100€ + 3€ carte nominative

Fréquence

28 lignes de bus

- 4 lignes majeures toutes les 15-20 minutes
- 7 lignes express (au départ des 10 parkings relais) toutes les 30 minutes
- 5 lignes de quartier (desserte de proximité vers des quartiers de Périgueux et des communes limitrophes) toutes les 20-40 minutes
- 11 lignes de rabattement 1 ou 2 passages pendant les heures de pointe matin et soir
- Navette centre-ville toutes les heures
- Transport à la demande
- Transport PMR

Calais (Pas-de-Calais)

Offre de transport

Imag'in (anciennement Opale)

Le réseau assure le transport de scolaires sur ses lignes régulières urbaines avec des renforts aux heures de pointe mais propose également des circuits spécifiques desservant à titre principal des établissements scolaires.

Tarifs

Transport gratuit

Inscription au transport scolaire uniquement afin d'adapter au mieux la fréquence.

Fréquence

11 lignes régulières :

- 4 principales : toutes les 15-20 minutes
- 6 lignes secondaires : de la demi-heure à 2h selon les lignes

1 ligne interurbaine (lien pdf brisé pour les horaires)

2 lignes de transport à la demande (toutes les heures)

1 ligne côtière alliant déplacements fonctionnels et touristiques (bus à impériale, liaison saisonnière)

1 navette destinée au centre-ville

1 navette fluviale

VLS + vélos électrique

Sète (Hérault)

Offre de transport

Sète Agglopolé Mobilité / Keolis

Pas de transport scolaire

Tarifs

Application Tixipass pour les tickets à l'unité

Gratuité pour les moins de 5 ans

Titres (tickets/forfaits* pour les voyages occasionnels / abonnements mensuel ou annuel avec 5€ de frais de dossier) selon le profil :

- Tout Public
- Seniors de plus de 65 ans
- Demandeurs d'emplois, contrats aidés, bénéficiaires d'aides sociales
- Jeunes de moins de 26 ans

* Carte hebdomadaire ou trois semaines

Fréquence

21 lignes au total :

- 4 lignes toutes les 15-20 minutes
- 3 lignes toutes les 20-30 minutes
- 1 ligne toutes les 30-60 minutes
- 6 lignes toutes les heures
- 6 lignes toutes les heures à 2h
- 1 ligne de transport à la demande (toutes les heures et demi)

Déplacements occasionnels		Déplacements réguliers	
Ticket unité	1,30€ 0,80€ 5-10 ans	Abonnement mensuel - de 26 ans	12€
Carte 10 trajets	9,50€	Abonnement annuel - de 26 ans	110€ (9,16€/mois)
Ticket A/R	2,20€	Abonnement mensuel + de 26 ans	32€
Ticket semaine	11€ (1,57€/jour)	Abonnement annuel + de 26 ans	190€ (15,8€/mois)
Ticket 21j	23€ (1,10€/jour)	Abonnement mensuel pour les demandeurs d'emplois, contrats aidés, bénéficiaires d'aides sociales	10€
		Abonnement mensuel ASS / RSA	gratuit
		Abonnement annuel seniors	gratuit

Boutiques en ligne et physiques

Sambre (Nord)

Offre de transport

Stibus

Le réseau Stibus Maubeuge représente un réseau de transports urbains composés de 17 lignes régulières, et d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service. L'entreprise ne regroupe pas moins de 150 salariés et dispose de 70 véhicules qui permettent de relier entre elles 45 communes autour de Maubeuge.

Principe du « doublage scolaire » : renforcement des lignes régulières pour desservir les établissements

Etat du trafic en temps réel disponible par alerte SMS ainsi que sur l'application mobile STIBUS

Tarifs

Application Tixipass pour les tickets à l'unité

Gratuité pour les moins de 4 ans

Déplacements occasionnels		Déplacements réguliers	
Ticket unité	1,30€	Abonnement mensuel - de 26 ans	20€
Ticket 2 trajets	2€	Abonnement mensuel	29,50€
Ticket groupe 10 personnes	9€	Abonnement mensuel seniors	15€
Ticket navette centre-ville	0,50€	Pass scolaire mensuel (principe de dotation/ subvention pour une prise en charge)	14,10€
Ticket TAD	1,30€	Pass mensuel social	10€
Carnet 10 tickets pour tous	11€	Pass estival réservé aux scolaires	14€ pour l'été
Carnet 10 tickets famille nombreuse	8,30€	Abonnement annuel - de 26 ans	180€ (15€/mois)
		Abonnement annuel	265,50€ (22,13€/mois)
		Abonnement annuel senior	85€ (7€/mois)
		Abonnement annuel PMR	85€ (7€/mois)

Fréquence

- Dix lignes urbaines régulières toutes les 20 à 60 minutes selon les lignes
- Quatre lignes spécifiques dédiées aux dimanches et aux jours fériés toutes les heures à deux heures selon les lignes
- Une ligne dite internationale qui relie Maubeuge à Mons en Belgique en heures de pointes matin, midi, soir
- Trois navettes de centre-ville toutes les 30 minutes.
- Deux lignes de transport à la demande.
- 86 services dédiés au domaine scolaire.

Thionville (Moselle)

Offre de transport

Citéline

Lignes urbaines et scolaires

Transport PMR

TAD

Parking relais

Tarifs

Titres tout public		Déplacements réguliers	
1 voyage	Billet sans contact : 2€ Rechargement : 1,80€	Abonnement mensuel + de 26 ans	35€
Forfait journée	Billet sans contact : 5,20€ Rechargement : 5€	Abonnement annuel + de 26 ans	350€ (29€/mois)
10 voyages	Billet sans contact : 15,20€ Rechargement : 15€	Abonnement année scolaire - de 16 ans	108€
Forfait groupe	14€	Abonnement année scolaire + de 16 ans	160€
Pass hebdo	Billet sans contact : 15,20€ Rechargement : 15€	Abonnement année scolaire - de 16 ans avec été	158€
Titre 2 jours illimité	Billet sans contact : 7,20€ Rechargement : 7€	Abonnement année scolaire + de 16 ans avec été	210€
		Abonnement mensuel - de 26 ans	26€
		Abonnement annuel - de 26 ans	260€ (21,7€/mois)
		Abonnement scolaire départemental - de 16 ans	108€ (avec prise en charge Région)
		Abonnement scolaire départemental + de 16 ans	160€ (avec prise en charge Région)

Fréquence

25 lignes régulières :

- 1 ligne toutes les 15 minutes
- 2 lignes toutes les 20-30 minutes
- 6 lignes toutes les 30 minutes
- 10 lignes toutes les heures
- 1 ligne toutes les 2 heures
- 5 lignes passages aux heures de pointe

Positionnement du SMTC90

	Offres de transport	Tarifs	Fréquence
SMTC90	Hiérarchie du réseau (lignes régulières, principales, secondaires) Transport scolaire Transport PMR	Trajet jour : entre 1€ et 1,50€ selon la plateforme 10 voyages : 12€ Plafond mensuel : 36€ Application mobile : oui	< 10 minutes : oui < 20 minutes : oui Fréquence en fonction de la hiérarchie du réseau : oui
Les autres AOM	THNS : 3 AOM sur 10 Lignes régulières uniquement : 2 AOM sur 10 Hiérarchie du réseau : 6 AOM sur 10 Transport scolaire : 8 AOM sur 10 Transport PMR : 5 AOM sur 10 TAD : 7 AOM sur 10	Trajet jour > 1,50€ : 2 AOM sur 10 10 voyages > 12€ : 3 AOM sur 10 Abonnement mensuel > 36€ : 3 AOM sur 10 Gratuité : 1 AOM sur 10 Application mobile : 6 AOM sur 10	< 10 min : non < 20 minutes : 7 AOM sur 10 Fréquence en fonction de la hiérarchie du réseau : 8 AOM sur 10



Atouts SMTC90 :

Unique AOM du benchmark positionnée sur la fréquence inférieure à 10 minutes



Atouts SMTC90 :

bon positionnement tarifaire
innovation post-paiement et plafonnement
précurseur ticket SMS avant l'essor des applications mobiles



Atouts SMTC90 :

les lignes régulières
le transport scolaire
le transport PMR

L'ensemble des pistes pour un futur document cadre

Développer et consolider l'offre du transport à l'hydrogène : une nouvelle technologie au service de la qualité de l'air.

Observer l'évolution de la société (socio-démographie, services de proximité, part modale (notamment avec la distinction des modes vélos et moto dans les données INSEE à partir de 2017.), modes de vie, habitat, etc.)

Visualiser l'ensemble des «petites» infrastructures et les mettre en lien (arrêts de bus, parking de covoiturage, garages à vélos, services, etc.)

Articuler TC publics et autres actions locales privées.

Tester des plus fortes fréquences de bus dans les secteurs suburbains.

Réfléchir à la gratuité des transports en commun lors des épisodes de pollution.

Élargir les services VLS ALS au-delà du pôle urbain et proposer des vélos et voitures électriques.

Poursuivre le développement de l'offre de services à Belfort et dans le secteur urbain.

Envisager un déploiement de nouveaux services de mobilité dans les autres pôles du département.

Tester à nouveau le Transport à la Demande (TAD) dans les zones peu denses.

Tester le transport solidaire.

Considérer la logistique urbaine.

Sensibiliser les habitants au coût réel d'une voiture individuelle et le mettre en perspective avec la tarification avantageuse d'Optymo dans le contexte de la hausse des plafonds de paiements en 2021 et de la billettique unique à l'échelle du Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté.

Annexe financière

Optymo Phase I

Acquisitions foncières	50 000 €
Travaux	7 708 404 €
Commercialisation/communication	827 204 €
Billettique	477 563 €
SAEIV	719 276 €
Bus	9 756 000 €
Total	19 538 447 €

Financement du plan d'investissement

SMTC (fonds propres)	6 452 442 € HT
Crédit Bail	5 386 000 € HT
ADEME	270 000 € HT
FEDER	717 000 € HT
CAB	319 005 € HT
CG 90	3 122 000 € HT
Emprunts	3 272 000 € HT
Total général	19 538 447 € HT

Part fonds propres : 61 %
Part endettement bancaire : 17 %

Optymo Phase II

Acquisitions foncières	2 246 436 €
Travaux	32 215 405 €
Commercialisation/communication	2 275 000 €
VLS	869 539 €
ALS	2 389 000 €
Bus	3 192 000 €
Total	43 187 379 €

Financement du plan d'investissement

SMTC (fonds propres)	14 291 456 € HT
Crédit Bail	3 192 000 € HT
Ville de Belfort (projet global)	2 300 000 € HT
Ville de Belfort (sernam + travaux pour ordre)	2 002 877 € HT
Autres communes	130 000 € HT
CAB (projet global)	2 000 000 € HT
CAB (travaux pour ordre)	810 000 € HT
CG 90	2 000 000 € HT
Région Franche-Comté	1 911 046 € HT
Emprunts	14 550 000 € HT
Total général	43 187 379 € HT

Part fonds propres : 40 %
Part endettement bancaire : 34 %

GLOSSAIRE

ALS : Auto en Libre-Service

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

A/R ou AR : aller-retour

EMD : Enquête Ménages Déplacements

GES : Gaz à Effet de Serre

GPL : Gaz de Pétrole Liquéfié

H₂ : Hydrogène

HNFC : Hôpital Nord Franche-Comté

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

PPA : Plan de Prévention de l'Atmosphère

RTTB : Régie des Transports du Territoire de Belfort

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SMTC90 : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

TAD : Transport à la Demande

TC : Transports Collectifs ou Transport en Commun

THNS : Transport à Haut Niveau de Service

VAE : Vélo à Assistance Électrique

VLS : Vélo en Libre-Service

Ce rapport présente le bilan des actions du SMTC90 via l'instauration et la consolidation du réseau Optymo pendant la dernière décennie.

Il se base sur le Contrat de Mobilité rédigé en 2008 et apporte également une étude comparant le réseau Optymo à d'autres services de transports publics d'agglomérations comparables en matière de taille et de démographie.

Les ouvertures proposées sont majoritairement des actions pouvant être inscrites dans un futur document cadre pour la mobilité à l'horizon 2030-2035, successeur du Contrat de Mobilité.

Illustrations AUTB 2021, sauf mention contraire

