

mtc
créateur d' **optymo**

OPTYMO, PRÉPARE L'AVENIR

Créée en 2007, la marque Optymo est devenue synonyme d'innovation avec la commercialisation en 2013 de l'offre Triple Play. Avec un seul support, tous les clients Optymo peuvent bénéficier d'un service facturé à la demande, que ce soit pour les autobus urbains ou inter-urbains, les vélos et les autos en libre-service. Optymo a été un réseau pionnier pour le ticket unitaire par SMS, à destination des clients occasionnels.

Face aux défis environnementaux, Optymo innove encore avec l'arrivée de ses autobus Euro VI à hybridation légère. Une étape vers moins d'énergies fossiles avant l'échéance de 2022 qui verra l'apparition des premiers autobus à hydrogène.

Dans le même temps, le SMTC90 va partager ses compétences et ses savoir-faire dans les mobilités, au sein d'une nouvelle structure : Le Syndicat Mixte des Transports Nord Franche-Comté. Cet outil associant trois autorités organisatrices, va permettre de déployer une interopérabilité des titres de transport, une information et une identité communes sur l'ensemble du Territoire de Belfort, du Pays de Montbéliard et du Pays d'Héricourt.



SOMMAIRE

**OPTYMO,
LES 5 CLEFS
DU SUCCÈS**

PAGE 2-3

L'offre Optymo repose sur plusieurs prestations, des autobus urbains et inter-urbains aux vélos et autos en libre-service. Mais c'est aussi une approche innovante dans la billetterie ou la gouvernance.

**LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE
AUJOURD'HUI, ET DEMAIN**

PAGE 4-5

Pour Optymo, la transition énergétique se prépare sereinement. Avec une première étape, vers moins d'énergies fossiles grâce à des autobus Euro VI à hybridation légère. D'ici à 2022, le passage vers la société de l'hydrogène sera engagé.

**INTERVIEW : MARC ROVIGO
« UN MAAS SIMPLE EST
POSSIBLE »**

PAGE 6-7

Marc Rovigo, directeur général du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort évoque la méthode mise en place pour offrir davantage de services à coûts maîtrisés, le tout à l'échelle d'une ville centre de 50 000 habitants.

**FAITS ET CHIFFRES
AUTOUR
D'OPTYMO**

PAGE 8

Bilan chiffré de l'activité d'Optymo et du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort pour l'année 2018.

optymo

LES 5 CLEFS DU SUCCÈS

SIMPLICITÉ ET EFFICIENCE

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.**

L'accès aux réseaux d'autobus, aux vélos et automobiles en libre-service sera complété par une offre de transport solidaire. Le tout avec une seule et même carte nominative et gratuite. **Une seule démarche pour l'abonné** et c'est tous les modes de transport du Territoire de Belfort qui deviennent accessibles.

Prochaine étape : le transport solidaire. Il permettra de mettre en relation de co-voiturage des abonnés Optymo Triple-Play. Chacun trouvera une solution de mobilité, que ce soit au cœur de Belfort ou ailleurs dans le département.



L'INNOVATION À COÛTS MAÎTRISÉS

Le choix d'une régie à autonomie financière voulu en 2006 et d'une intégration poussée des services (billettique, informatique, marketing) a permis de **limiter au maximum les coûts.** Cela allège les structures administratives et offre un gain de temps lorsqu'il s'agit de prendre et d'appliquer les décisions.

Le choix initial de **privilégier l'offre de services** plutôt que des investissements lourds en infrastructures (type tramway) limite le recours à l'endettement. Un choix judicieux lorsque la crise de 2008, associée à la baisse des dotations de l'Etat, a fait sentir ses effets entre 2014 et 2017, ce qui a obligé le SMTC à restructurer son réseau et à réaliser des économies de 3 millions d'euros par an pour revenir à l'équilibre. Les 12 millions d'euros économisés sur 4 ans représentent **une année entière de transports sur Belfort !**



RÉSULTAT

Dès 2017 le trafic voyageurs en autobus repart à la hausse (+2,7 % avec 8 635 439 voyages). L'excédent brut de fonctionnement est supérieur à 586 000€.





UNE CARTE POUR TOUS LES TRANSPORTS DU TERRITOIRE DE BELFORT

Comment offrir la même facilité d'usage qu'une automobile sans les inconvénients ? Sachant que le vélo est le plus compétitif en temps de parcours en courte distance, que le bus optimise les flux aux heures de pointe et que l'automobile reste pertinente pour les voyages plus longs, à plusieurs ou pour le transport d'objets plus volumineux, l'idéal est de donner l'accès à tous ces modes à la fois.

De l'association des modes est née l'offre Triple-Play. Avec un maillage de 30 stations de vélos en libre-service, 62 stations pour les autos Optymo, des lignes de bus cadencées à 7 minutes dans Belfort, le SMTC90 a pu créer une offre massifiée de transports répondant aux besoins de tous les clients.



L'EXPÉRIENCE D'UN PIONNIER

A l'heure où de nombreux opérateurs et collectivités découvrent le MaaS (ou Mobility as a service, ou paiement à l'usage) Optymo peut se targuer d'être parmi les **pionniers en France**. En 2007, le Pass Optymo et le système de post-paiement sont mis en place. En 2009, est créé le ticket par SMS pour les visiteurs et voyageurs occasionnels. Une première dans une ville de taille moyenne.

En 2013, l'offre **Optymo s'étend avec Triple-Play incluant les vélos et voitures en location libre-service**. La fréquentation qui était de 4 800 000 voyages/an en autobus en 2006 est passée à 8 635 439 voyages/an en 2018. A cela s'ajoutent 100 000 locations de vélo et 26 000 locations de voitures. Un succès pour une agglomération de cette taille.

DES TARIFS ATTRACTIFS

Le post-paiement peut être générateur d'appréhensions pour le client. Optymo a levé ce frein potentiel avec **une tarification attractive et lisible** : voyage en bus à 1 € plafonné à 34 €/mois (tarif réduit plafonné à 11 €/mois), le TPMP à 2 €, le vélo à 2 centimes la minute, la voiture à 1 € de l'heure avec 20 centimes du kilomètre. **L'offre est d'une grande simplicité.**

RÉSULTAT

Plus de 30 000 Pass Optymo sont actifs chaque mois sur les 87 000 édités.

optymo

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : préparer l'avenir sereinement

INNOVANT DANS L'UTILISATION DU GPL CARBURANT EN 2007, LE RÉSEAU OPTYMO DOIT FAIRE FACE AUX DÉFIS DE LA LOI DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE.

MAIS QUELLE OPTION CHOISIR ?

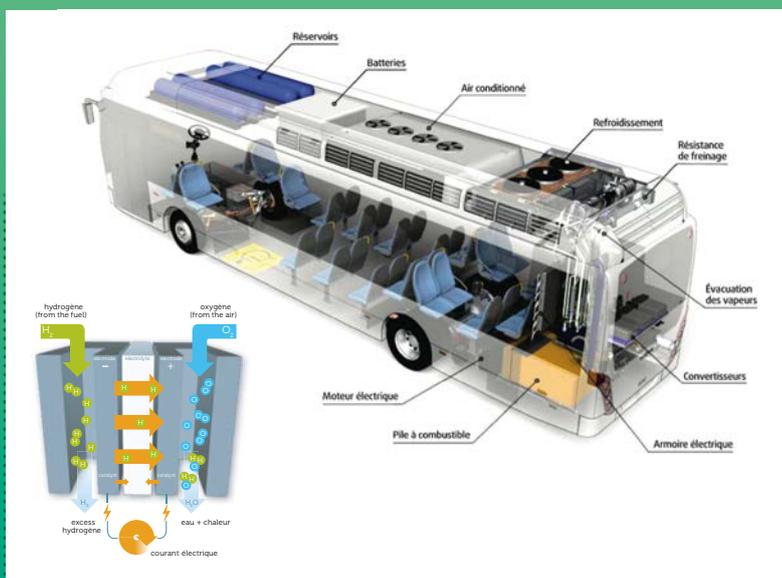
Le tout batterie pose encore de nombreuses questions, en particulier en terme d'exploitation (autonomie, durabilité, capacité en passagers), de prix de revient (coût d'acquisition associé aux stations de recharge, renouvellement des batteries) et de dépendance géopolitique. Le GNV, suite de la logique du GPL aurait pu être retenu. Mais l'utilisation du méthane fossile ne résout pas la question de l'indépendance énergétique. L'investissement dans une station de compression répondant aux besoins d'un réseau d'autobus est important et engage la collectivité pour des décennies.

Le choix a été fait de renouveler les autobus les plus anciens, datant de 2007, avec une technologie Euro VI-d, la plus aboutie des moteurs thermiques, avec une solution d'hybridation légère permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Optymo innove en déployant, pour la première fois en France, la nouvelle génération d'autobus MAN Lion's City EfficientHybrid. Une génération d'autobus Euro VI dite « mild hybrid » où l'unité de récupération d'énergie à la décélération permet de réduire sensiblement les consommations de gazole (donc les émissions polluantes dans l'atmosphère). Cette hybridation légère est nettement plus simple et économique que les hybridations traditionnelles, qu'elles soient dites parallèles ou séries. Ces 30 nouveaux autobus prendront le relais des modèles GPL d'ici à la fin de l'année 2019.



UN EXEMPLE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

A plus long terme, et pour répondre aux exigences de la loi de transition écologique pour la croissance verte d'août 2015, et accroître la qualité de vie aux Belfortains, le choix est de déployer 27 autobus électriques alimentés à l'hydrogène. Ces autobus associent batteries et pile à combustible. Les avantages portent sur la réduction drastique des émissions : que l'on parle de bruit ou de gaz à effet de serre. Le bénéfice de cette option est double : la réduction du nombre de batteries garantit une capacité en passagers intacte. Tandis que la pile à combustible alimentée à l'hydrogène garantira une autonomie compatible avec les conditions d'exploitation des autobus Optymo.



D'ici à 2025, tout un écosystème se déploiera sur le Territoire de Belfort. Avec l'électricité générée par l'incinérateur de traitement des déchets ménagers de Bourgogne, 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, etc. 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. Le déploiement des autobus Optymo à pile à combustible est un puissant levier en faveur de la transition vers la société de l'hydrogène. •



INTERVIEW

MARC ROVIGO DIRECTEUR GÉNÉRAL DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU TERRITOIRE DE BELFORT

UN MAAS SIMPLE EST POSSIBLE !

MARC ROVIGO INVITE À S'INSPIRER DE L'EXPÉRIENCE DE BELFORT, 50 000 HABITANTS, POUR METTRE EN PLACE UN MAAS (MOBILITY AS A SERVICE) SANS INVESTIR DANS DES TECHNOLOGIES COÛTEUSES.

Comprenez-vous la volonté de beaucoup de villes de bâtir leur propre MaaS ?

Oui et c'est vraiment dans cette direction qu'il faut aller. Pour qu'une personne dispose avant d'arriver dans n'importe quelle ville des informations nécessaires pour s'y déplacer et accéder facilement à toutes les mobilités possibles. A Belfort, nous cultivons cette facilité d'usages multiples depuis quinze ans. J'ai le plus grand respect pour ce que je vois se développer sur le thème du MaaS, mais les solutions ressemblent parfois à des constructions d'ingénieurs. Cela peut finir par coûter cher. Helsinki, nous avons regardé. Tout dans un seul abonnement, excellente idée ! Mais derrière, l'agrégation des opérateurs est compliquée et c'est finalement très cher pour le citoyen. Plus près de chez nous, la Suisse a créé un abonnement pour se déplacer dans le pays tout entier, avec des clés de répartition financière entre opérateurs. Mais c'est la Suisse ! J'invite aussi à venir voir à Belfort ce que nous avons mis en place à notre façon, à notre échelle et avec les moyens du bord, depuis quinze ans. Une sorte de MaaS avant le MaaS.

En quoi l'expérience de Belfort est-elle particulière ?

Nous sommes, en France, la seule autorité organisatrice à maîtriser nous-mêmes, la chaîne des mobilités sur la totalité du département : bus, vélo, voiture en autopartage. Nous les proposons en quantité telle et de façon si simple qu'ils apportent le même service que si les personnes

en étaient propriétaires. De cette façon, elles en viennent à se passer de leur voiture.

Le bus, par exemple, c'est toutes les 7 minutes sur les deux lignes principales. Pas mal pour une ville de 50 000 habitants ! Les voitures en autopartage, elles sont 80, sans caution, sans abonnement. Nous voulions que les gens en disposent dans les 500 m autour de chez eux. Une étude poussée auprès des utilisateurs nous a indiqué qu'ils avaient changé leurs habitudes. Un bon nombre d'entre eux ont abandonné leur seconde voiture, certains même la première. Les quelques 300 répondants à notre enquête ont parcouru 400 000 km par an de moins dans la ville en voiture.

Autre exemple : les vélos en libre-service, 290 dans 30 stations jusqu'à la première couronne autour de Belfort. Résultat : 120 000 locations la première année, en 2014 ; 100 000 aujourd'hui. Et 14 % parmi ceux qui ne l'utilisent plus se sont achetés un vélo. Le goût du vélo leur est revenu, pas besoin de location de longue durée.

Tous ces services sont disponibles avec une carte gratuite, notre Pass Optymo, utilisations facturées à la fin du mois avec une tarification très simple : 1 € le voyage pour le bus ; 2 centimes la minute pour le vélo ; 1 € de l'heure et 20 centimes du kilomètre pour la voiture. Avec, pour le bus, des plafonds : 34 € par mois pour un salarié, 11 € pour un bénéficiaire de tarif social. Nous ajouterons bientôt le transport solidaire. Demain ce seront les TER, les taxis, les trottinettes, les gyropodes, que sais-je ? Les systèmes à mettre en place pour les gérer devront être

ouverts mais permettre de maîtriser les coûts et respecter les finances publiques.

L'abondance d'offres et la facilité d'usage nous ont permis de passer de 4,8 millions de voyages en 2006 à presque 9 millions aujourd'hui. Tout cela sans dépenser des fortunes.

Vous avez une vision très publique des choses... ?

Oui, c'est le choix qui a été fait quand Belfort a opté pour sa régie en 2006. Je comprends que l'on fasse autrement. Cela demande une très forte implication de l'autorité organisatrice. C'est aussi un état d'esprit, une grande vigilance quant aux deniers publics. A l'époque, passant en régie, dans la même épure financière, nous avons fait tenir 1 million de kilomètres en plus, grâce à des gains de productivité, notamment la vitesse commerciale qui est passée de 14 à 21 kilomètres par heure, le nombre de kilomètres qui a été multiplié par deux pour chaque conducteur. Aujourd'hui, nous réalisons toujours le maximum de choses en interne. La plus grande part du développement informatique, par exemple, est l'œuvre de nos deux ingénieurs. Nous avons lancé le ticket par SMS sur smartphone dès 2009.

**TOUT DANS
UN SEUL
ABONNEMENT,
EXCELLENTE
IDÉE !**

Un MaaS peut donc se bâtir de façon peu dispendieuse ?

C'est ce que nous pensons. Car les technologies peuvent coûter cher. Je ferais le parallèle avec la billettique. Nous l'avons repensée pour que cela s'apparente au modèle du « télépéage » pour chaque moyen de déplacement per-

mettant de faire le lien avec le compte personnel des clients, la consolidation, la facturation, le paiement étant effectués en back-office, pour la plus grande satisfaction de nos clients ; Ainsi est né le compte mobilité : une facture pour les trois modes de transport. Le post-paiement était impossible dans les billettiques standards pour les vélos et les voitures. Là, avec le MaaS, il va s'agir de mettre des données de mobilité en commun. Je sais bien que la loi LOM propose des avancées. Mais je vois difficilement les grands opérateurs privés partager l'intégralité de leurs données. Je comprends aussi qu'ils ne consentent pas aisément à se « séparer » de leurs clients. Cela va demander des accords compliqués. En ce qui nous concerne, à Belfort, nous passons contrat, mais nous maîtrisons la relation finale avec le client. C'est ce que nous avons fait avec Smooove pour les vélos et Vulog pour les voitures mais en marque blanche.

Vous ne croyez pas, autre sujet, à la productivité d'un réseau par la meilleure exploitation de ses données ?

Si bien sûr, mais je ne peux m'empêcher de penser que le cœur de notre métier est la mobilité du quotidien pour plus de 90 % de nos clients. Il y a des limites à vouloir enchaîner les moyens de déplacements différents. A un moment, le client arbitre entre ce qui est faisable et trop compliqué.





5 377 106 kms en 2018
tous services confondus (lignes régulières urbaines et suburbaines, scolaires et TPMR)



8 635 439 voyages en 2018
23 724 voyages par jour



145 000 habitants desservis,
soit la totalité du département
82 941 titulaires du pass Optymo



150 bus et cars mobilisés
quotidiennement



3 982 utilisateurs du vélo
100 117 locations de vélos
en libre-service en 2018



3 948 utilisateurs inscrits
26 258 locations d'autos en
libre-service en 2018.

FAITS ET CHIFFRES AUTOUR D'OPTYMO

OPTYMO EST LE RÉSULTAT DES DÉCISIONS ANNONCÉES DANS LE CONTRAT DE MOBILITÉ DE 2008 À SAVOIR : AUGMENTER LE POUVOIR D'ACHAT DES MÉNAGES, LUTTER CONTRE L'EXCLUSION, PRÉSERVER LA SANTÉ PUBLIQUE ET GARANTIR UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES TERRITOIRES.

La révolution Optymo a été déployée en totalité en 2013 avec l'offre Tripe-Play. Soit 270 vélos en libre-service répartis sur 30 stations suivis en décembre 2013 d'une offre d'auto en libre-service.

Aujourd'hui, 78 voitures (citadines, familiales et utilitaires) sont mises à la disposition de nos utilisateurs avec 30 % du parc renouvelé.

QUI FAIT QUOI SUR LE RÉSEAU OPTYMO ?

■ LE RÉSEAU URBAIN

Depuis le 1^{er} janvier 2007, le SMTC a confié l'exploitation du réseau de transport des lignes urbaines à la Régie des Transports du Territoire de Belfort. La RTTB exploite 6 lignes régulières et 304 points d'arrêts, du lundi au samedi de 5h30 à 23h30.

■ LE RÉSEAU SUBURBAIN ET SCOLAIRE

Depuis la refonte de 2016, cinq transporteurs assurent l'offre de transports. Elle se décline en 7 lignes principales cadencées, 12 lignes secondaires, 4 lignes spécifiques pour les dimanches et jours fériés, des renforcements à destination des scolaires (lignes ouvertes à tout public), 1 ligne directe par autoroute de Belfort Gare à Montbéliard Acropole à raison de 6 courses par jour.

■ LES RPI

Il existe 20 organisateurs secondaires de transport scolaire, dont 17 communes ou syndicats de communes pour les élèves scolarisés dans l'enseignement du 1^{er} degré. Trois organisateurs secondaires nous ont confié le marché de transport scolaire qu'ils organisaient auparavant. Le SMTC prend en charge 50 % du coût du transport.

■ LE RÉSEAU TPMR

Ce service est réservé aux personnes à mobilité réduite, justifiant d'un taux d'invalidité de 80 %. Les trajets couvrent tout le département, sur réservation, d'adresse à adresse, du lundi au samedi de 8h à 18h30 (sauf les jours fériés). Le coût du trajet est de 2 euros avec le Pass Optymo.

■ LE VÉLO ET L'AUTO EN LIBRE-SERVICE

Ces services sont exploités en direct, par le SMTC, concernant l'auto en libre-service (ALS) et par la RTTB pour le vélo en libre-service.