

# Table ronde

opthymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



**Mobilité:**  
comment faire  
beaucoup  
**PLUS**  
en dépensant  
**MOINS**



Déroulé des deux tables rondes sur la mobilité qui se sont déroulées le 13 février 2014 à Paris, amphithéâtre MACIF.  
Contributeurs : L.Bu, C.Proust, C.Dietrich, B.Marzloff, J.Macheras, M.Rovigo, A.Peters, M.Desforges, M.Delayer, C.Pierret.  
Contact : valerie.negro@smtc 90.fr – 03 84 90 44 65

Réduire radicalement les coûts des transports publics en proposant un meilleur service, c'est possible !  
Présent sur le Territoire de Belfort, le système peut être adapté à de nombreuses villes moyennes.

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

**L**es villes moyennes peuvent atteindre la même utilisation des transports en commun et du vélo que les grandes villes, soit 300 voyages par an et par habitant. Elles peuvent permettre aux ménages de faire des gains de pouvoir d'achat de l'ordre de 3000€ par an, soit environ le montant des impôts locaux. Elles peuvent en profiter pour transformer leur centre-ville et le rendre plus attractif face aux grandes métropoles. Pour atteindre ces objectifs, il existe des solutions beaucoup moins coûteuses que celles des grandes villes. Après avoir été mises en œuvre avec succès sur le Territoire de Belfort, ces solutions peuvent désormais être adaptées à d'autres territoires, en France et en Europe.

En ce début d'année 2014, un système de transport en rupture totale avec celui des grandes agglomérations a été mis en place sur le Territoire de Belfort. Il s'agit de l'offre **Optymo "Triple Play" Bus + Autos + Vélos** :

- un réseau de bus à très haut niveau de service pour les déplacements quotidiens,
- des vélos en libre-service pour les déplacements très courts,
- des voitures pour les déplacements longs qui sortent du pôle urbain, du département ou même du pays.

Cette offre globale permet au ménage d'abandonner la propriété individuelle d'une voiture et d'économiser ainsi environ 3000€ par an.

Les réseaux et les villes intéressés par cette nouvelle approche sont venus voir sur place les aménagements et les premiers résultats. Devant l'intérêt manifesté, Optymo a décidé d'organiser une demi-journée de présentation et de débats à Paris. Elle permettra aux acteurs du transport — élus, techniciens territoriaux, bureaux d'études, sociétés — de se faire une idée plus précise des solutions concrètes. Chacun pourra en débattre avec les experts présents au cours de la table ronde portant sur l'offre Optymo et sur ses aspects économiques.

La MACIF, assureur n°1 du secteur automobile et partenaire d'Optymo, a souhaité soutenir l'initiative en mettant à disposition ses locaux parisiens. La contribution de la MACIF découle naturellement des bénéfices apportés par la nouvelle approche des transports en commun : accroissement de pouvoir d'achat pour les ménages, diminution de la dépense publique, gains de santé publique, amélioration du cadre de vie, élargissement du droit à la mobilité. Tous ces enjeux sont à la fois au cœur du projet mutualiste et d'un développement durable des villes.

**Christian Proust**

Président d'Optymo-SMTC90

**optymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Première table ronde

**14h00** Accueil par la journaliste **Capucine Graby**. Présentation des participants.

**14h15** Introduction

**14h30** Table-ronde *“Optymo pour les villes moyennes, l’offre triple-play (bus + vélos + autos)”*

*Quelle fréquence de bus, quelle densité de vélos et d’autos en libre-service pour modifier vraiment les comportements en matière de déplacements ? Comment le service d’autos partagées peut-il développer massivement l’usage des transports en commun ? Quelles économies les ménages peuvent-ils attendre en renonçant à la possession individuelle d’une voiture ?*

## **Participants :**

- **Christian Proust**, président d’Optymo-SMTC90
- **Denis Baupin**, député d’Europe Écologie Les Verts et vice-président de l’Assemblée nationale (*sous réserve*)
- **Clément Dietrich**, directeur du développement commercial & marketing Optymo-SMTC90
- **Bruno Marzloff**, sociologue des mobilités, groupe Chronos
- **Jean Macheras**, Fédération Nationale des Associations d’Usagers des Transports (FNAUT)
- **Ludovic Bu**, expert mobilité

**Débat avec la salle.**



**Ludovic Bu**

**Expert mobilités durables**

**Co-auteur de "Les transports,  
la planète et les citoyens",  
Rue de l'échiquier, 2010**



# Quels diagnostic des enjeux et des problématiques transport ?



optymo  
Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



Mobilité: comment faire beaucoup **PLUS** en dépensant **MOINS**

# L'explosion du transport motorisé

**une explosion en fréquentation et en distances parcourues, et en coûts**

**27% de fréquentation en plus en 10 ans**

**Doublement du périmètre desservi par les TC, entraînant une baisse de 30% de la densité du territoire desservi.**

**Et il y a toujours quelqu'un pour dire que, « oui, mais chez moi, il n'y a pas de bus »...**

**opthymo**  
Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



**Mobilité: comment faire beaucoup PLUS en dépensant MOINS**



# Des réseaux saturés et usés

**A terme, une explosion probable, comme on en vit régulièrement dans les RER, TER et autres trains régionaux (Ile de France, PACA, Midi-Pyrénées, etc.)**



**Mobilité: comment faire beaucoup PLUS en dépensant MOINS**



# Le mantra "report modal"

**Tous les documents publics parlent de la recherche d'un report modal.**

**Aucune étude qui se vante de résultat de fréquentation supplémentaire des TC ne chiffre combien de voitures ont été abandonnées...**

**D'ailleurs, seule la part modale de la voiture et des deux roues motorisés a progressé entre 1982 et 2008 (Insee)**

**J'affirme au passage que le seul moyen d'obtenir du report modal, c'est la substitution, pas l'empilement. En un mot : remplacer un mode de déplacement par un autre.**

**Problème : si on obtenait du report modal, ce serait au profit de réseaux déjà saturés et déficitaires...**



TC : Transports collectifs

# La quadrature du cercle budgétaire

**La seule baisse connue ces 10 dernières années, c'est la tarification, avec un -4% pour les tickets et -7,2% pour les abonnements en euros courants (c'est à dire une fois l'inflation enlevée).**

**Les recettes couvraient 39%, elles n'en couvrent plus que 31%. Et si on ajoute l'investissement dans le calcul, on tombe à 20% !**

**Et pourtant, les voyageurs trouvent que « c'est trop cher ».**

**Heureusement, il existe des contre exemples, ou plutôt, des exemples : quelque chose me laisse entendre que nous parleront d'Optymo cet après-midi.**



# Le défi : de nouveaux acteurs sur le marché des déplacements

**Les malgré eux :**  
**les constructeurs et fournisseurs de services autos**

**Les incontrôlables :**  
**VTC, covoiturage, outils collaboratifs**

**Ceux qu'on n'avait pas vu venir :**  
**Google, Orange, etc. Aujourd'hui, contrôle de la data, la donnée, et des moteurs de recherche. Demain, la vente de tickets via les smartphones ?**  
**Notamment des tickets « sans couture »**



**Mobilité :** comment faire beaucoup **PLUS** en dépensant **MOINS**



VTC : Voiture de Tourisme avec Chauffeur

# Une demande de déplacements sans couture

**Pas évident lorsqu'on regarde la  
myriade d'acteurs dans le domaine.  
Gagneront ceux qui mangeront les  
autres ?**

**oplymo**  
Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



**Mobilité:** comment faire beaucoup **PLUS** en dépensant **MOINS**



# La quadrature du cercle du découpage territorial

**Exemple : Mâcon et ses 9 AOT !**

**Ce découpage parfois abscons rend le sans couture très difficile**



**Mobilité :** comment faire beaucoup **PLUS** en dépensant **MOINS**



AOT : Autorité Organisatrice de Transports

# Le défi multiple :

## transition énergétique, pour éviter la douloureuse énergétique !

### Et défis environnementaux

Les objectifs du Grenelle de l'environnement : objectifs de transfert modal de 18 Milliards de voyageurs par km (soit 3 Milliards de voyages) supposeraient 5,7 Milliards d'€ de dépenses publiques supplémentaires



Mobilité: comment faire beaucoup **PLUS** en dépensant **MOINS**



# Lever les freins à l'usage

**pour ceux qui ne savent pas utiliser les transports en commun**

**pour ceux qui utilisent irrégulièrement les transports en commun (et n'ont généralement pas de pass / abonnement)**

**lorsqu'on passe d'une ville à l'autre**



# Conclusion sous forme de questions

**Le principal objectif des politiques publiques pour les années à venir ne doit-il pas être de réduire les besoins en distances parcourues ?**

**Comment en faire beaucoup plus en dépensant moins ?**



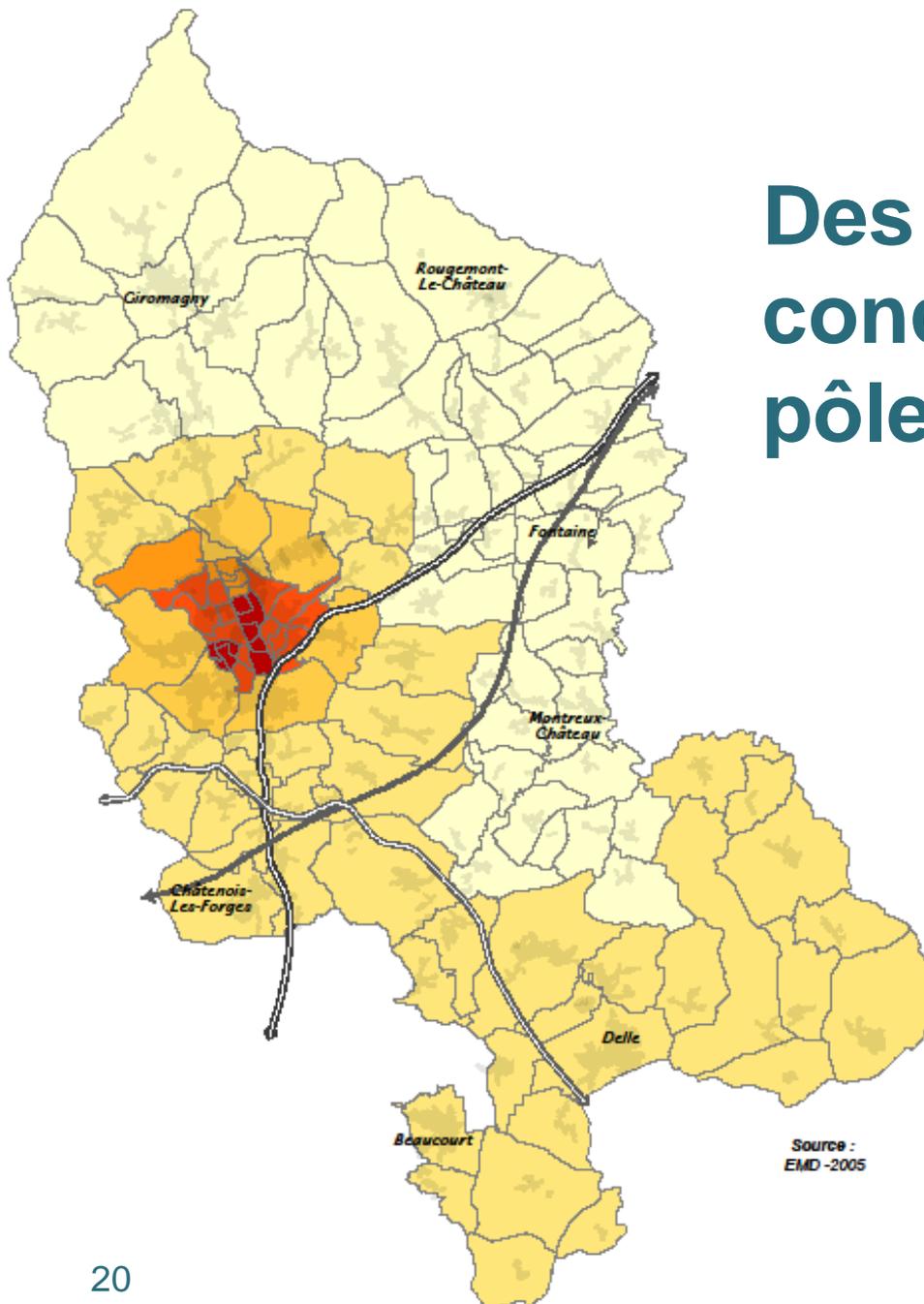




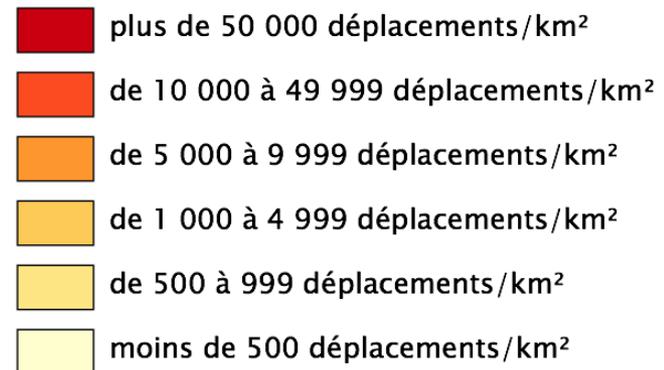
# Christian Proust

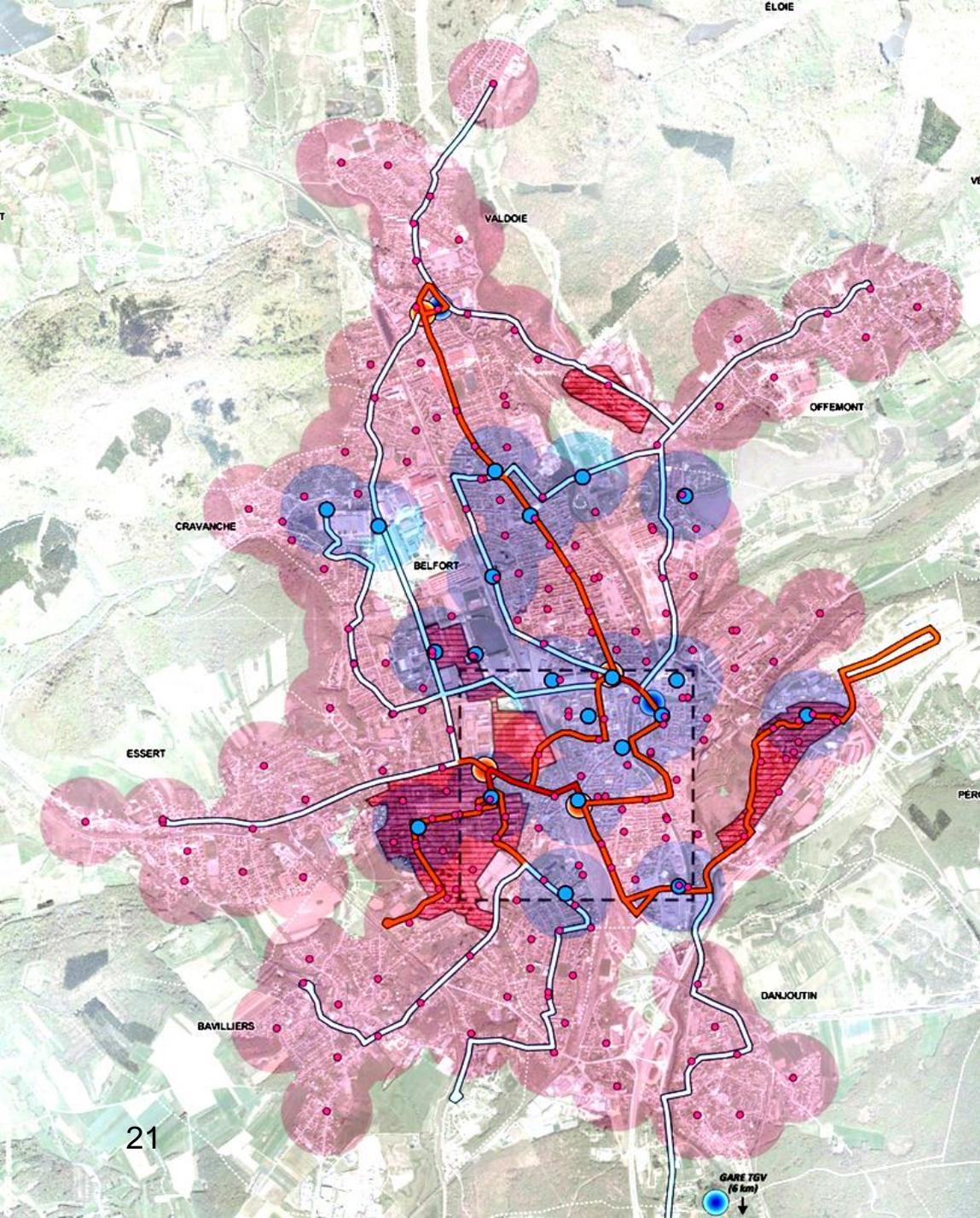
## Président Optymo-SMTC90

# Des déplacements concentrés sur le pôle urbain de 19 km<sup>2</sup>



Nombre de déplacements par jour  
(depuis, dans et vers la zone)  
par rapport à la superficie de la zone





# L'offre 2014

## Bus urbains

 *fréquence 10 minutes*

 *fréquence 5 minutes*

 *fréquence 3 minutes et moins*

## Vélos Libre Service

 *station VLS*

## Autos Libre Service

 *stationnement 1 voiture*

**oplymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Prévisions offre 2017

## Bus urbains

-  fréquence 10 minutes
-  fréquence à 7 minutes
-  fréquence 5 minutes
-  fréquence 3 minutes et moins

## Vélos Libre Service

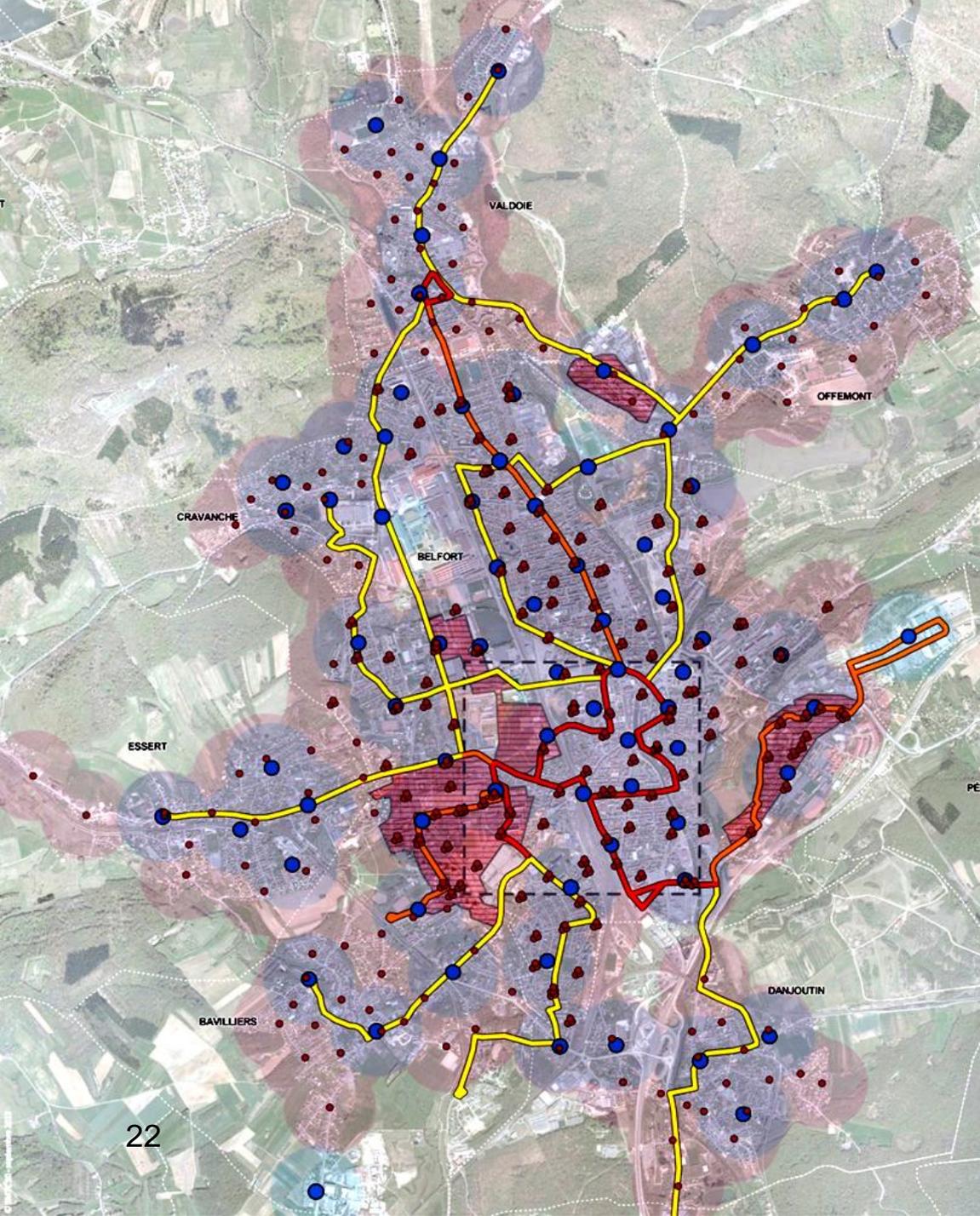
-  station VLS

## Autos Libre Service

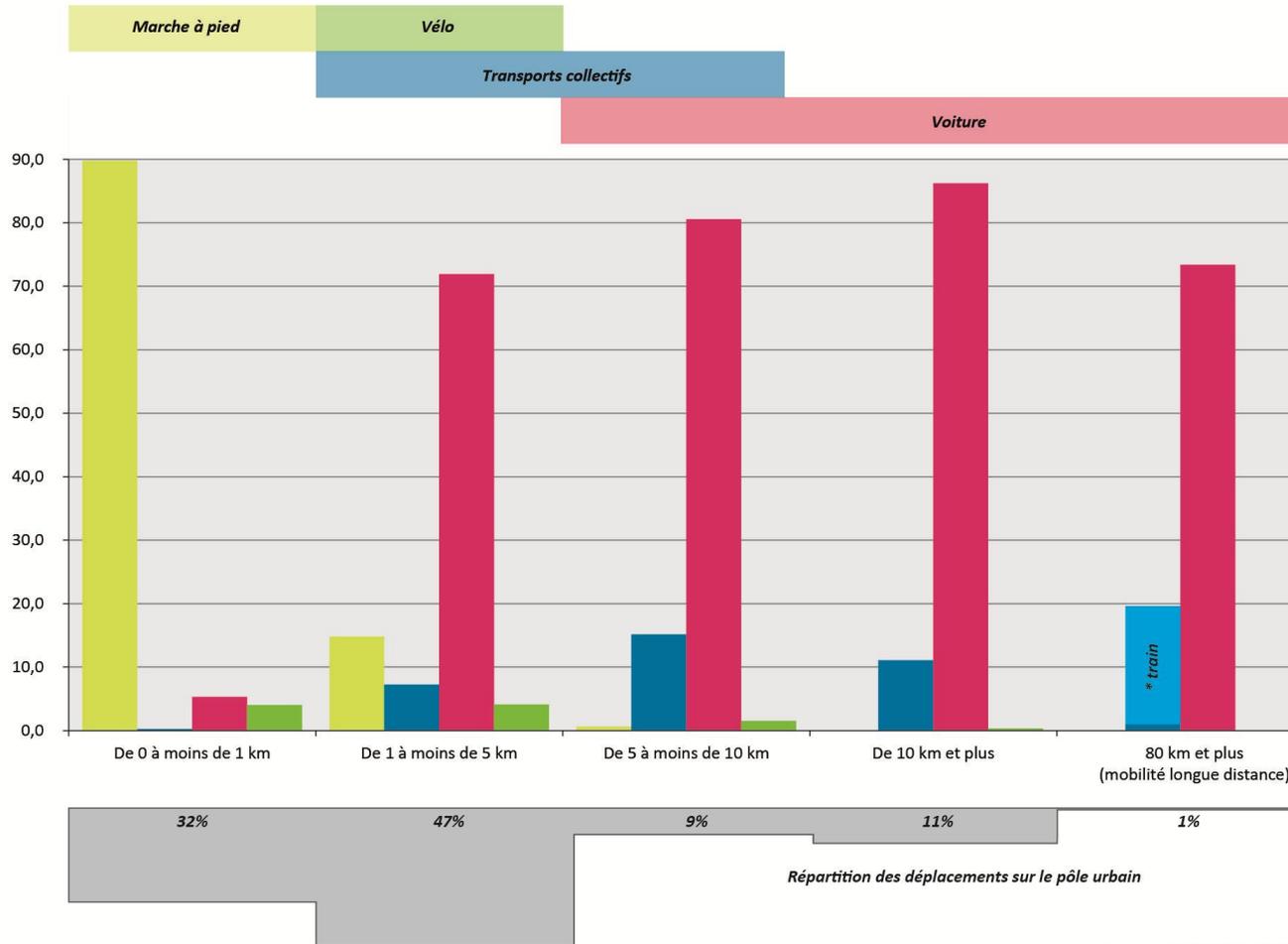
-  stationnement 1 voiture

oplymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



# Une offre globale qui cherche à apporter une réponse adaptée à chaque distance



Sources : EMD 2005, ENT D 2008

**oplymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Diminuer de façon importante le budget voiture des ménages

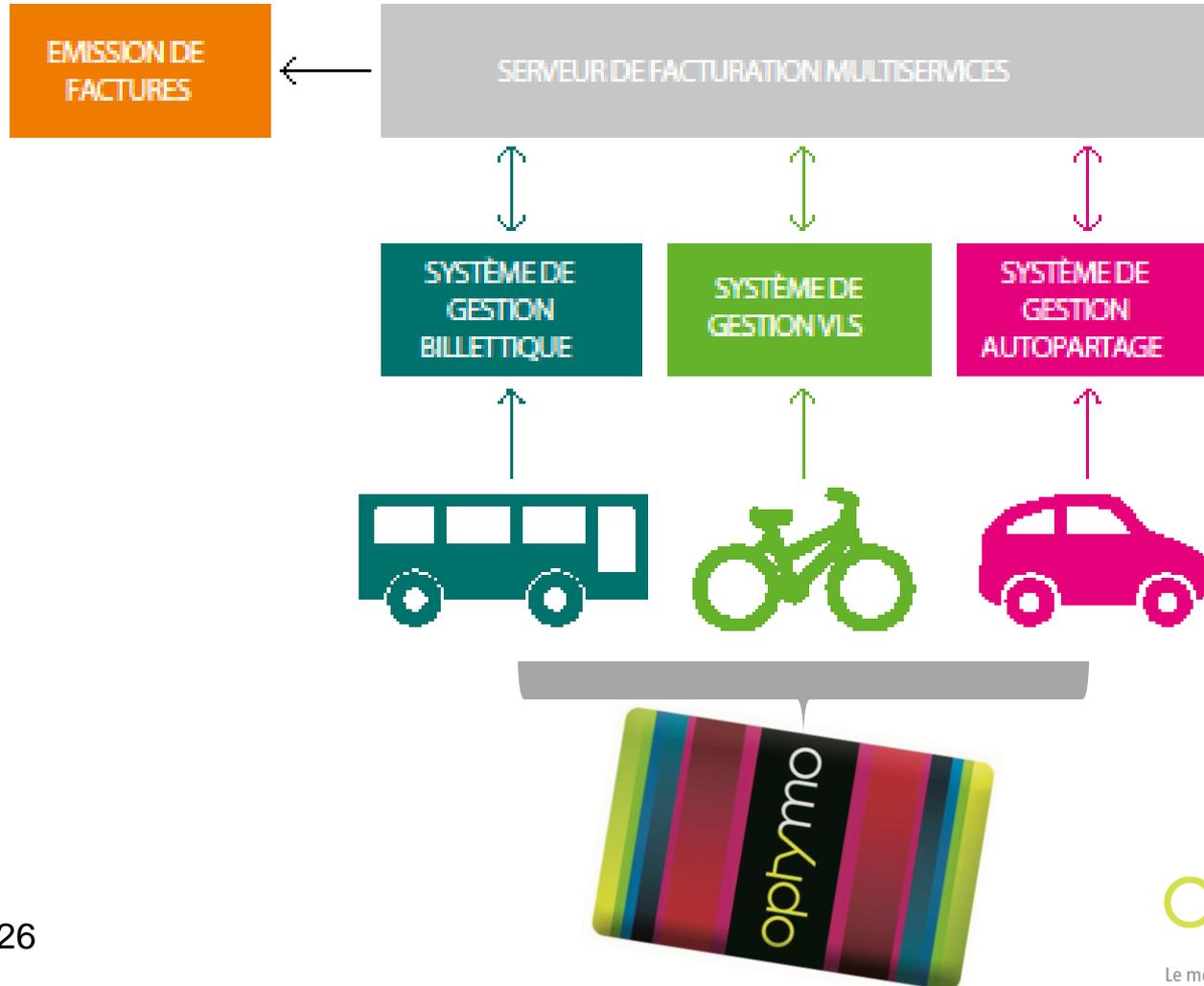


en Euros	MODELES			
	Occasion Essence Renault Clio	Neuve Essence Renault Clio	Diesel Logan	Neuve Diesel Peugeot 308
<b>Nb de km parcourus/an</b>	<b>8 751 km</b>	<b>8 751 km</b>	<b>8 751 km</b>	<b>15 368 km</b>
Achat moins reprise	974	2 784	2 354	3 374
Frais financiers	56	344	341	522
Assurance	200	610	590	746
Carburant	891	795	574	966
Entretien	532	756	830	1496
Garage du véhicule	-	570	570	570
Péage	134	190	190	317
<b>Total TTC</b>	<b>2 787</b>	<b>6 049</b>	<b>5 449</b>	<b>7 991</b>
<b>Coût au km</b>	<b>0.318</b>	<b>0.691</b>	<b>0.622</b>	<b>0.520</b>
<b>Coût mensuel</b>	<b>232</b>	<b>504</b>	<b>454</b>	<b>666</b>

# La qualité de l'offre bus est essentielle

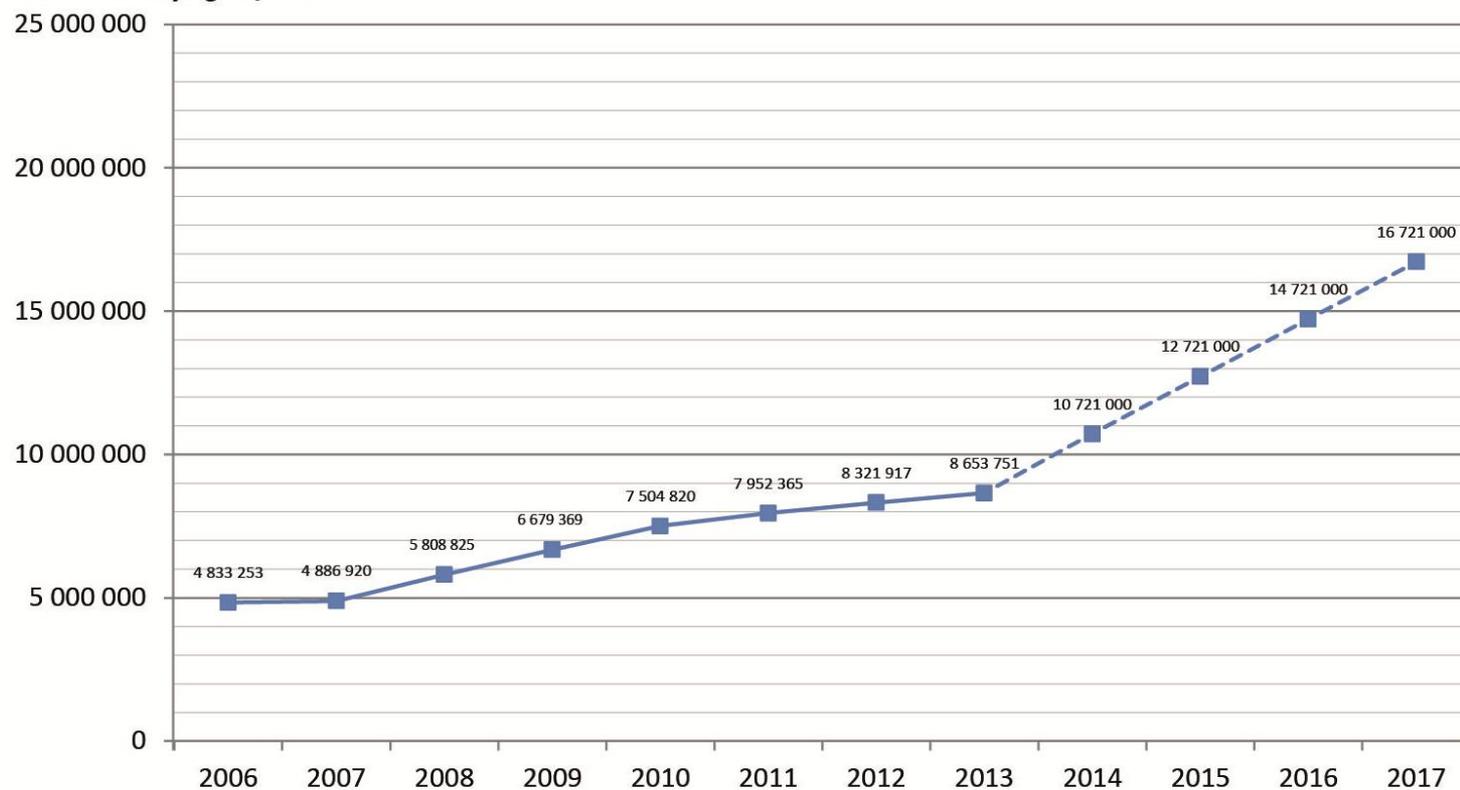
Réseaux	Fréquence moyenne	Voy./km/véhicule	véhicule/heure	voy./km/heure
Métro Paris	~ 3 minutes	32	20	640
Tram Province	5 minutes	11,8	12	142
Réseaux de Bus Haut Niveau de Service	8 minutes	6	7,5	45
Réseaux de bus + de 500 000 hab.	9 minutes	4,9	6,6	32
Réseaux de bus de 250 000 à 500 000 hab.	10 minutes	3,6	6	22
Réseaux de bus de 100 000 à 250 000 hab.	15 minutes	2,5	4	10
Réseaux de bus de - 100 000 hab.	30 minutes	2,2	2	4

# Tout comme la simplicité du service



# Pour atteindre l'objectif de transport

*nombre de voyages / an*





**Clément Dietrich**  
Directeur développement  
commercial&marketing  
Optymo-SMTC90

# Optymo en quelques chiffres

Progression du nombre de clients  
abonnés actifs depuis 6 ans

**+ 353 %**

*13 299 à 60 197*

Progression de la fréquentation du  
réseau depuis 6 ans

**+ 93 %** réseau urbain

*3 526 M à 6 792 M*

**+ 79 %** tous réseaux

*4 886 M à 8 734 M*

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Post facturation

## Préalable

- Billettique sans contact : le Pass Optymo
- Fin de la vente des abonnements en pré-paiement
- Fin de la vente des tickets unitaires
- Rationalisation des tickets



## Le post-paiement

Deux idées fortes : paiement sur consommation + plafonnement mensuel

Nb de trajets par mois	Coût du trajet	Calcul	Facture tarif NORMAL	Facture tarif REDUIT
0 trajet	0,80 €	0 trajet x 0,8 =	0,00 €	0,00 €
1 trajet	0,80 €	1 trajet x 0,8 =	0,80 €	0,80 €
2 trajets	0,80 €	2 trajets x 0,8 =	1,60 €	1,60 €
3 trajets	0,80 €	3 trajets x 0,8 =	2,40 €	2,40 €
...	...	...	...	...
11 trajets	0,80 €	11 trajets x 0,8 =	8,80 €	8,80 €
12 trajets	0,80 €	12 trajets x 0,8 =	9,60 €	<del>9,60 €</del> 9,00 €
15 trajets	0,80 €	15 trajets x 0,8 =	12,00 €	9,00 €
...	...	...	...	...
38 trajets	0,80 €	38 trajets x 0,8 =	30,40 €	9,00 €
39 trajets	0,80 €	39 trajets x 0,8 =	<del>31,20 €</del> 31,00 €	9,00 €
50 trajets	-	-	31,00 €	9,00 €
75 trajets	-	-	31,00 €	9,00 €
100 trajets	-	-	31,00 €	9,00 €
...	...	...	...	...

1 titre identique  
quelles que  
soient les  
habitudes de  
consommation

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Développement commercial

Changer d'état d'esprit : le client que l'on n'a pas n'est pas le fautif

- 1 - Une force de vente pour plus de proximité
- 2 - Intégrer la vente au sein de tous les services
- 3 - Développer la prospection des pros
- 4 - Diversifier l'offre et rechercher de nouveaux potentiels
- 5 - Animer le réseau de distribution
- 6 - Développer les partenariats commerciaux
- 7 - « Rentabiliser » les partenariats institutionnels
- 8 - Un soutien marketing direct permanent
- 9 - Dynamiser la prescription
- 10 - Généraliser et optimiser l'utilisation des NTIC
- 11 - Une stratégie de communication au service du développement

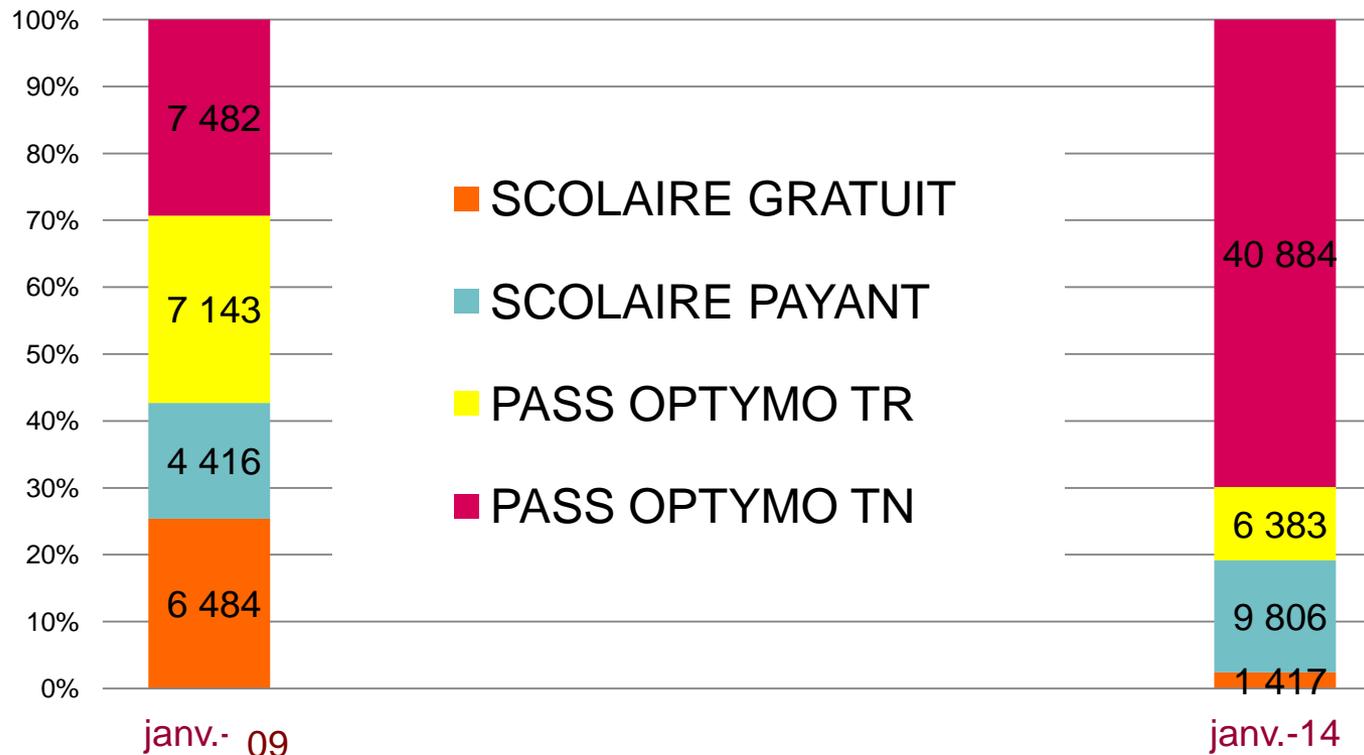


ophymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Résultats

**60 000 clients inscrits équipés d'un titre de transport valide**  
**Un changement total du portefeuille client**



**Objectif : 72 000 fin 2015, soit 50% des habitants du département**

**optymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Forces du fichier clients

- 1 – Des clients connus, informés, stimulés
- 2 – Des données riches pour optimiser les services et l'exploitation
- 3 – Une ouverture massive aux nouveaux services



# Modes partagés (présentation)

## Vélos en Libre Service Optymo



Mise en service 22 avril 2013

## Autos en Libre Service Optymo



Mise en service 17 janvier 2014  
(test depuis le 01/12)

# Les vélos en libre-service Optymo

200 vélos équipés de la Smoove Box répartis sur 21 stations (450 diapasons)  
Tarif : 0,02 €/minute

Et demain : location longue durée, stationnement sécurisé.

**Résultats : 90000 locations depuis le lancement, il y a six mois**



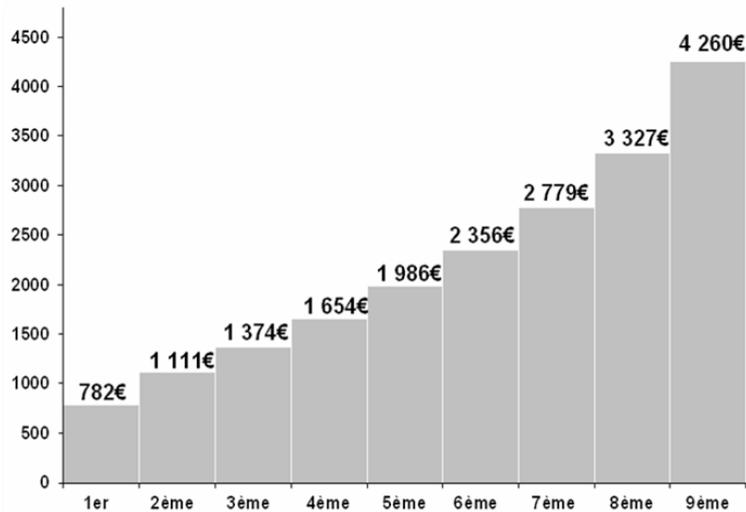
optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# L'auto en libre service Optymo

## Un mode de transport au service du pouvoir d'achat

revenu mensuel des ménages



**6 049 €**  
75/25  
**504 €/MOIS**

**7 991€**  
76/24  
**665 €/MOIS**

### PETIT ROULEUR

Véhicule essence Renault Clio III 1,2l  
TCE Expression Clim 6 CV  
Etat: neuve  
Revente au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

### MOYEN ROULEUR

Véhicule diesel Peugeot 308 1.6l HDI  
92 Access FAP 5 CV  
Etat: neuve  
Revente: au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 15 368 km

### PETIT BUDGET

Véhicule essence Renault Clio III 1,4l  
Dynamique 6 CV  
Etat: occasion de 4 ans: 38 000 km  
Revente à 8 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

### LOW COST

Véhicule diesel Dacia Logan 1.5 dCi  
75 Silver Line 4 CV  
Etat: neuve  
Revente: au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

**2 787€**  
66/34  
**232 €/MOIS**

**5 449 €**  
71/29  
**454 €/MOIS**

Chiffres :  juin 2013

# L'auto en libre service Optymo

## Les principes

### 1 – L'effet de seuil

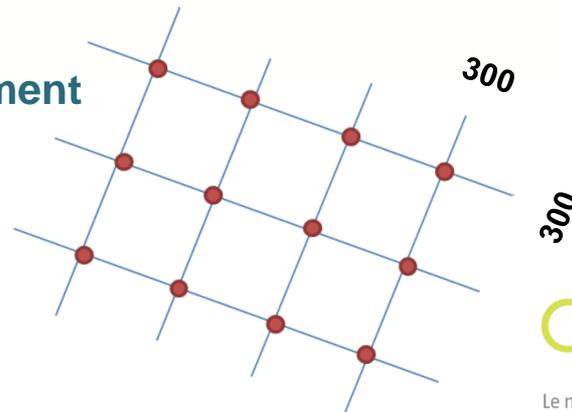
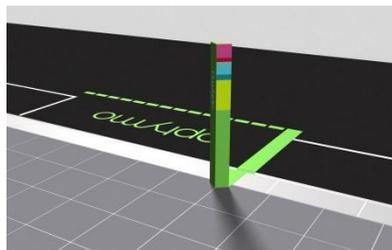
Afin d'être attractive, pertinente et visible, l'offre doit disposer d'un nombre suffisant de véhicules. **En 2014, nous lançons 200 véhicules.**

### 2 – La largeur de la gamme

La flotte doit répondre aux besoins variés des citoyens concernant la taille, le confort et la possibilité de transporter des personnes et/ou des biens.



### 3 – La proximité de stationnement



optymo

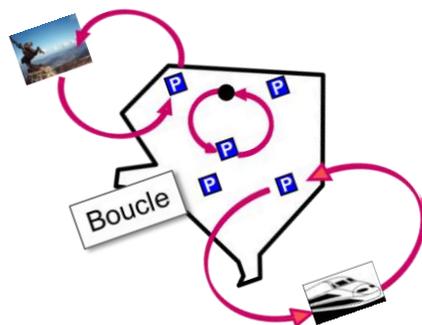
Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# L'auto en libre service Optymo

## Le fonctionnement



### 1 - Le fonctionnement en boucle



### 2 - La réservation

- par internet
- par téléphone
- dans le véhicule

### 3 - L'usage

- Ouvert a tous
- Sans restrictions
- Toute Europe
- Ecran tactile



### 4 - Les tarifs

	207+	Mégane	508	308CC	Bipper
Coût horaire	1€	1€	2€	2 <sup>50€</sup>	1 <sup>50€</sup>
Coût kilométrique	0,20€	0,20€	0,30€	0,35€	0,30€

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



**Résultats au 15 janvier 2014 :**  
**340 locations**  
**17000 KM effectués**



**Bruno Marzloff**  
Sociologue des mobilités  
Groupe Chronos

# Les transports : un enjeu d'innovation

"C'est un enjeu industriel."

"Ce sont aussi des innovations, un levier économique, un gisement d'emplois."

"Les transports, ce sont aussi des relations sociales.

"Sur le financement, nous devons faire preuve d'originalité."



M. Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, au Sénat, 6 février 2014

# Le défi des transports

- L'inflation du transport motorisé
- La facture énergétique
- Le déficit budgétaire
- Les défis environnementaux
- Les congestions
- Le modèle économique impossible des transports publics
- Une demande de mobilité choisie

# Les innovations d'OPTYMO-SMTC90

- Une conception du réseau qui épouse la demande
- Des modes de transport pertinents face aux investissements et aux usages
- Une offre "multimodale" (plusieurs modes de transports) originale
- Les modes en partage audacieux
- Une approche "servicielle" légère et puissante
- Une maîtrise du champ numérique : data, monitoring et services

## Texte intégral de Bruno Marzloff

Le projet de Belfort nous projette au carrefour de problématiques multiples. Si je rapporte ces extraits de M. Frédéric Cuvillier, dans un récent débat parlementaire au Sénat 6 février 2014, c'est parce qu'on y reconnaît la veine du projet de Belfort.

Le défi des mobilités se trouve au croisement d'un jeu de contraintes très coercitives auxquelles les approches traditionnelles ne sauraient répondre. Il n'est pas besoin de rappeler ni la contribution considérable des transports à la facture énergétique, donc au déficit budgétaire de la nation, ni sa place dans la pollution. Nous atteignons ce moment critique, on nous avons une injonction d'innovation sur ce sujet.

Dans ce même débat, Louis Nègre rappelait l'état de congestion récurrent "des voiries saturées en heures de pointe." Ces congestions témoignent d'une inadaptation croissante du dispositif aux besoins. Pour exemple, la SNCF elle-même souligne que son réseau Transilien fonctionne sur un taux d'occupation moyen de 40%, mais que ce taux grimpe à 200% lors des pointes de trafic des commutants se rendant et revenant de leur travail. Ce qui exclut d'emblée un modèle financier viable, et ce qui épuise les ressources publiques qui n'en peuvent plus de courir après une demande de déplacements motorisés qui croît plus rapidement que l'offre.

## Texte intégral de Bruno Marzloff (2)

• Il y a diverses réponses à ces ajustements de l'offre et de la demande. Si le Territoire de Belfort ne prétend pas résoudre le problème social et politique de l'organisation du travail qui façonne ces congestions, il a entrepris – avec la démonstration d'une énorme flexibilité – de formuler des solutions de productivité, en s'adossant à des innovations. Celles-ci sont d'ordre divers et elles agencent leurs performances respectives pour contribuer à des performances techniques, économiques et sociales, convergentes.

On identifie au sein du système de transport du SMTC90 des innovations :

- dans la conception même du réseau qui épouse la demande. Sa conformation obéit aux principes d'une capillarité fine du système "réseau-station" et d'une fréquence adaptée aux rythmes de la ville,
- dans les choix des modes de transport qui s'avère pertinent à la fois au plan des investissements et dans la réponse aux usages. C'est le choix délibéré des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) versus le tramway,
- dans son offre "multimodale" combinant intelligemment les modes de transport, et offrant l'opportunité de délaissier la voiture individuelle,
- dans l'introduction massive (à l'échelle du Territoire) de modes en partage (vélo et voiture). Ces derniers apportent une économie certaine dont profite à la fois la collectivité et les ménages,

## Texte intégral de Bruno Marzloff (3)

- dans une approche "servicielle" légère et puissante (rappelons que la carte d'abonnement est souscrite par près de la moitié de la population du territoire). Elle garantit des usages fluides d'un système de transports pourtant complexe et favorise les réflexes vers d'autres réponses que la routine automobile particulière et soliste,
- dans une maîtrise du champ numérique qui, au travers d'un recueil maîtrisé des données, lui confère – via ce "monitoring" des informations – une visibilité en temps réel de l'équilibre entre l'offre et la demande de déplacements.

Cet outil lui permet aussi de réfléchir aux évolutions du réseau. Ce sera notamment nécessaire quand il faudra s'attaquer aux mobilités périurbaines et rurales encore largement captives de l'automobile privée, chère et si peu productive.

J'en profite pour dire que le Territoire de Belfort s'est associé à un audacieux chantier que nous conduisons avec une vingtaine d'industriels, de start-up des transports et de territoires qui promet de résoudre les difficultés qui existent aujourd'hui dans la libre circulation de la donnée ; condition nécessaire d'une fabrique intelligente des services urbains.

Observons donc que la démarche entreprise sur le Territoire de Belfort se place d'emblée sur le terrain d'innovations multiples et convergentes. Elle s'inscrit aussi dans une lecture perspicace des usages des mobilités actuelles et elle insuffle un modèle entreprenant et terriblement innovant.

## Texte intégral de Bruno Marzloff (4)

Pour le dire autrement, le SMTC formule sa solution en partant de l'utilisateur. Il reste certes beaucoup à faire. Mais il y a là déjà de quoi inspirer de nouveaux modèles, dont l'essentiel des éléments sont reproductibles ailleurs, singulièrement dans les villes moyennes. J'ai compris que c'est justement là l'ambition du SMTC et de ses partenaires.

**Jean Macheras**  
**Fédération Nationale des**  
**Associations d'Usagers**  
**des Transports (FNAUT)**

# OPTYMO à Belfort

## Ce à quoi nous souscrivons sans réserve

- L'engagement en faveur **des transports collectifs** et des **modes de transports doux**
- La volonté de réduire la place de la **voiture individuelle**
- Les **performances** du réseau
- L'accessibilité, les véhicules au gaz
- Le titre unique (Bus + Automobile libre service + Vélo libre service), le post-paiement
- des tarifs très bas
- ...

# OPTYMO à Belfort : observations complémentaires

- La voiture n'est plus objet de désir de la part des jeunes
- L'autopartage a au contraire beaucoup de succès
- La non-possession d'une voiture induit des comportements nouveaux, favorisant les modes les mieux adaptés à la ville : marche, vélo, transports collectifs.
- L'offre combinée Automobile libre service + Vélo libre service + Transports en commun ne peut que favoriser ces derniers.
- Pour les déplacements de proximité, le coût d'usage de la voiture utilisée par le seul conducteur est 3,5 fois plus élevé que celui des transports collectifs\*

\* Résultats de l'étude de Beauvais Consultants (Transports Urbains, octobre 2013)

# OPTYMO à Belfort :

## les questions que nous nous posons

- **Autos en libre-service** : pourquoi ne pas plutôt **contracter avec les taxis** ?
- **Suppression de la vente à bord** : pourquoi refuser l'accès à une personne qui n'a ni distributeur à proximité ni smartphone ?
- **À préciser** : qualité des arrêts, Transport A la Demande sur le département
- **Que faire en l'absence de financement 2014** (appel à projets retardé) ?

# Défense du tramway dans les grandes agglomérations

- Dans une agglomération de moins de 100 000 ha, nous ne prétendons pas qu'il faille un tramway
- Le tram compact, adopté par Besançon (agglomération de 180 000 ha), ne coûte "que" 17 M€ / km
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou tramway ? À la place-kilomètre offerte les coûts globaux (investissement + exploitation) sont tels qu'à performance sensiblement égale on ne peut conclure ni dans un sens ni dans un autre\*
- Confort, stabilité, sécurité : ne sort pas de ses rails
- Ne prend que 6 m en largeur

\* Selon le CERTU (octobre 2011)

# Deuxième table ronde

**16h15** Table-ronde *“L'économie du système de transports Optymo, le meilleur moyen de joindre les deux bouts”*

*En quoi la nouvelle approche des transports intégrant les autos en libre-service peut réduire les coûts d'investissement dans les transports qu'implique le Grenelle de l'Environnement ? Quelles sont les attentes des collectivités locales dans ce domaine ? Quels sont les gains envisageables ? Quels sont les outils nécessaires ?*

## **Participants :**

- **Christian Pierret**, président de la Fédération des Villes Moyennes
- **Marc Rovigo**, directeur général d'Optymo-SMTC90
- **Alfred Peter**, paysagiste
- **Marc Desforges**, expert des territoires innovants, cabinet de stratégie CMI
- **Marc Delayer**, vice-président de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP), président de la Centrale d'achat Agir

## **Débat avec la salle**

**17h45** Conclusion par **Christian Pierret**, maire de Saint-Dié-des-Vosges, président de la Fédération des Villes Moyennes, ancien ministre



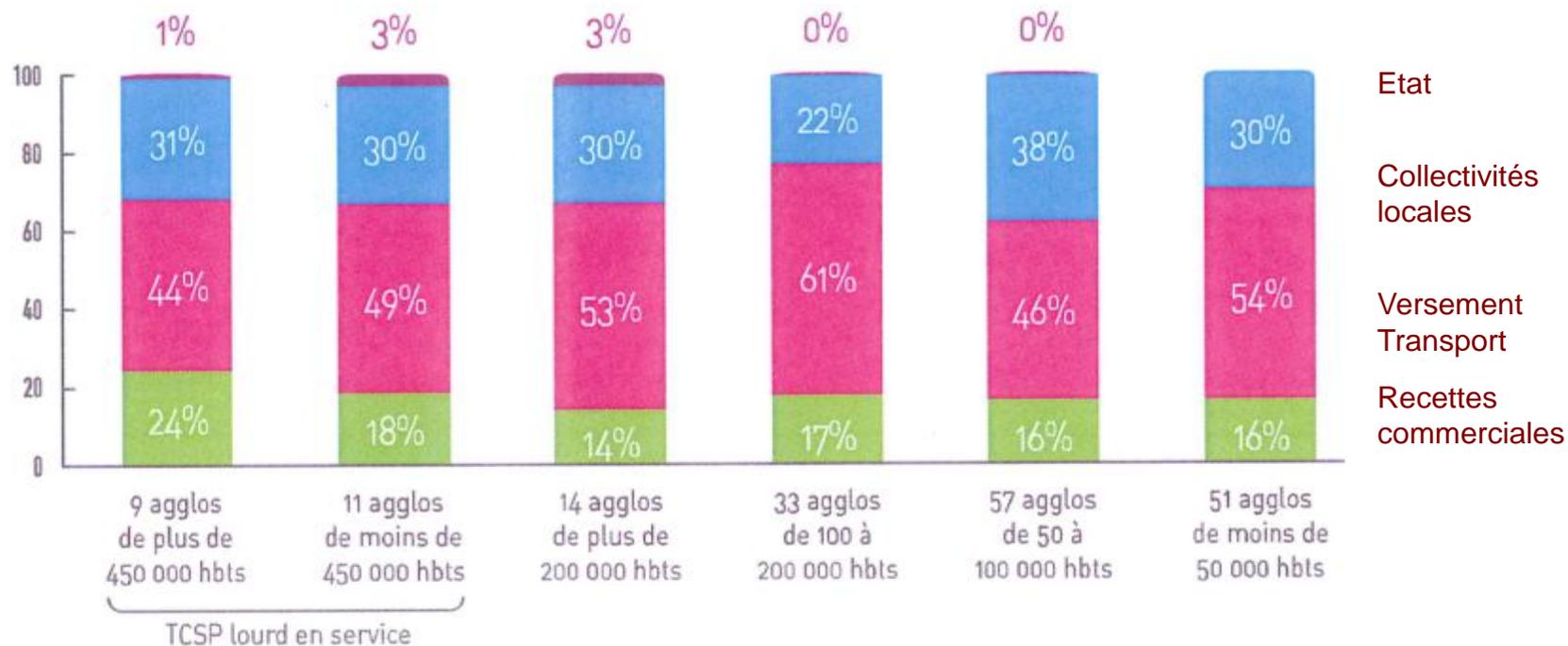
**Marc Rovigo**  
Directeur général  
Optymo-SMTC90

# Changer l'économie du transport

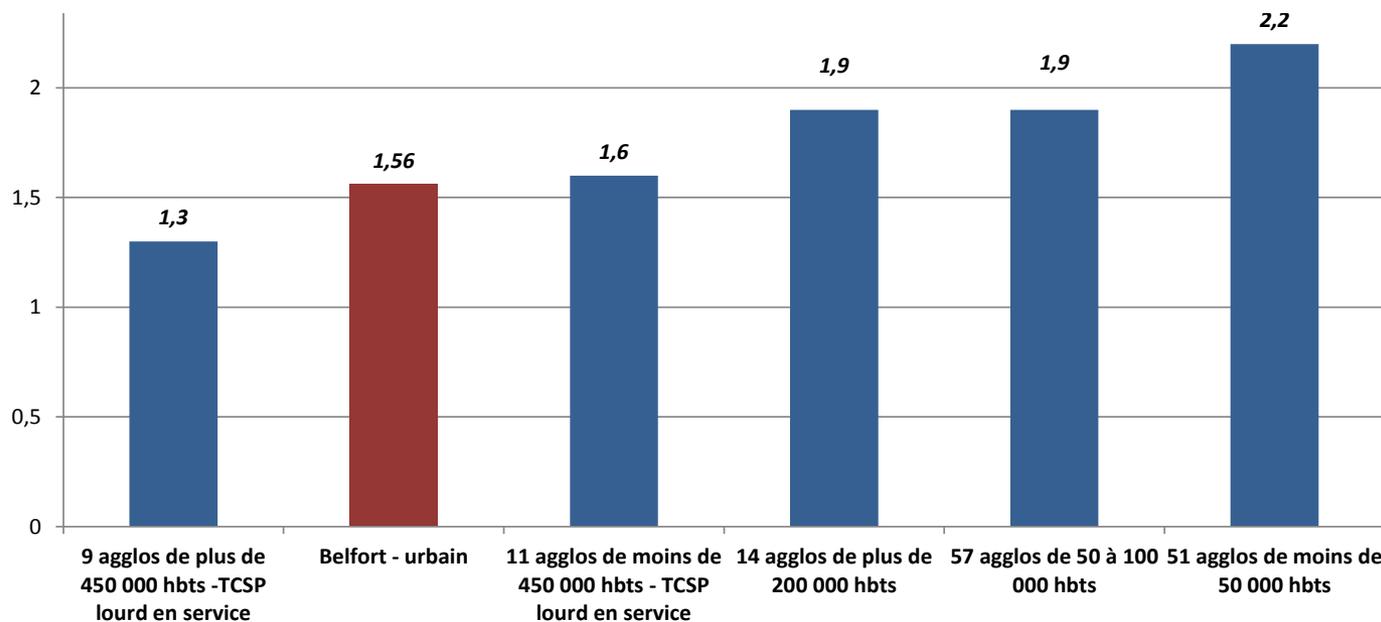


# Le problème du développement des transports en commun, c'est le financement des voyages

Un financement à 33 % par les collectivités



# Un frein pour les agglomérations de taille moyenne



**Coût net du voyage : 1,40 €**

**Doubler la fréquentation dans une agglomération de 50 000 h.**

**=**

**Un investissement de 60 millions d'€**

**Un fonctionnement annuel de 3,5 millions d'€**

# Les objectifs du Grenelle de l'environnement

Les objectifs de transfert modal\* de 18 Mds voy.km (soit 3 Mds de voyages) supposeraient 5,7 Mds d'€ de dépenses publiques supplémentaires, dont :

- 1,71 Mds d'€ à la charge des collectivités locales
- 2,85 Mds d'€ de Versement Transport supplémentaire
- 1,14 Mds d'€ de recettes commerciales

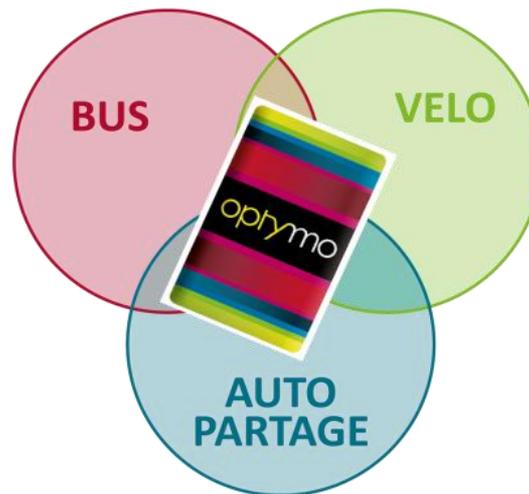
IMPOSSIBLE

IMPOSSIBLE

\* De la voiture individuelle aux autres modes de transport

# Notre approche pour baisser les coûts :

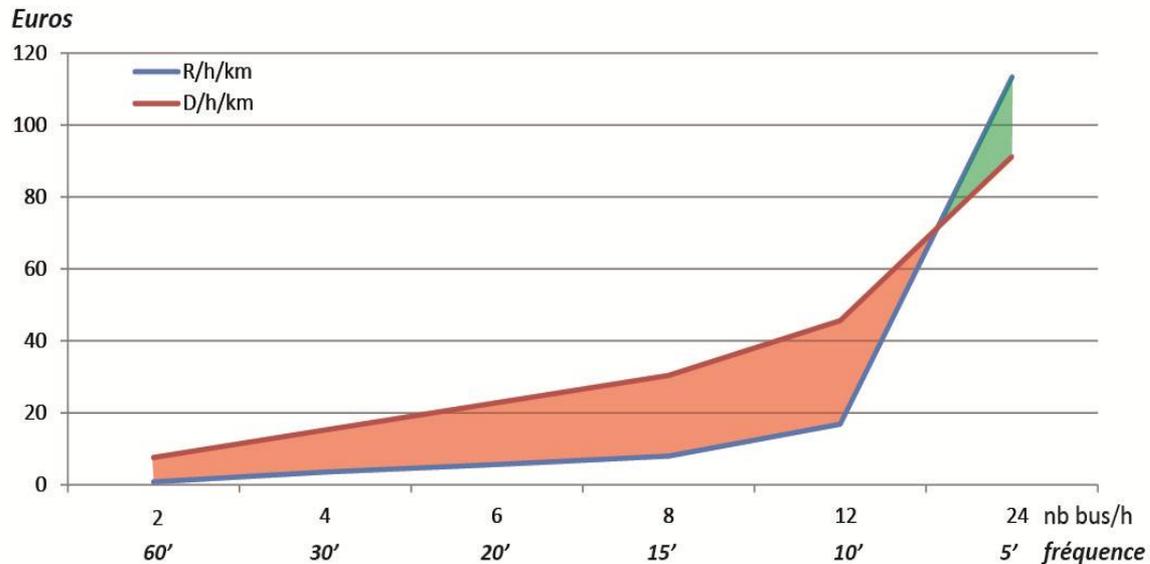
Changer l'économie générale en offrant une solution de mobilité globale attractive basée sur une solution bus à haut niveau de service.



## Aller chercher le seuil d'un changement d'état

- Densification de l'offre "Triple play" (Bus + Auto Libre service + Vélo Libre service) avec un objectif : **aller chercher les seuils qui permettent de faire changer de nature le système de transport urbain.**
  - Le système OPTYMO vise à répondre à la question suivante : **quelles sont les densités de services qui permettent d'atteindre les seuils d'efficacité en matière de report de modes de transport (de la voiture aux autres modes) ?**
- ➔ Passage des lignes urbaines de 10' à 7' (l'ensemble du réseau urbain à 7' ou moins)
  - ➔ Passage de 200 à 600 vélos en libre service sur l'ensemble du pôle urbain
  - ➔ Passage de 200 à 600 voitures en libre service sur l'ensemble du département

# Les ambitions d'OPTYMO et les impacts sur le bus

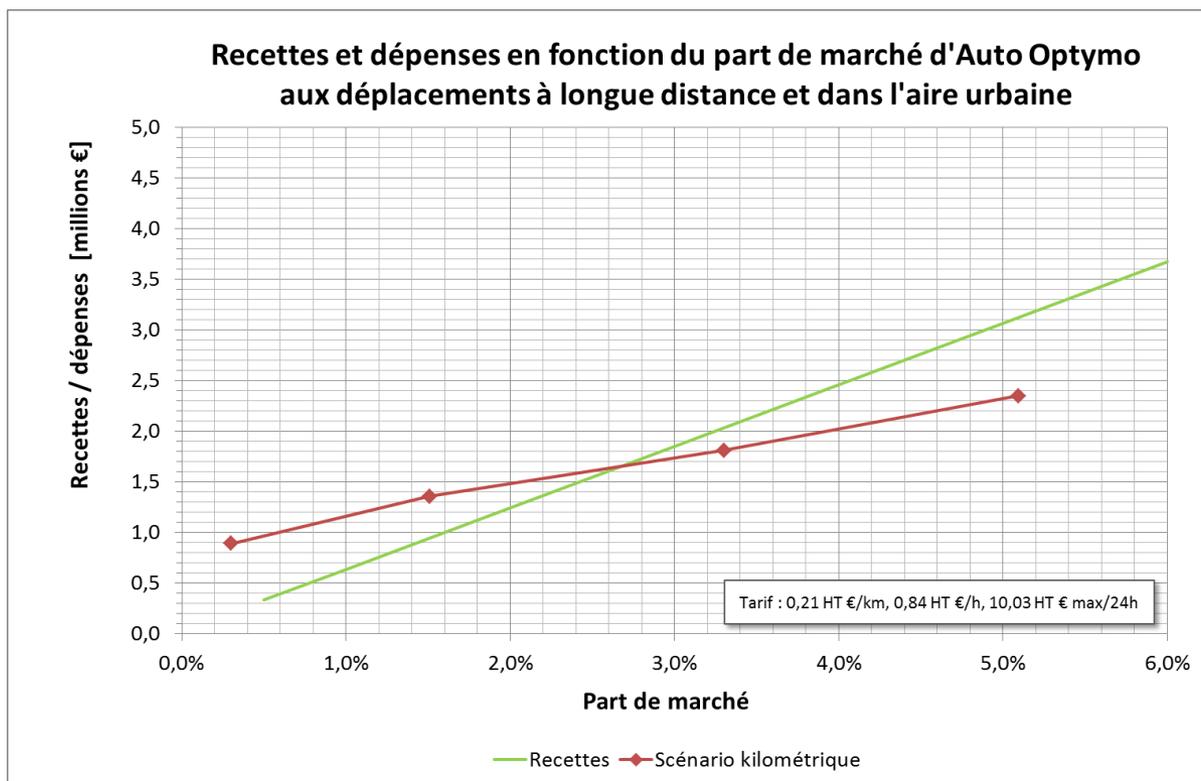


Urbain	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2020	Ecart 2017/2012	Ecart %
<b>Coût brut /voyage</b>	<b>1,56</b>	<b>1,68</b>	<b>1,71</b>	<b>1,59</b>	<b>1,33</b>	<b>1,16</b>	<b>0,70</b>	<b>-0,40</b>	<b>-25,63%</b>
<b>Coût net / voyage</b>	<b>1,00</b>	<b>1,13</b>	<b>1,16</b>	<b>1,03</b>	<b>0,78</b>	<b>0,60</b>	<b>0,30</b>	<b>-0,40</b>	<b>-40,00%</b>

L'automobile en libre service contribue à l'augmentation du nombre de voyages.  
 Basculer 2000 ménages sur les modes partagés, c'est gagner 2 M de voyages par an.

# Les ambitions d'OPTYMO : Automobile en libre service et Vélo en libre service au service du bus

L'équilibre atteint en 5 ans, bénéfice en 2020 = 1,5 million d'€  
Part de marché = 2,5 % des km des Belfortains



Recettes supplémentaires pour le bus : 800 000€

# Les ambitions d'OPTYMO : réduction de la dépense publique

- **Automobile en libre service**
  - Un prix d'achat des véhicules réduit de 40 à 50%
  - Un renouvellement de la flotte tous les 2 ans
- **Vélo en libre service**
  - Un coût d'investissement de 2 900 € / vélo
  - Un coût de fonctionnement de 730 € / vélo



# Un nouveau modèle économique pour les transports urbains

Si OPTYMO-SMTC90 atteint ses objectifs d'ici à 2020,

→ les recettes du trafic doublent

→ le coût par voyage baisse de 59%

→ la dépense nette du réseau baisse de 12% par rapport à 2013

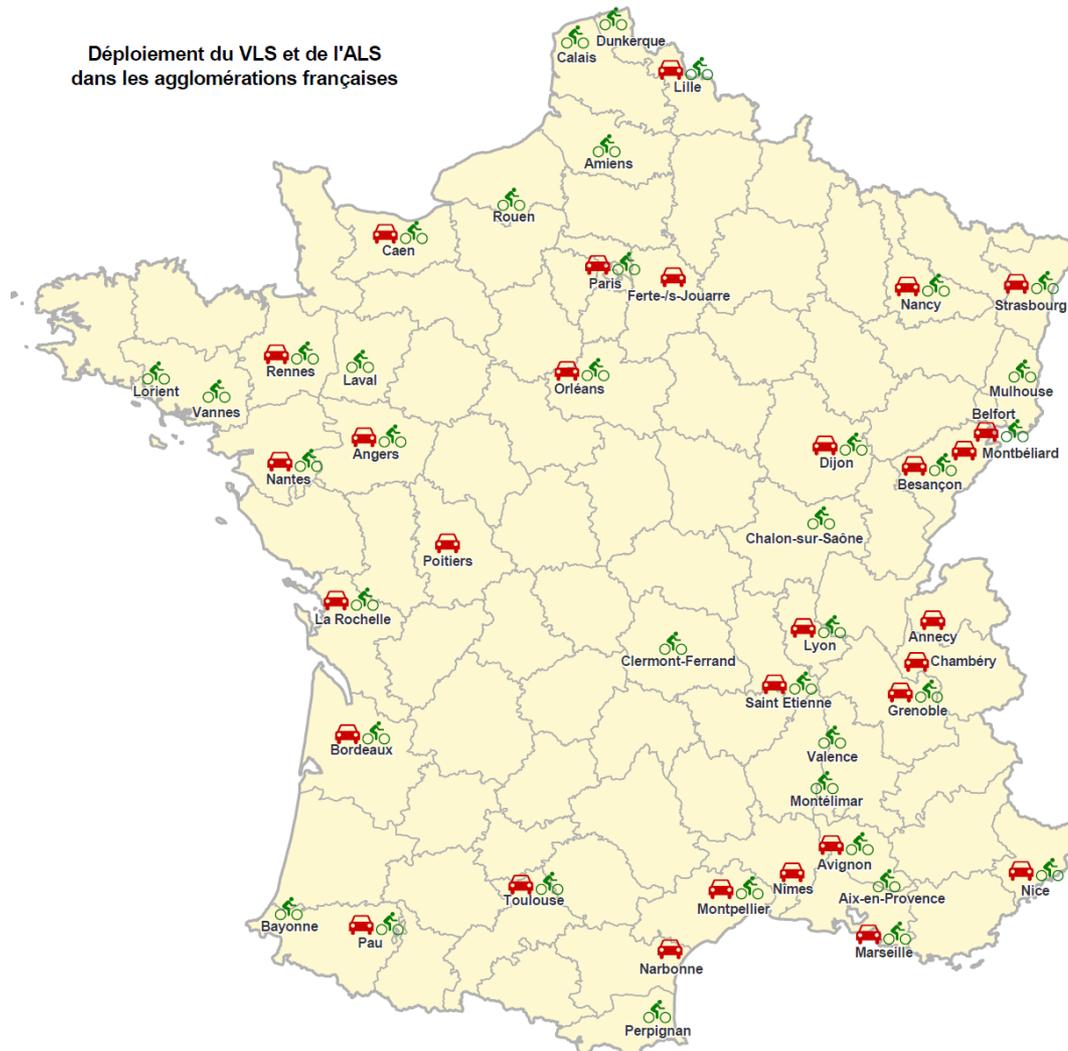
→ R/D passe de 38.17% à 75.74%



**Une baisse du Versement Transport est envisagée**

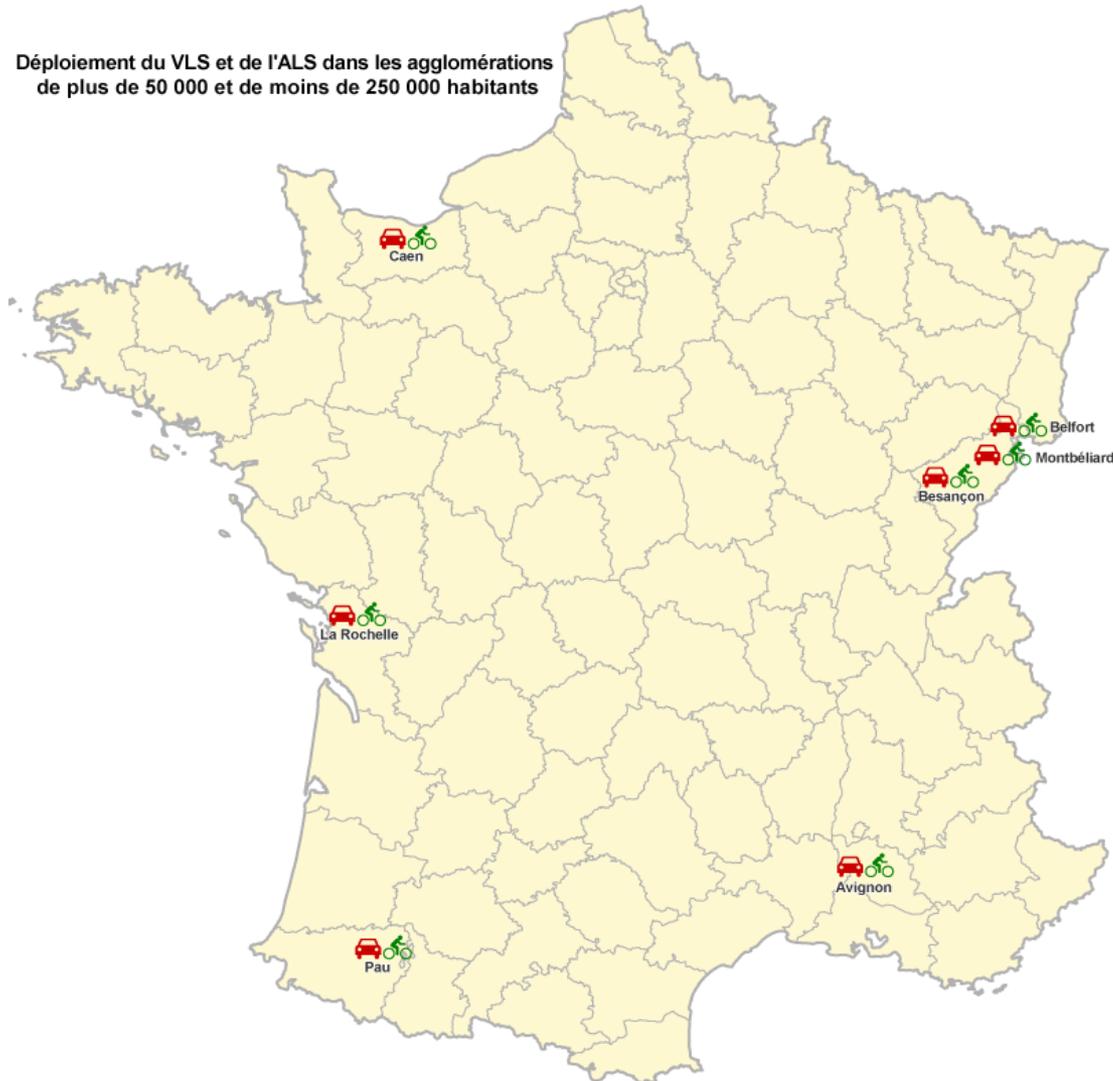
# L'offre Automobile en libre service et Vélo en libre service en France

Déploiement du VLS et de l'ALS  
dans les agglomérations françaises

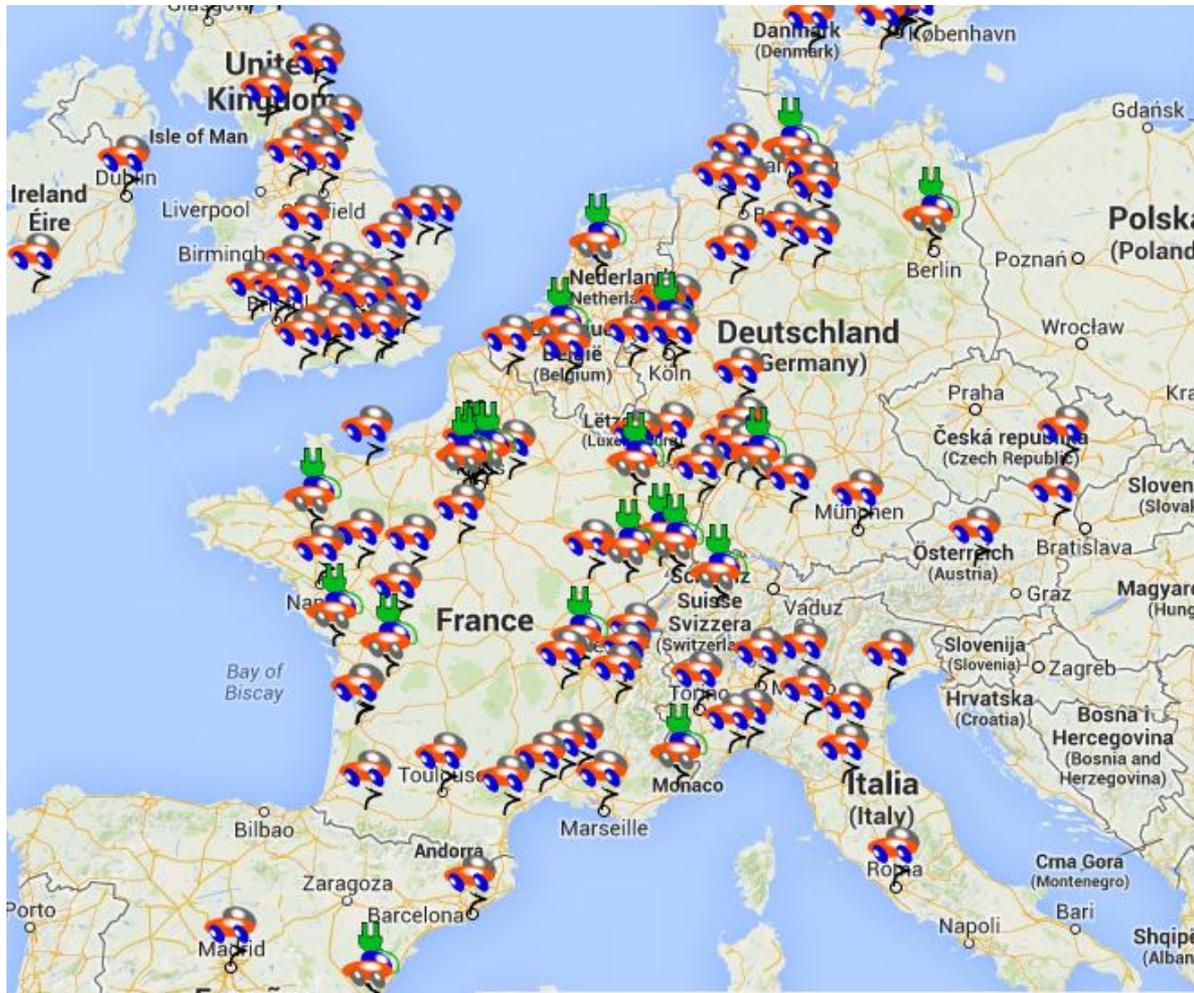


# Dans les villes moyennes : une offre quasi inexistante !

Déploiement du VLS et de l'ALS dans les agglomérations de plus de 50 000 et de moins de 250 000 habitants



# L'offre Automobile en libre service en Europe



# L'offre Vélo en libre service en Europe





atelier alfred peter

**Alfred Peter**  
Paysagiste

# Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) peut changer les villes profondément



Dunkerque - Voie rapide

# Un BHNS peut changer les villes profondément



Dunkerque - Voie rapide

# Un BHNS permet de concentrer les efforts financiers en ciblant les interventions



# Un BHNS permet et concentre les efforts financiers en ciblant les interventions



Bayonne - Quai de l'Adour

# Chercher les synergies



Strasbourg - 2 rives

# Chercher les synergies



Strasbourg - 2 rives

# L'espace public est souvent traité de façon trop riche



Zurich

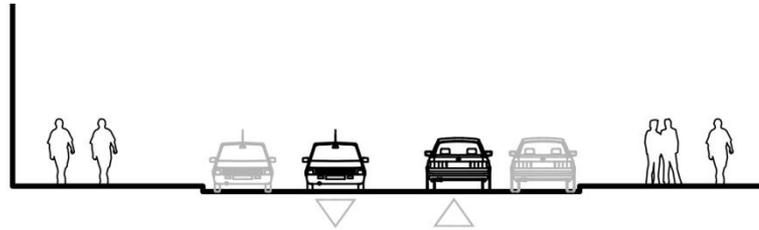
## L'espace public est souvent traité de façon trop riche



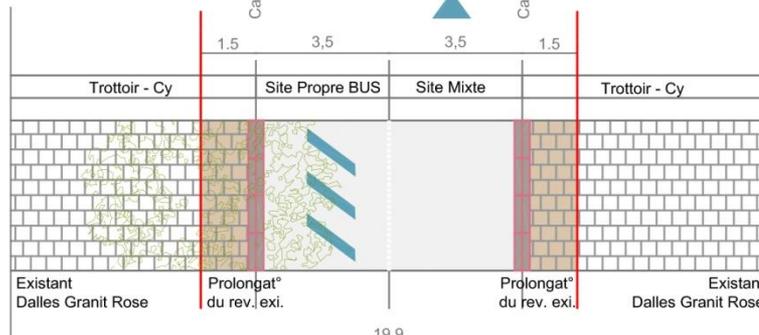
Lyon - Place des Terreaux

# Simplicité, authenticité, sobriété

Coupe existant  
Boulevard Carnot



Coupe projet  
Boulevard Carnot



Belfort - BHNS OPTYMO II

# Simplicité, authenticité, sobriété



Belfort - BHNS OPTIMO II



**CMI**

**DÉNOUER LES PROBLÉMATIQUES COMPLEXES EST UN ART**

CMI • 80 Rue Gallieni • 92773 Boulogne-Billancourt Cedex  
tél : +33 (0)1 47 12 53 00 • fax : +33 (0)1 47 12 53 49  
[www.cmi-strategies.com](http://www.cmi-strategies.com)

**Marc Desforges**  
**Expert des territoires**  
**innovants**  
**Cabinet de stratégie CMI**



**I. Présentation de la Fabrique des Territoires Innovants/CMI**

**II. Optymo emblématique d'une approche totalement renouvelée de l'action publique**

**III. Retour d'expérience et création d'une communauté de partage portée par une SCIC**

**optymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Vision et partis pris partagée avec Optymo

## Ambition

### **La Fabrique des Territoires Innovants :**

1. Recréer de la confiance pour inventer les solutions de demain !
2. Partir des droits fondamentaux des individus, ici à se déplacer.
3. Inventer localement pour les 15 millions de nos concitoyens.

## Singularité

### **Mobiliser toutes les parties prenantes /une SCIC**

1. Un pilote : Optymo
2. Des citoyens, conso-acteurs
3. Une communauté agile de villes associées/expertes

## Stratégie

### **Une montée en puissance planifiée :**

1. CT : créons les solutions, un démonstrateur in situ
2. MT : partageons avec d'autres « Territoires Innovants » (facteur 10)
3. LT : passons à la grande échelle (facteur 100)

# La méthodologie AMORCE

1. **Anticiper** et débattre des besoins utiles sur lesquels le territoire est légitime pour apporter une réponse
2. **Mobiliser** les premiers intrapreneurs du territoire et aligner leurs intérêts avec toutes les parties prenantes
3. **Optimiser** la mutualisation de moyens pour atteindre la bonne taille critique tout en restant agile
4. **Roder** l'organisation nouvelle et **Créer** le démonstrateur qui permettra de mettre en œuvre l'offre nouvelle
5. **Exporter** et lever les fonds nécessaires au passage à grande échelle

# Optymo : un "cluster" dont l'impact est remarquable en termes de potentiel d'innovation

- Une offre mobilité hybride (75 000 habitants)
- Le développement massif achevé



## Un modèle Eco et + de solidarité

- + 84% en 5 ans
- Accroître la VA au profit d'un modèle soutenable
- A terme un gain de pouvoir d'achat de 2000 euros
- Un lien puissant = solidarité

## Une économie de finances publiques

- Investissement : 4 à 5 fois inférieur/ tram
- Fonctionnement de 4€/km/an
- Subvention aux résultats / investissements?

### Projet SCIC

15 000 000 de Français ?

## Un territoire d'expérimentation de qualité

- Pour les mutuelles et demain toutes les entreprises (TIC, services, industries, ESS, etc)

### Projet SCIC

Réunir les partenaires intéressés

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



**Aujourd'hui (grâce à la  
Macif ) un appel à déployer  
cette expérience en avance  
de phase...**

**.....avis aux candidats!**

**oplymo**

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

# Marc Delayer

Vice-président de l'Union des  
Transports Publics et Ferroviaires  
Président de la Centrale d'achat  
Agir

## ⇒ Adapter l'offre de transport à la demande

**Un réseau de transport hiérarchisé en fonction du niveau de service :**

- Lignes structurantes (forte fréquence, amplitude)
- Lignes complémentaires
- Transport à la demande, une offre de transport qui n'existe que sur réservation préalable

## ⇒ Organiser l'intermodalité

### Complémentarité des modes :

- Autobus, Autocars, TER, trains grandes lignes, modes actifs, nouveaux services (autopartage, covoiturage, ...)
- Aménagements : P+R, pôles d'échanges, ...

## ⇒ **Réflexion sur le mode de gestion**

- Choix de la Délégation de Service Public (DSP) pour faire assumer le risque commercial et industriel à un délégataire
- Choix de la gestion directe pour une meilleure autonomie d'exploitation
- Dans tous les cas : un contrat et le contrôle de la bonne exécution des services sont indispensables

## ⇒ **Un accompagnement commercial efficace**

### **Information actualisée de l'offre de transport**

- Informations sur les modifications
- Mise en valeur des « plus » ciblés par type de secteur et de clientèle
- Mesures tarifaires spécifiques en fonction des services proposés

# ⇒ Améliorer le suivi des services de transports

## Reporting régulier

(rapport d'activité, tableaux de bord, critères qualité, etc.)

## Quels ratios d'analyse de la performance Transports Collectifs (TC) ?

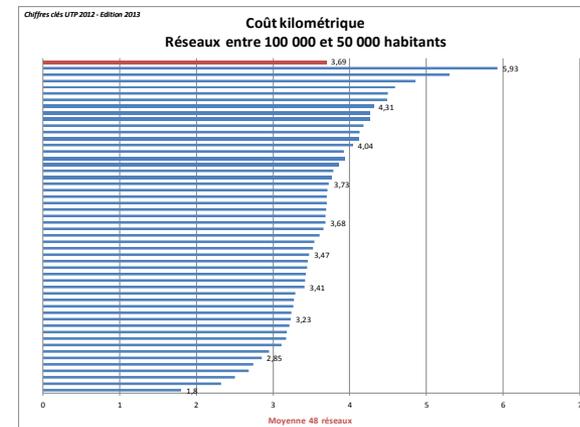
### ➤ Coûts kilométriques, variables selon la taille (UTP 2012)

Coût moyen (réseau bus) = 4 à 5 €

Coût pour réseaux > 250 000 hab. = 6,34€

Coût entre 50 000 et 100 000 hab. = 3,69 €

### ➤ Coûts au voyage



## ⇒ Optimiser les coûts kilométriques des transports

Prédominance des coûts variables

- 50 % coûts de conduite (conducteurs)

Coût moyen d'un conducteur = 38 K€ à 50 K€

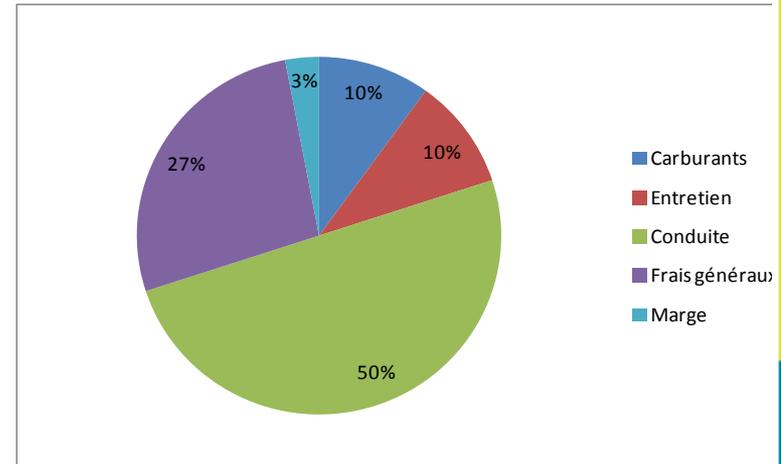
- 30 % Coûts de roulage (bus)

(carburant, pneumatiques, entretien,...)

Coût moyen de roulage d'un autobus standard = 0,80€ à 0,90€

Coût moyen de roulage d'un autobus articulé = 1,10 à 1,20€

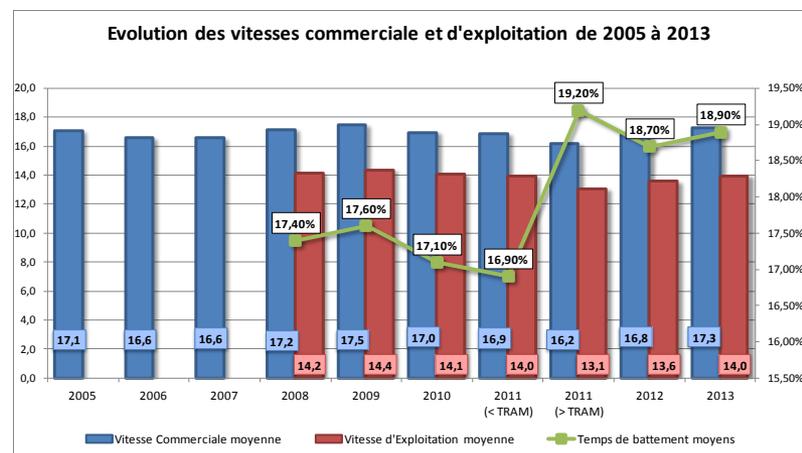
Décomposition standard des coûts de fonctionnement en transports urbains (hors gros investissements)



⇒ **Optimiser la vitesse d'exploitation** (km en ligne/temps en ligne + battements) = 12 à 20 km/h

⇒ **Optimiser la vitesse commerciale des véhicules TC**

- ⇒ (vitesse commerciale = 15 à 25 km/h)
- Aménagements de voirie
  - Systèmes de priorité aux bus



oplymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

## ⇒ Privilégier la solution Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) plutôt qu'un tramway

- Fréquence
- Amplitude horaire
- Régularité
- Vitesse
- Confort
- Accessibilité
- Image/ Lisibilité



oplymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts



## ⇒ Optimiser le parc de véhicules TC

- Dimensionnement du parc en fonction du nombre de véhicules maxi à l'heure de pointe
- Matériel adapté à la desserte
- Taux de réserve global moyen = 10% (selon type véhicule)

## ⇒ Privilégier les achats par la collectivité



- Les taux d'emprunt des collectivités sont 1 à 2 points en dessous de ceux proposés par les groupes
- Les durées d'amortissements des véhicules sont souvent supérieures aux 10 ans présentés en général par les groupes (optimisation de leur utilisation)



## ⇒ Privilégier les achats par la collectivité

- Recours au groupement d'achats pour des prix attractifs

➤ Exemples de prix moyens base Euro 6 de la CATP

	Autobus standard	Autobus articulé	Midibus	Autocar scolaire	Autocar de ligne
● <i>Prédisposé UFR</i>	200 000 € HT	285 000 € HT	174 000 € HT 180 000 € HT	135 000 € HT	170 000 € HT
<i>Accessible</i>	-	-		142 000 € HT	177 000 € HT



# **Christian Pierret**

**Maire de Saint-Dié-des-Vosges  
Président de la Fédération des  
Villes Moyennes  
Ancien ministre**

# Éléments de conclusions de Christian Pierret

La question du transport, de penser la mobilité et les transports à l'horizon 2020 ne peut être réalisée aujourd'hui selon les mêmes principes qu'il y a 20 ans.

La prise en compte des enjeux environnementaux, en particulier la volonté de diminuer considérablement les émissions de gaz à effet de serre - la pollution due aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile -, et économiques (hausse du pétrole, instabilité géopolitique des régions productrices) incite à repenser les parts respectives des transports en commun et de la voiture.

Il est temps de mettre en place une vision collective du transport écologique et économique.

## **L'intérêt des villes moyennes pour la mise en place d'une nouvelle mobilité**

Pour rappel, et en tant que Président, la Fédération des villes moyennes, c'est :

- 200 villes et intercommunalités adhérentes,
- près du quart de la population française,
- plus de deux tiers des intercommunalités des villes moyennes sont des communautés d'agglomération (CA), exerçant obligatoirement la compétence transport.

Est-il besoin de démontrer l'importance de la gestion des interconnexions en matière de transports publics urbains, dont l'auto partage est une nouvelle composante ? Dans une agglomération de ville moyenne, une bonne gestion de la mobilité est synonyme d'attractivité : commerces, services, zones d'activités économiques ou touristiques...

## Éléments de conclusions de Christian Pierret (2)

Quel est l'ABC d'une politique de mobilité responsable/durable, dans les agglomérations intermédiaires ?

- réguler la circulation automobile,
- encadrer le partage de la voirie (zones de livraisons, zones payantes, stationnement des véhicules électriques, zones d'autopartage ou aires de covoiturage...),
- favoriser (et parfois contraindre) les reports modaux (par ex. piétonnisation du centre-ville),
- tirer le meilleur parti des recettes, dans un contexte tendu pour les finances locales.

Finalement, derrière le lien naturel qui se développe entre autopartage, stationnement... et politique des déplacements, l'ensemble de EPCI des villes moyennes, ont bien saisi aujourd'hui l'intérêt de maîtriser, de bout en bout l'ensemble des déplacements.

Ainsi, le projet multimodal de Saint-Dié-des-Vosges en est un parfait exemple : avec l'arrivée du TGV Est en 2007, la ville a souhaité travailler sur la création d'un pôle multimodal de transport, tout en réfléchissant à l'aménagement urbain du secteur de sa gare SNCF.

Une étude intermodale a permis de déterminer les besoins de programmation pour le pôle multimodal envisagé à Saint-Dié-des-Vosges :

- dimensionnement des besoins en stationnement pour les voitures, deux roues (avec abris couverts), taxis, arrêts de bus, déposes-minutes, location de voiture, ...
- valorisation du parvis de la gare en le rendant uniquement piétonnier,
- création de modes de déplacement doux.

Les villes moyennes savent qu'elles ont intérêt à simplifier l'accès aux modes de transport en commun pour qu'ils deviennent une véritable alternative à la voiture, au règne du « tout auto ».

## Éléments de conclusions de Christian Pierret (3)

### **OPTYMO : une réponse adaptée aux enjeux contemporains du transport**

Simple, pratique, économique, « Optymo » est une « révolution douce » du transport en commun. Mis en place à la fin de l'année 2013 par le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC90), Optymo est une offre triple-play (BUS + VELO + AUTOS), modèle innovant en matière de mobilité urbaine :

- le bus et le vélo pour les trajets courts quotidiens,
  - la voiture pour les trajets plus longs, pour se déplacer le week-end ou en urgence.
- Cette offre d'autos en libre service vient compléter les vélos en libre-service et le BHNS existants (Bus à haut niveau de service).

En utilisant un « Pass Optymo » pour le bus, le vélo et l'auto en libre-service, l'utilisateur se libère des contraintes de la possession d'un véhicule dont l'utilisation réelle équivaut à 5% du temps mais dont le coût équivaut à 83% du budget mobilité des ménages.

### **Optymo met en place une vision collective du transport durable et écologique.**

Avec Optymo, le temps où les territoires se développaient avant de se poser la question de la desserte en transport collectif est révolu. A présent, il faut privilégier les extensions urbaines à proximité des infrastructures de transport collectif, offrir la possibilité de différents modes de transport, redéfinir la répartition de l'urbanisation à proximité des gares et points d'arrêts des transports.

Afin de bousculer le règne du « tout auto », surtout dans les zones rurales où les transports collectifs sont peu développés, l'intermodalité devra faire une place aux véhicules roulant à la biomasse qui répond aux enjeux écologiques et économiques. L'innovation en la matière sera le fil conducteur des nouveaux projets à l'image d'Optymo.

optymo

Le meilleur moyen de joindre les deux bouts

**Contact invités :**

Valérie Negro 03 84 90 44 65  
valerie.negro@smtc90.fr

**Contact presse :**

Alexandre Pasche 06 85 46 55 29  
ap@ecoandco.com