



Histoire des transports en commun

Les premiers transports en commun sont apparus au début du 19^{ème} siècle. Pour le Territoire de Belfort, il a fallu attendre la fin de ce siècle pour voir apparaître les premiers tramways dans le paysage urbain. La révolution industrielle et les deux guerres vont engendrer un essor considérable des transports. Le 20^{ème} siècle marque alors l'avènement des transports en commun : du tout premier omnibus des années 1830 au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de demain, ils prennent aujourd'hui une part considérable dans les modes de déplacement de la population.



Rétrospective : l'origine du transport en commun

Au 19^{ème} siècle, lorsque les villes commencent à s'étendre sous la pression d'une forte croissance démographique et industrielle, à une époque où la petite bourgeoisie peut économiquement s'offrir des places de transport, vont apparaître les « omnibus » : premier mode de transport en commun courant.

Le 16 Août 1897, la première convention entre la Ville et la société TEB est signée. Elle définit la création d'une « ligne ville » reliant la mairie à la gare de Belfort (ligne 1) et d'une liaison entre Valdoie et Belfort (ligne 2). Le 16 Septembre 1897, le réseau des Tramways de Belfort est déclaré d'utilité publique et en 1898, les lignes 1 et 2 sont mises en service et desservies par sept tramways à tractions électriques.

En France, les premiers omnibus naissent à Nantes, en 1826, avec Étienne Bureau, petit-fils d'armateur, qui imagine un véhicule pour transporter des employés. Un autre nantais, Stanislas Baudry, trouvant l'idée ingénieuse, met en place le même service pour attirer les clients dans ses bains publics. En laissant l'accès du service, payant, à qui en a besoin, il s'aperçoit que les utilisateurs profitent de sa ligne pour leurs déplacements urbains plutôt que pour venir aux bains. Il créa alors le **premier omnibus de l'ère moderne dédié au transport collectif urbain**.

En 1912, la ligne ville est supprimée et son tracé est repris en partie par les chemins de fer locaux (CFIL), dont la construction est achevée en 1913. Cinq lignes de chemin de fer desservent alors une quarantaine de communes.

Pendant la première guerre, l'exploitation du réseau est en majorité réservée à l'armée pour le transport des troupes ; la deuxième ligne de tramway est quant à elle arrêtée avec les invasions allemandes.

En 1828, l'entreprise de Stanislas Baudry, l'Entreprise générale des omnibus (EGO), est autorisée à exploiter un service d'une centaine de voitures destinées à transporter, à bas prix, les habitants de la ville en suivant des itinéraires fixés. Les omnibus de l'EGO, tractés par chevaux, comptent 14 places assises réparties en trois classes. Vont progressivement apparaître les voitures à impériales (sur 2 niveaux) puis les tramways électriques au début du 20^{ème} siècle.



Après la Seconde Guerre mondiale, l'autobus remplace progressivement le tramway dans la majorité des villes de France, d'Espagne, de Grande-Bretagne et d'Amérique du Nord. À partir des années 1980, l'autobus est complété, voire remplacé, par le tramway ou le métro sur les lignes à fort trafic de certaines grandes villes.

Après guerre, le réseau des chemins de fer, qui retrouve une exploitation civile, va s'éteindre progressivement. L'exploitation de la société des tramways électriques est quant à elle reprise par la ville de Belfort. Il est décidé de moderniser les équipements avec la mise en place de onze nouvelles voitures automotrices légères (tramways plus modernes) et la refonte des voiries.

A Belfort, les premiers équipements

C'est en 1895 que Christ Schad fonde le réseau des Tramways Electriques de Belfort (TEB).

dates clés

1895
création du réseau de Tramways Electriques de Belfort

1898
mise en service des deux premières lignes de tramway

1930
acquisition des premiers trolleybus

1952
fin du tramway la TEB devient la STRUB

1957
acquisition du premier autobus

1972
disparition des trolleybus au profit des autobus la STRUB devient la STUB

1979
création du SMTC et la CTRB remplace la STUB

2007
naissance d'Optymo qui remplace la CTRB



Le développement du réseau, du tramway à l'autobus

C'est en 1927 que les premiers essais des autobus électriques ont lieu : on parle alors de trolleybus. Dans les années 30, Belfort acquiert ses premiers trolleybus, cependant le réseau ne pourra se construire qu'à partir de 1949. Une grande partie du matériel est en effet réquisitionné par les allemands pendant la seconde guerre et les lignes et voiries sont fortement endommagées.

Début des années 50, les trolleybus remplacent donc progressivement les tramways électriques. En 1952, le dernier tramway rentre au dépôt et la société TEB change de statut : d'une SA elle devient la société à économie mixte STRUB (Société des Trolleybus Urbains de Belfort). La ville devient actionnaire majoritaire à 40 %.

Le premier autobus, destiné à assurer le transport scolaire, est acheté par la STRUB en 1957. A

partir des années 60 et jusqu'en 1970, c'est toute l'organisation des transports qui est repensée avec une extension du réseau et davantage de dessertes. En 1972 les trolleybus, qui ne sont plus fabriqués, disparaissent complètement au profit des autobus.

Parallèlement, la STRUB change de nom est devient la Société des Transports Urbains de Belfort (STUB) : c'est toute l'exploitation de l'ensemble des transports urbains dans l'agglomération belfortaine qui lui est confiée. Pour répondre à des besoins de déplacements de plus en plus importants (avec l'accroissement rapide du nombre d'habitants et des déplacements aux mêmes heures), la STUB s'équipe de nouveaux autobus. Conjointement, le service à la personne se met en place avec la gratuité totale de transport accordée à toute personne âgée de plus de 65 ans domiciliée à Belfort.

Des années 80 aux années 2000 : la modernisation des transports en commun

En 1979, le constat d'une qualité de service « transport » insuffisante dans le Territoire de Belfort et le changement de politique dans l'organisation des transports lié à la « loi relative aux transports publics d'intérêt local », conduisent à la création du SMTC (Syndicat Mixte des Transport en Commun).

Le SMTC devient l'autorité organisatrice des transports en commun du Territoire de Belfort et l'ancienne Société des Transports Urbains devient la Compagnie des Transports de la Région de Belfort (CTRB), une société d'économie mixte.

La CTRB est alors le seul exploitant des transports en commun de tout le Territoire tandis que la desserte du réseau suburbain est déléguée à un transporteur privé.

La législation évolue en 1982 : le ministre des transports, Charles Fitermann, fait voter la loi sur l'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI). Elle attribue aux collectivités locales de nouvelles compétences et les dote de nouveaux outils comme les « plans de déplacements urbains » (PDU) qui régissent la politique des transports au niveau départemental et qui donnent priorité aux transports en commun (droit au transport, décentralisation, conventionnement, intermodalité).

En 1996, la ministre de l'environnement Corinne Lepage fait adopter la loi sur l'air (LAURE) rendant obligatoire le PDU pour les communes de plus de 100 000 habitants. En 2000, la loi LAURE est complétée par la loi Gayssot ou SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) qui vise à conjuguer transport et urbanisme en créant des syndicats mixtes pour gérer l'intermodalité.



repères

Début des années 80
le réseau de TC
belfortain comprend

1 ligne
pour le scolaire

2 lignes
pour le personnel
des usines

5 lignes régulières

Ligne 1
Valdoie – Gare

Ligne 2
Résidences – Places
d'Armes

Ligne 3
La Pépinière – Place
d'Armes

Ligne 4
Les Glacis – Gare

Ligne 5
Le Mont – Place
d'Armes

Aujourd'hui,
Optymo compte

8 lignes régulières
avec un bus toutes les
10 mn

7 lignes suburbaines
avec un bus toutes les
heures

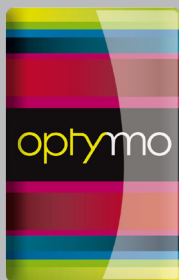
12 services spéciaux
les services TAD et PMR

le transport scolaire
dont le service est
assuré par sept
prestataires privés



voyager
avec Optymo

le Pass Optymo



le ticket SMS
«BUS» au 8 41 00

Parallèlement, le Territoire de Belfort, voit son réseau de transport évolué progressivement mais le véritable changement est opéré en 2007 avec une restructuration complète du réseau.

La CTRB est remplacée par Optymo, nouveau réseau doté d'un système d'aide à l'exploitation (SAE). Concrètement le SMTC, qui régit dans son ensemble le fonctionnement du réseau (développement, commercialisation, marketing et communication) a mis en place un service plus performant, plus économique et plus écologique. L'exploitation des lignes urbaines est alors déléguée à la Régie des Transports en Commun du Territoire de Belfort (RTTB), nouvellement créée, et les lignes suburbaines sont confiées à des transports privés.

En août 2007, le paiement à bord des bus est supprimé et un nouveau système de billettique unique en France, la post-facturation, est mis en service. La post-facturation est un système qui permet à l'utilisateur de ne payer que ce qu'il consomme.

Ceci est permis grâce un titre de transport unique : le Pass Optymo qui offre à l'utilisateur la possibilité de voyager librement sur tout le réseau et sans contraintes.

Par la même occasion, le coût du trajet est revu à la baisse, fixé à 0.80 € (tarif le plus bas de France). Le prix maximum par mois est plafonné à 31 € (au-delà, les trajets sont gratuits). Une facture, qui retrace en détail les trajets effectués, est envoyée tous les mois.

En janvier 2008, c'est toute la flotte de bus qui est remplacée par des véhicules fonctionnant

au Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL), respectant ainsi l'environnement avec 315 tonnes de Co2 économisées chaque année.

Les services sont également améliorés : le transport à la demande (TAD) et le service Personnes à mobilité réduite (PMR) sont généralisés à l'ensemble du département ; les lycéens et collégiens bénéficient d'un aller-retour par jour gratuit pendant la période scolaire ; une nouvelle ligne « Cœur de ville » est créée en juin 2009 pour desservir le centre ville de Belfort et la Vieille Ville.

Enfin, en juillet 2009 une innovation en matière de paiement est mise en place : l'achat de ticket de bus par SMS est désormais disponible, là encore une première en France.



Pour demain, le réseau se veut plus performant encore pour offrir toujours plus d'accessibilité, de confort, dans une logique développement durable.

La prochaine étape sera 2010-2013 avec la construction du projet Optymo 2.

