

LES TRANSPORTS EN AUVERGNE MEMENTO



O b s e r v a t o i r e R é g i o n a l
d e s T r a n s p o r t s

ORT

AUVERGNE

15 €

N°5 - 2006



Partenaires

- Association pour la Formation dans les Transports (AFT-IFTIM)
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Clermont-Ferrand / Issoire (Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne)
- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Auvergne
- Clermont Métropole
- Conseil Général de l'Allier
- Conseil Régional d'Auvergne
- Direction Régionale de l'Équipement
- Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)
- Fédération Nationale des Transports Routiers et de Voyageurs (FNTR/FNTV Auvergne)
- INSEE
- PROMOTRANS
- SNCF
- Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)
- Université Blaise-Pascal, Centre d'Études et de Recherches Appliquées au Massif Central (CERAMAC)

Animé par la Direction Régionale de l'Équipement et la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Auvergne, l'Observatoire Régional des Transports (ORT) Auvergne réunit des techniciens* du secteur des transports pour échanger des informations, rassembler, synthétiser et diffuser les principales données transports disponibles sur la région.

Par l'ensemble de ces travaux, l'Observatoire Régional des Transports s'attache à analyser les évolutions du secteur des transports pour mieux anticiper ses besoins.

Avec ce nouvel état de lieux statistique du secteur, les partenaires de l'ORT pointent les changements survenus depuis la précédente édition et vous invitent à prendre conscience des actions à mener pour maintenir, voire développer un secteur indéniablement lié au rayonnement économique de notre région.

Véritable ouvrage de référence, cette publication recense l'essentiel des statistiques sur le transport de marchandises et de voyageurs, quel qu'en soit le mode, ainsi que des informations sur des thématiques comme l'intermodalité ou la logistique.

Puisse cette photographie de la situation d'aujourd'hui éclairer les acteurs économiques sur les enjeux pour demain.

Les informations statistiques contenues dans cette version papier, téléchargeable sur le site internet de l'ORT www.transport-auvergne.com rubrique "publications", sont également remises à jour régulièrement sur ce site dans la rubrique "chiffres et cartes".

Publication de l'ORT Auvergne
7, rue Léo Lagrange - 63033 Clermont-Ferrand Cedex
Tél. : 04 73 43 15 51 - Fax : 04 73 43 15 14
E-mail : daet.dre-auvergne@equipement.gouv.fr
www.transport-auvergne.com
E-mail webmaster : observatoires@auvergne.cci.fr
Comité de pilotage : DRE - CRCIA - INSEE - SNCF
Impression : Pyramide - Clermont-Ferrand - 63
Parution : décembre 2006 • ISSN : 1282-7185

Tous droits de reproduction réservés

** Ont collaboré à la rédaction de ce mémento : André Berton, Christophe Bertran, Monique Besse, Jean-Paul Bournazel, Bernard Chalendar, Marie-Hélène Chastaing, Jacques Faure, Marie Fidalgo, Thierry Gonnet, Gilles Lambert, Anne Le Baron, Lucile Masson, Martine Messéant, Magali Soucille.*



Au cours des trois dernières années, l'environnement des transports a fortement évolué :

- de grandes infrastructures ont été achevées (Viaduc de Millau, A 89, investissements ferroviaires, ...) ;
- une nouvelle organisation est en cours avec le transfert des routes nationales d'intérêt local aux Conseils Généraux ;
- le rôle de plate-forme logistique de l'Auvergne se renforce avec la création de pôles logistiques ;
- l'intermodalité se développe avec la mise en place de pôles d'échanges intermodaux favorisant l'usage de différents modes de transports collectifs.

Ces points positifs ne doivent pas masquer les interrogations qui subsistent sur l'évolution des lignes aériennes et ferroviaires de la région.

Au cœur de cet environnement, 2 500 établissements, tous modes et activités confondus, représentent 16 000 salariés (soit environ 4 % des établissements et des salariés de la région) et ont échangé, en 2005, 62 millions de tonnes de marchandises, dont 95 % sur le territoire national, en particulier avec nos voisins de Rhône-Alpes.

Maillon incontournable dans la chaîne économique, le secteur des transports voit son dynamisme conditionné aux évolutions de la croissance économique. Les premières données de 2006 laissent augurer d'une année plutôt favorable pour le secteur des transports. Demain, cette vitalité sera confrontée à de nombreux défis (concurrence internationale) et à de nouvelles exigences environnementales (développement durable, effet de serre) qu'il convient, d'ores et déjà, d'intégrer dans les réflexions sur les déplacements.

André MARCON
Président de la Chambre
Régionale de Commerce
et d'Industrie Auvergne

Christian PITIÉ
Directeur Régional
de l'Équipement
Auvergne

Sommaire

Les réseaux de transports

Infrastructures 4-5

Les établissements et les emplois

6-7

Les transports de marchandises

Flux 8-12

- flux de l'Auvergne 8-9
- origines et destinations 10
- répartition par produit 11
- flux départementaux 12

Route 13-15

- parc et immatriculations 13
- trafic et itinéraires 14
- logistique en Auvergne 15
- définitions SITRAM 15

Fer 16-17

Air 17

Les transports de personnes

Transport individuel et collectif, AOT, intermodalité 18

Route 19-23

- parc et immatriculations 19
- transports interurbains 20-21
- transports urbains 22-23

Fer 24-25

Air 26-27

Trafics routiers 28



Infrastructures

Réseaux routier et ferré

■ La loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, a fixé la nouvelle répartition des compétences entre l'Etat et les départements dans le domaine des routes.

Le développement d'un réseau structurant d'autoroutes et de grandes liaisons principales a permis de mettre en évidence le caractère local marqué de certaines routes nationales (RN), tant en termes d'usages qu'en termes de caractéristiques physiques. En application du principe de décentralisation, l'Etat a donc transféré aux Conseils Généraux les RN présentant un intérêt local prédominant.

Ainsi, en Auvergne, 48 % des RN sont désormais gérés par les Conseils Généraux et reclassés en routes départementales (RD). Cette étape marque aussi la fin de la mise à disposition des services de l'Etat aux Conseils Généraux (lois de décentralisation) et se concrétise par le transfert de l'ensemble des moyens en personnel (environ 1 500 agents) et en matériel affectés à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier départemental ainsi élargi.

Le transfert de ces RN a des incidences variables selon les départements (soit une augmentation globale de 0 à 4 % des kilomètres gérés). Ainsi, dans la Haute-Loire, l'Etat conserve la totalité de la gestion des RN, dans le Puy-de-Dôme aucune, dans l'Allier près de la moitié et dans le Cantal un peu plus du tiers.

en kilomètres	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	Auvergne	Auvergne/ France (%)
Réseau routier						
- Autoroutes	88	51	15	217	371	3,4
- Routes nationales	248	130	170	0	548	5,8
- Routes départementales	5 329	4 030	3 400	7 225	19 984	5,3
- Autres voies	5 500	6 500	6 400	12 000	30 400	5,0
Réseau ferroviaire						
- à double voie	156	-	4	128	288	1,7
- à voie unique	253	306	288	309	1 156	7,3
Longueur totale des lignes	409	306	292	437	1 444	4,5
dont électrifiées	76	42	-	50	168	1,2

Sources : SETRA, DRE, DDE, SNCF (situation octobre 2006)

Mise en service des grandes infrastructures

- 1985 Autoroute A 72 (ASF) : intégralité de la liaison Clermont-Ferrand - Saint-Etienne - Lyon.
- 1989 Autoroute A 71 (SAPRR) : intégralité de la liaison Clermont-Ferrand - Bourges - Paris.
- 1990 Electrification de la ligne SNCF Clermont-Ferrand - Paris.
- 2000 Autoroute A 89 (ASF) : premier tronçon de 40 km entre Ussel (19) et Saint-Julien-Puy-Lavèze (63).
- 2000 Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne : nouveaux investissements aéroportuaires (satellites).
- déc. 2004 Autoroute A 75 : mise en service du Viaduc de Millau, soit la réalisation de la quasi-totalité de la liaison Clermont-Ferrand - Béziers.
- janv. 2006 Autoroute A 89 : mise en service du tronçon Saint-Julien-Puy-Lavèze - Combronde, soit la réalisation de la quasi-totalité de la liaison Clermont-Ferrand - Bordeaux.
- déc. 2006 Mise en service du contournement ferroviaire de Saint-Germain-des-Fossés. Réalisation des pôles d'échanges intermodaux : Vichy, Saint-Germain-des-Fossés, Riom.

Contrat de Projets Etat Région 2007 - 2013

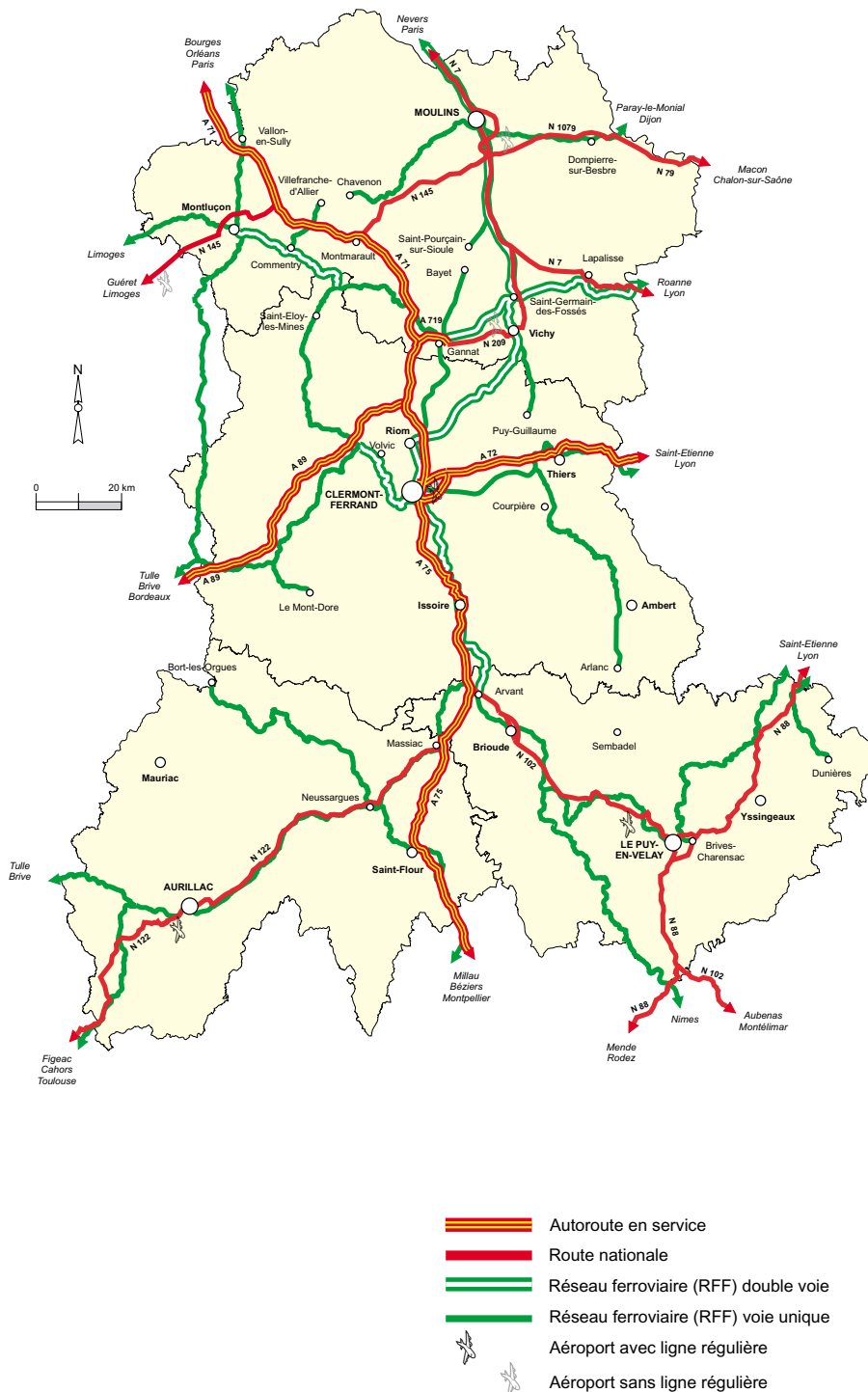
Modernisation des infrastructures ferroviaires sur Clermont-Ferrand - Paris, Clermont-Ferrand - Lyon, Clermont-Ferrand - Aurillac, Clermont-Ferrand - Le Puy, desserte périurbaine est-ouest clermontoise (Thiers - Volvic).
Poursuite d'aménagement de pôles d'échanges intermodaux.

Investissements routiers hors CPER

Antenne autoroutière de Gannat.
Poursuite des aménagements des RN 7, RCEA et RN 88.



Infrastructures



Source : DRE Auvergne - octobre 2006

■ L'Etat conserve, sous sa responsabilité, le réseau principal structurant (autoroutes non concédées et RN) drainant les trafics de longue distance et desservant les grandes métropoles régionales et les grands pôles économiques. Une nouvelle organisation, par grands itinéraires, s'est imposée pour assurer la gestion de ce nouveau réseau : 11 Directions Interdépartementales des Routes (DIR) ont été créées. Le réseau routier national auvergnat est placé sous la responsabilité de 3 DIR : la DIR-Massif Central à Clermont-Ferrand, la DIR-Centre-Est à Lyon et la DIR-Centre-Ouest à Limoges.

■ Pour piloter les nouveaux projets routiers, 21 services régionaux de maîtrise d'ouvrage (SMO) ont été constitués au sein de chaque Direction Régionale de l'Équipement (DRE), sous l'autorité des préfets de région, pour l'élaboration et l'exécution des plans de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI).



Les établissements et l'emploi non salarié

■ Au 1^{er} janvier 2006, le secteur des transports compte 2 465 établissements en Auvergne, soit 1,8 % du parc national. 64 % de ces établissements emploient des salariés contre un sur deux pour la France métropolitaine.

Entre le 1^{er} janvier 2002 et le 1^{er} janvier 2006, le nombre d'établissements a progressé de 1,8 % en Auvergne. Cette augmentation est due principalement aux "services auxiliaires des transports", en particulier les "agences de voyages" et "l'organisation du transport de fret".

La répartition géographique des établissements du secteur des transports n'a pas varié depuis quatre ans : le Puy-de-Dôme concentre 46 % des établissements, l'Allier 20 %, le Cantal 16 % et la Haute-Loire 18 %.

Avec 1 874 établissements, le secteur des "transports urbains et routiers" enregistre une légère baisse de 1,1 % sur cette période.

■ En décembre 2005, en dehors des conjoints-collaborateurs et des aides familiaux, le nombre de non salariés dans les transports auvergnats était de 1 110 personnes. Ce chiffre est inférieur de 6,2 % à celui de décembre 1995. Cette baisse s'explique notamment par une baisse de 11 % des effectifs de l'activité "transports routiers de marchandises".

A noter que les "transports urbains et routiers" regroupent la majorité des non salariés, répartie presque également entre "transports de voyageurs" et "transports de marchandises".

Etablissements par sous-secteur et par département

Sont comptabilisés les établissements qui exercent, à titre principal, le type d'activité défini.

Code NAF ¹	Activité économique principale de l'établissement	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	Auvergne
60	Transports terrestres	402	318	363	880	1 963
601	Transports ferroviaires	21	16	12	37	86
602	Transports urbains et routiers	379	302	351	842	1 874
	<i>Transports routiers de marchandises</i>	<i>217</i>	<i>108</i>	<i>187</i>	<i>444</i>	<i>956</i>
	<i>Transports urbains et routiers de voyageurs</i>	<i>160</i>	<i>191</i>	<i>163</i>	<i>390</i>	<i>904</i>
61	Transports par eau	1	2	0	0	3
62²	Transports aériens	1	1	1	9	12
63²	Services auxiliaires des transports	92	68	84	243	487
631	Manutention et entreposage	19	7	8	72	106
632	Gestion d'infrastructures de transport	15	4	1	28	48
633	Agences de voyages	39	48	62	100	249
634	Organisation du transport de fret	19	9	13	43	84
	Total	496	389	448	1 132	2 465

Source : INSEE (REE) - données au 01/01/2006

¹ NAF : Nomenclature d'Activités Française

² Le poste 62 (transports aériens) ne comprend que les compagnies aériennes. Les emplois de gestionnaires d'aéroports sont pris en compte dans le poste 632E (services aéroportuaires) qui fait partie du poste 63 (services auxiliaires des transports). Les emplois des services de "l'aviation civile" sont comptabilisés dans le poste 751E (tutelle des activités économiques) qui fait partie de la section "administration publique", et ne sont donc pas pris en compte dans ce tableau.

Evolution de l'emploi non salarié par sous-secteur

Code NAF	Activité économique principale de l'établissement	31/12/95	31/12/05
60	Transports terrestres	1 152	1 073
601	Transports ferroviaires	0	0
602	Transports urbains et routiers	1 152	1 073
	<i>Transports routiers de marchandises</i>	<i>612</i>	<i>544</i>
	<i>Transports urbains et routiers de voyageurs</i>	<i>540</i>	<i>529</i>
61	Transports par eau	*	*
62¹	Transports aériens	*	*
63¹	Services auxiliaires des transports	32	37
	Total	1 184	1 110

Source : INSEE - URSSAF

* : secret statistique

¹ cf. note n° 2 ci-dessus



L'emploi salarié

Evolution de l'emploi salarié par sous-secteur

Code NAF	Activité économique principale de l'établissement	31/12/02	31/12/03	31/12/04	Auvergne/ France (%)
60	Transports terrestres	12 425	12 560	12 544	1,88
601	Transports ferroviaires	3 174	3 147	3 020	1,77
602	Transports urbains et routiers	9 251	9 413	9 524	1,92
	<i>Transports routiers de marchandises</i>	<i>6 721</i>	<i>6 802</i>	<i>6 809</i>	<i>2,15</i>
	<i>Transports urbains et routiers de voyageurs</i>	<i>2 530</i>	<i>2 611</i>	<i>2 617</i>	<i>1,53</i>
61	Transports par eau	0	0	0	0,00
62¹	Transports aériens	417	445	465	0,70
63¹	Services auxiliaires des transports	3 058	3 497	3 469	1,17
631	Manutention et entreposage	756	1 019	1 094	1,40
632	Gestion d'infrastructures de transport	692	692	649	1,08
633	Agences de voyages	492	551	527	1,14
634	Organisation du transport de fret	1 118	1 235	1 199	1,06
	Total	15 900	16 502	16 478	1,60

Source : INSEE - DADS (Déclarations Annuelles de Données Sociales)

¹ cf. note n° 2 page 6

Le champ retenu couvre l'ensemble des salariés hormis :

- les salariés appartenant à l'agriculture, à la sylviculture, aux services domestiques et aux activités extra-territoriales ;

- les agents de l'Etat et des collectivités territoriales.

Les apprentis et les stagiaires sont également exclus.

Emploi salarié par sous-secteur et par département

Code NAF	Activité économique principale de l'établissement	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	Auvergne
60	Transports terrestres	2 904	1 257	1 553	6 830	12 544
601	Transports ferroviaires	669	270	169	*	3 020
602	Transports urbains et routiers	2 235	987	1 384	4 918	9 524
	<i>Transports routiers de marchandises</i>	<i>1 605</i>	<i>727</i>	<i>1 092</i>	<i>3 385</i>	<i>6 809</i>
602L	Transports routiers de marchandises de proximité	597	160	210	1 085	2 052
602M	Transports routiers de marchandises interurbains	762	511	850	2 037	4 160
602N	Déménagement	33	*	*	128	231
602P	Location de camions avec conducteur	213	*	*	135	366
	<i>Transports urbains et routiers de voyageurs</i>	<i>619</i>	<i>260</i>	<i>292</i>	<i>1 446</i>	<i>2 617</i>
602A	Transports urbains de voyageurs	155	50	0	*	828
602B	Transports routiers réguliers de voyageurs	292	116	108	453	969
602E	Transports de voyageurs par taxis	123	44	34	181	382
602G	Autres transports routiers de voyageurs	*	50	150	189	438
602C	Téléphériques, remontées mécaniques	*	*	0	*	98
61	Transports par eau	0	0	0	0	0
62¹	Transports aériens	0	0	*	*	465
63¹	Services auxiliaires des transports	618	232	197	2 422	3 469
	Total	3 522	1 489	1 750	9 252	16 478

Source : INSEE - DADS - données au 31/12/2004

* : secret statistique

¹ cf. note n° 2 page 6

■ Le secteur des transports auvergnats emploie près de 16 500 salariés au 31 décembre 2004. L'Auvergne représente 1,6 % des emplois salariés des transports de France métropolitaine. Cette part reste inférieure à celle de l'ensemble des emplois salariés de la région, tous secteurs confondus (2 %).

Le secteur des "services auxiliaires des transports" a connu une forte augmentation du nombre de ses salariés : 56 % entre décembre 2000 et décembre 2004. Cependant les salariés auvergnats ne représentent que 1,2 % des salariés français de ce secteur. Au sein des "services auxiliaires de transports", c'est le sous-secteur "organisation du transport de fret" qui enregistre la plus forte augmentation de l'emploi salarié avec + 65 % sur cette période.

Au 31 décembre 2004, les emplois à temps complet représentent 87 % des emplois salariés offerts. Cette proportion est de 95 % pour le sous-secteur des "transports ferroviaires" et de 93 % pour ceux de "manutention et entreposage" et "organisation du transport de fret". Cette part ne dépasse pas 69 % pour les "agences de voyage".

■ Dans le Puy-de-Dôme, la part des "services auxiliaires des transports" atteint 26 %. Ce taux est très supérieur à ceux des autres départements auvergnats. La moyenne régionale s'établit à 21 %, nettement en dessous de la part de la France métropolitaine qui s'élève à 28 %.

Le Puy-de-Dôme présente le taux le plus élevé d'emplois à temps complet (89 %).

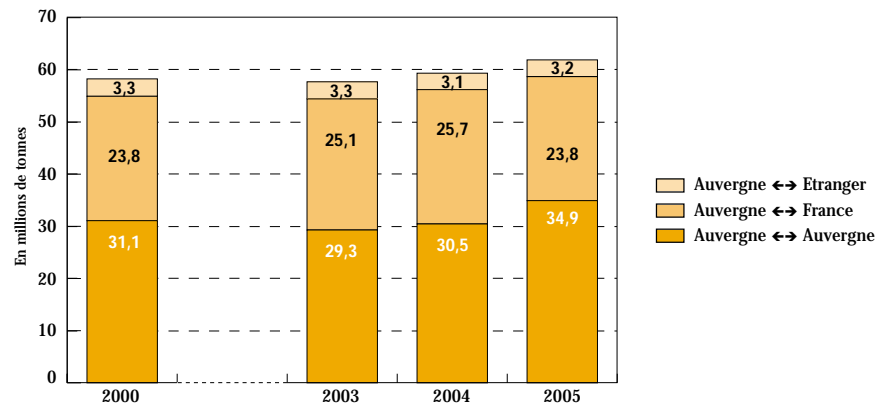


Flux : données générales

■ Le trafic global de marchandises de l'Auvergne (transit exclu) s'élève, en 2005, à 62 millions de tonnes, soit une hausse de 4,3 % par rapport à 2004.

- 56 % des produits sont transportés à l'intérieur de l'Auvergne,
- 39 % sont échangés entre l'Auvergne et les autres régions françaises,
- 5 % ont circulé entre l'Auvergne et l'étranger.

Trafic global



Source : DAEI-SESP (SITRAM)
Tous modes terrestres et hors transit

■ Le trafic international a augmenté de 2 % par rapport à 2004. Les importations ont légèrement diminué (- 0,4 %) et leur niveau actuel est bien inférieur (d'environ 8 %) à celui de 2000.

En revanche, les exportations ont augmenté de 3,7 % pour retrouver pratiquement le niveau de 2000.

Trafic international

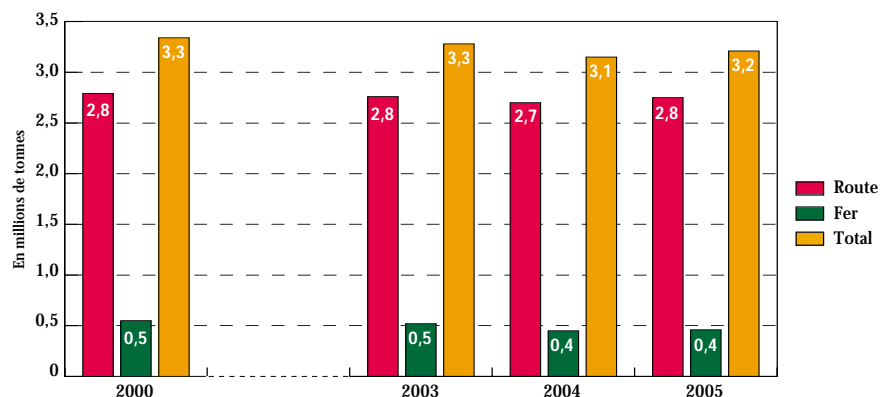
		Millions de tonnes		
		Auvergne		Total
		Import	Export	
2000	Tous modes ¹	1,40	1,94	3,34
	dont route (%)	93	77	84
2003	Tous modes	1,25	2,03	3,28
	dont route (%)	93	79	84
2004	Tous modes	1,30	1,85	3,15
	dont route (%)	92	81	86
2005	Tous modes	1,29	1,92	3,21
	dont route (%)	91	82	86

Source : DAEI-SESP (SITRAM)
¹ Tous modes : route + fer

■ La part relative du transport ferroviaire est en progression dans les trafics à l'importation, passant de 7 % en 2000 à 9 % en 2005.

En revanche, à l'exportation, la part de marché du mode ferroviaire évolue à la baisse, mais son rôle reste notable : 23 % en 2000 et 18 % en 2005.

Evolution des échanges Auvergne ↔ étranger



Source : DAEI-SESP (SITRAM)

cf. définitions SITRAM p. 15



Flux : données générales

Trafic national

Millions de tonnes

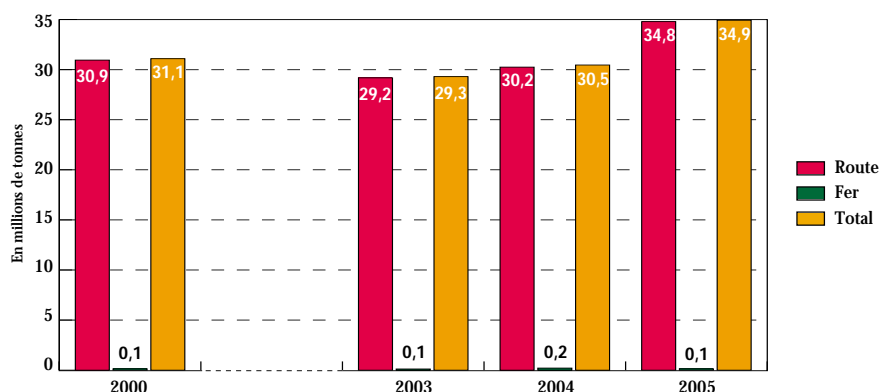
	Auvergne ↕ Auvergne	Auvergne ↔ France			Total Auvergne	Auvergne/ France (%)	
		Auv. ← Fr.	Auv. → Fr.	Total			
2000	Tous modes ¹ dont route (%)	31,09 99,5	12,17 87,8	11,67 89,6	23,84 88,7	54,93 94,8	2,8
2003	Tous modes dont route (%)	29,30 99,6	13,63 89,6	11,50 90,5	25,13 90,0	54,43 95,2	2,7
2004	Tous modes dont route (%)	30,46 99,3	13,71 89,0	12,04 89,9	25,75 91,4	56,21 95,3	2,7
2005	Tous modes dont route (%)	34,93 99,6	12,65 90,6	11,12 92,7	23,77 91,6	58,70 97,0	2,9

Source : DAEI-SESP (SITRAM)

¹ Tous modes : route + fer

■ Si le trafic intrarégional a augmenté fortement (+ 15 %) entre 2004 et 2005, sur la même période, le trafic interrégional a diminué d'environ 8 % : cette baisse concerne dans les mêmes proportions, à la fois les tonnages "entrant" et les tonnages "sortant" d'Auvergne.

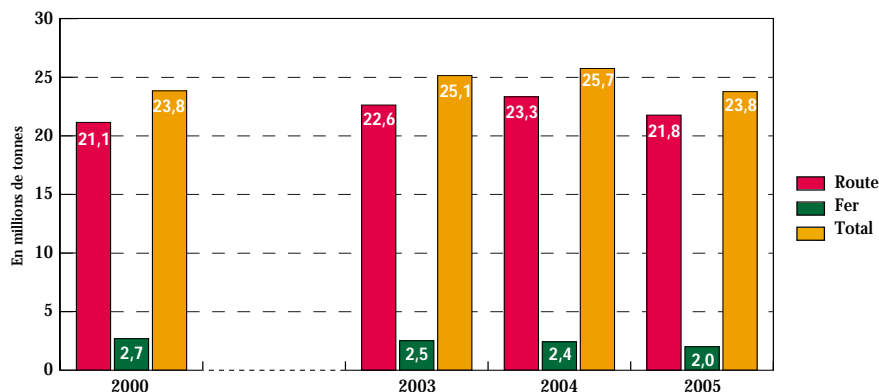
Evolution des échanges Auvergne ↔ Auvergne



Source : DAEI-SESP (SITRAM)

■ Le quasi monopole du transport routier (en moyenne 99,5 % de ces échanges intrarégionaux) reste la caractéristique constante de ces transports sur courtes distances.

Evolution des échanges Auvergne ↔ France



Source : DAEI-SESP (SITRAM)

cf. définitions SITRAM p. 15

■ Globalement, la part du transport routier dans les échanges de l'Auvergne avec les autres régions françaises est en augmentation, quel que soit le sens des échanges, atteignant 92 % en moyenne en 2005 (89 % en 2000).



Flux : origines et destinations

■ Le partenaire privilégié de l'Auvergne est toujours la région Rhône-Alpes, avec 30 % des 23,77 millions de tonnes échangées au niveau national.

Les autres partenaires importants pour l'Auvergne, mais dans des proportions moindres, sont aussi des régions limitrophes : Bourgogne (7,8 %), Centre (7,7 %) et Midi-Pyrénées (7,2 %).

■ En 2005, le mode routier transporte 91 % des 12,65 millions de tonnes à destination de l'Auvergne, et 93 % des 11,12 millions de tonnes au départ de la région. Le mode ferroviaire joue un rôle important dans les échanges en provenance de Haute-Normandie (57 %) et à destination du Nord Pas-de-Calais (47 %).

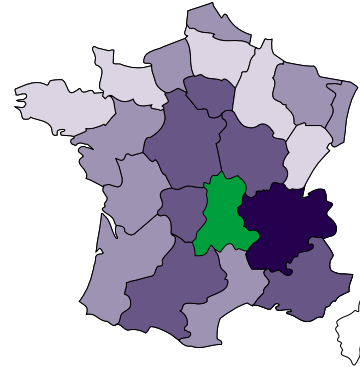
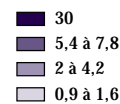
■ Les flux de l'Auvergne vers l'étranger restent fortement concentrés sur l'Union Européenne. Les pays de l'Europe des 25 comptent pour 66 % de la valeur des importations et 75 % des volumes et, à l'exportation, pour 63 % de la valeur et 85 % des volumes transportés. Parmi ceux-ci, les 10 nouveaux entrants sont encore marginaux (5 % des échanges en valeur et 3 % en volume).

L'importance des échanges avec le continent asiatique s'accroît au fil des années, particulièrement en valeur, passant de 9 % à 11 % entre 2001 et 2005 à l'importation, et de 7 % à 12 % à l'exportation. La Chine joue un rôle prépondérant dans les importations, avec 50 % de la valeur des produits et 38 % des tonnages.

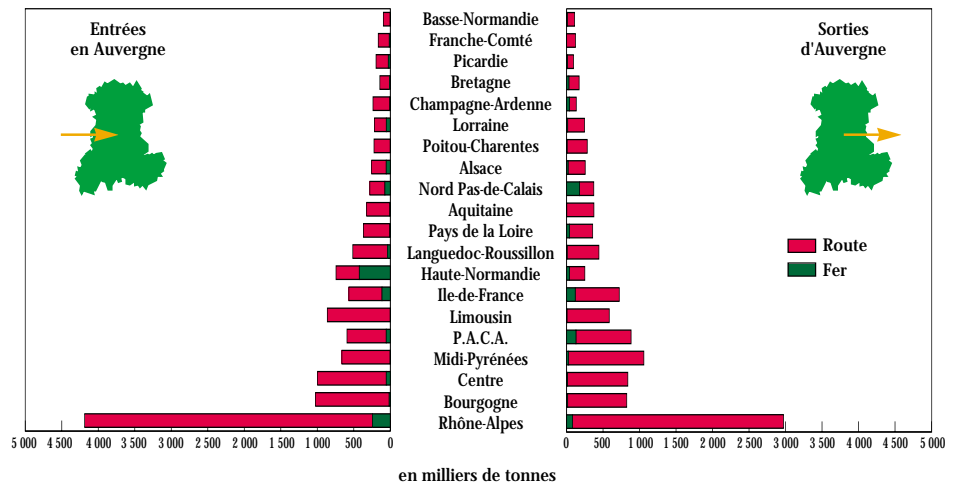
Répartition géographique des échanges Auvergne ↔ France

Route + Fer (2 sens)

Part de l'ensemble des échanges en % :



Par mode de transport



Source : DAEI-SESP (SITRAM) - données 2005

Les principaux partenaires étrangers de l'Auvergne

Importations			Exportations		
Pays	Valeur (en millions d'euros)	Tonnage (en milliers de tonnes)	Pays	Valeur (en millions d'euros)	Tonnage (en milliers de tonnes)
<i>Allemagne</i>	617	235	<i>Allemagne</i>	699	620
<i>Asie</i>	429	145	<i>Royaume-Uni</i>	687	241
<i>Italie</i>	418	143	<i>Italie</i>	619	342
<i>Royaume-Uni</i>	409	52	<i>Asie</i>	602	100
<i>Amérique du Nord</i>	366	30	<i>Afrique</i>	441	34
<i>Espagne</i>	236	131	<i>Espagne</i>	389	157
<i>Belgique/Lux.</i>	234	193	<i>Amérique du Nord</i>	361	47
<i>Pays-Bas</i>	149	83	<i>Pays-Bas</i>	232	64
<i>Danemark</i>	146	5	<i>Belgique/Lux.</i>	189	111
<i>10 nouveaux de l'UE*</i>	110	48	<i>10 nouveaux de l'UE*</i>	170	39
Total de ces pays	3 114	1 065	Total de ces pays	4 389	1 755
Total tous pays	3 848	1 291	Total tous pays	5 152	1 923

Source : DAEI-SESP (fichier Douanes) - données 2005

* Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, République Tchèque, Slovénie

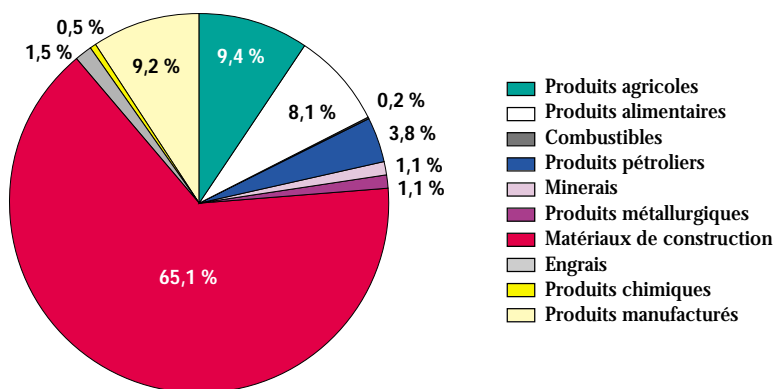
cf. définitions SITRAM p. 15



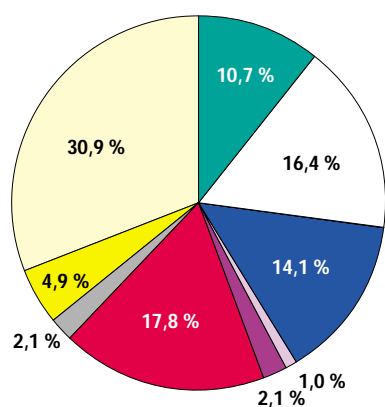
Flux : répartition par produit

Catégories de produits (tous modes)

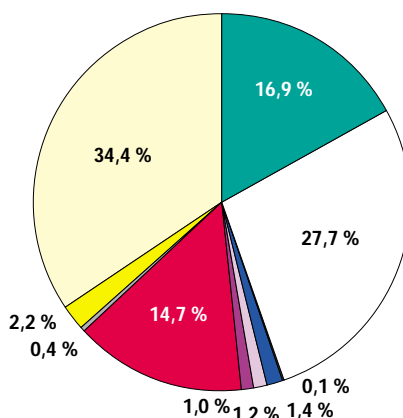
Flux Auvergne ↔ Auvergne



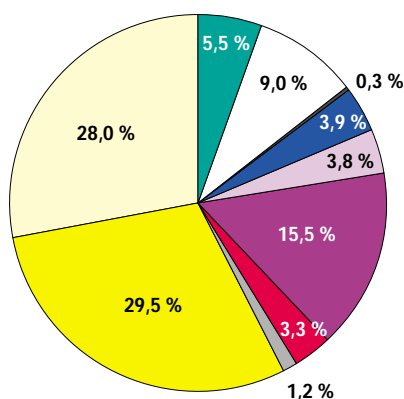
Flux France → Auvergne



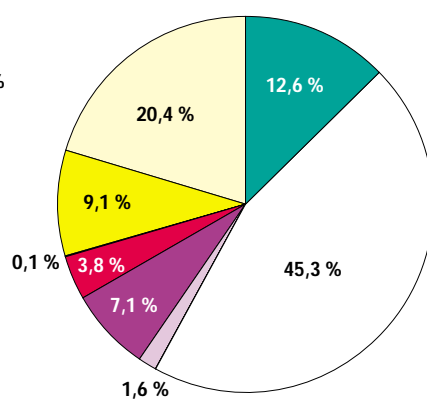
Flux Auvergne → France



Flux Étranger → Auvergne



Flux Auvergne → Étranger



Source : DAEI-SESP (SITRAM) - données 2005

cf. définitions SITRAM p. 15

■ Les matériaux de construction sont toujours les produits dominants dans les échanges intrarégionaux de l'Auvergne : leur part est en hausse depuis 2001, pour atteindre quasiment les deux tiers de ces tonnages.

■ Le trafic interrégional de l'Auvergne reste caractérisé par la prédominance de trois types de produits : les articles manufacturés, les denrées alimentaires et fourrages et les matériaux de construction, qui constituent 65 % des volumes "entrant" en Auvergne, et 77 % des volumes "sortant".

■ La structure par produit des échanges internationaux de l'Auvergne reste stable. Les importations sont constituées, pour plus de la moitié, de produits chimiques et d'articles manufacturés, les deux tiers des tonnages sont représentés par des denrées alimentaires et des articles manufacturés.



Flux routiers départementaux

■ 31 millions de tonnes de marchandises circulent à l'intérieur d'un même département en 2005 (soit une augmentation de 16 % de ce tonnage par rapport à 2001) et 3,7 millions de tonnes sont échangés entre les départements auvergnats.

■ 89 % des échanges internes à l'Auvergne se font au sein d'un même département. Les échanges entre l'Allier et le Puy-de-Dôme dominent dans les échanges interdépartementaux dont ils représentent 48 % en 2005.

■ Le Puy-de-Dôme et l'Allier restent prédominants dans les échanges entre l'Auvergne et les autres régions françaises : ces deux départements représentent 71 % des tonnages "entrant" et 73 % des tonnages "sortant".

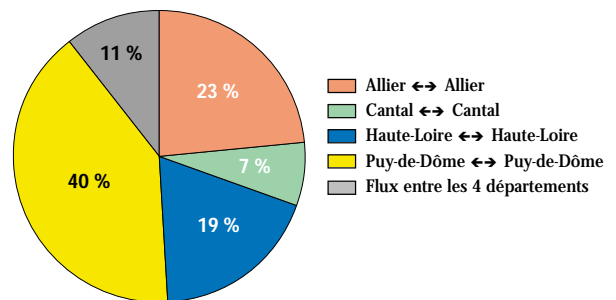
■ Le Puy-de-Dôme et l'Allier dominent également dans les trafics internationaux routiers réalisés de bout en bout par la région Auvergne, dont ils génèrent 67 % à l'importation et 74 % à l'exportation.

Millions de tonnes

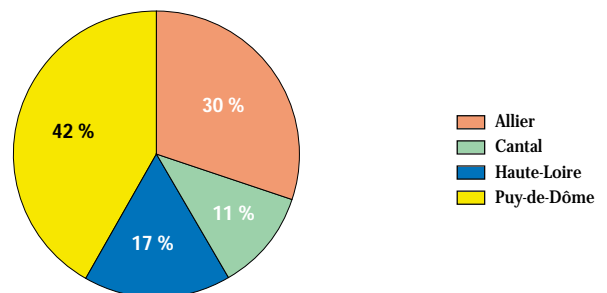
	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme
Flux internes à chaque département	8,16	2,44	6,47	14,04
Flux entre chaque département et :				
- le reste de l'Auvergne	2,06	0,86	1,15	3,27
- les autres régions	6,56	2,49	3,62	9,09
- l'étranger	0,56	0,15	0,39	0,75
Flux total	17,34	5,95	11,64	27,15

Source : DAEI-SESP (SITRAM) - données 2005

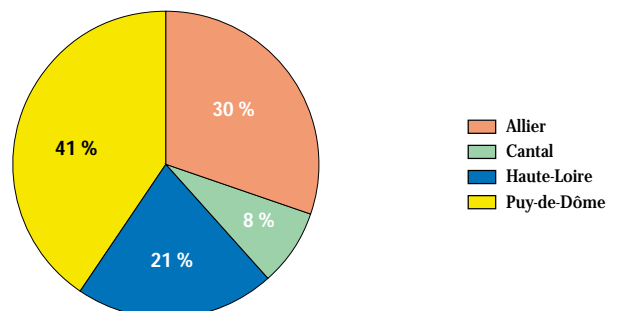
Flux internes à l'Auvergne*



Part* de chaque département dans le trafic de l'Auvergne avec les autres régions



Part* de chaque département dans le trafic de l'Auvergne avec l'étranger



* Les parts sont calculées par rapport au tonnage

cf. définitions SITRAM p. 15



Route : parc et immatriculations

Parc des véhicules utilitaires¹

Au 01/01/2006	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	Auvergne	Auvergne/ France (%)
Camionnettes et camions	28 850	15 747	21 072	52 761	118 430	2,3
dont PTAC ² ≤ 3,5 T	27 087	14 463	19 599	49 386	110 535	2,3
PTAC > 3,5 T	1 763	1 284	1 473	3 375	7 895	2,7
Tracteurs routiers	1 124	728	1 330	2 632	5 814	2,4
Semi-remorques	1 433	891	1 591	3 438	7 353	2,3
Remorques	295	213	352	730	1 590	3,0

Source : DAEI-SESP (Fichier Central des Automobiles)

¹ Véhicules d'âge inférieur aux limites suivantes : camionnettes et camions de 15 ans et moins, tracteurs routiers de 10 ans et moins, semi-remorques et remorques de 20 ans et moins.

² Poids Total Autorisé en Charge

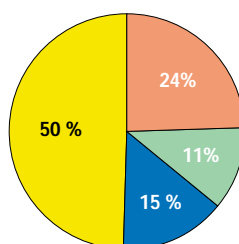
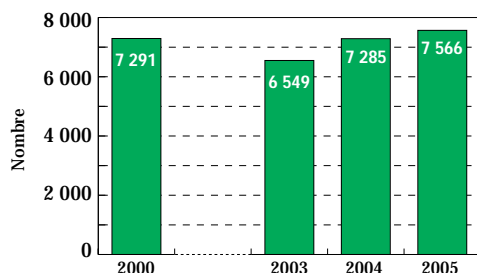
■ Depuis 5 ans, le parc de véhicules moteur en Auvergne s'établit autour de 125 000 véhicules, mais sa structure évolue sensiblement. Le nombre de camionnettes (moins de 3,5 tonnes) reste stable, avec une part toujours dominante (89 %), alors que le nombre de tracteurs s'est accru de 27 % entre 2002 et 2006, leur part relative passant de 3,6 % à 4,7 % sur cette période.

Immatriculations des véhicules neufs

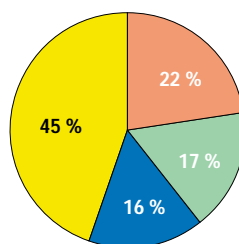
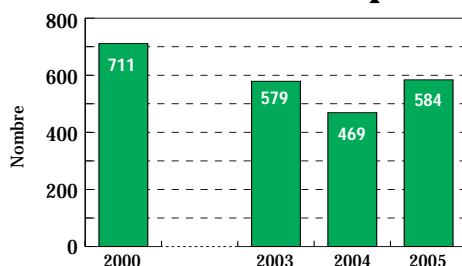
Part de chaque département en 2005

Allier Haute-Loire
Cantal Puy-de-Dôme

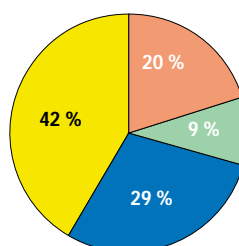
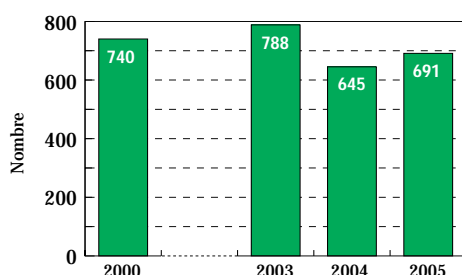
Camionnettes de moins de 3,5 T de PTAC



Camions de plus de 3,5 T de PTAC



Tracteurs routiers



Source : DAEI-SESP (Fichier Central des Automobiles)

■ Après une année 2003 particulièrement faible pour les immatriculations de camionnettes, en Auvergne comme en France, l'évolution est à la hausse, notamment en région : respectivement + 11 % et + 7 % entre 2003 et 2004, et + 4 % et + 2 % entre 2004 et 2005.

■ Les immatriculations de camions et de tracteurs évoluent de façon comparable. Après une baisse régulière jusqu'en 2004, 2005 est marquée par une reprise, tant au niveau régional qu'au niveau national : respectivement + 24 % et + 17 % pour les camions, et + 7 % et + 18 % pour les tracteurs.

Ce phénomène est en partie lié à un renouvellement anticipé du parc des poids lourds à moteur, en prévision des réglementations entrant en vigueur en 2006 sur le chronotachygraphe électronique et la norme Euro 4.

A noter que l'année 2000 s'est caractérisée par une augmentation particulièrement forte des immatriculations de tous les types de véhicules.

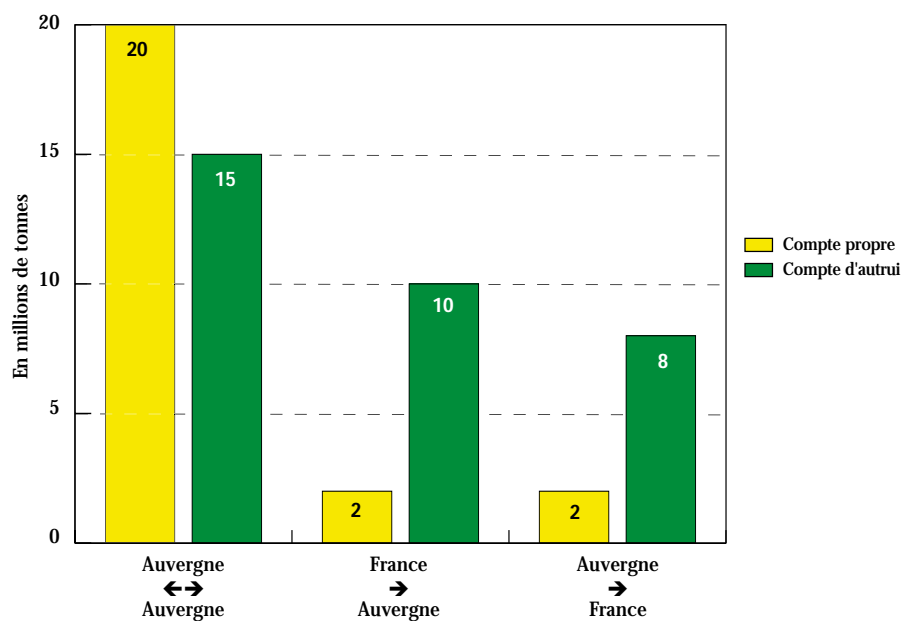


Route : trafic et itinéraires

■ La proportion de transport pour compte propre dans la globalité du trafic routier de l'Auvergne a augmenté, passant de 37 % en 2001 à 42 % en 2005. Dans les échanges intrarégionaux, le transport privé est redevenu prépondérant : 58 % en 2005 (48 % en 2001). Dans les échanges interrégionaux de l'Auvergne, sa part est moindre, 16 % en 2005, et a baissé légèrement depuis 2001 (18 %). Le rôle du transport pour compte propre est plus important pour les sorties d'Auvergne (19 %) que pour les entrées dans la région (14 %).

■ Les principaux itinéraires poids lourds de l'Auvergne restent toujours localisés, au nord sur la RCEA, à l'est sur la RN 7 et sur les autoroutes. La part relative des poids lourds dans le trafic total sur ces axes demeure inchangée par rapport à 2000, mais augmente en volume.

Répartition du trafic national



Source : DAEI-SESP (SITRAM) - données 2005

Le transport pour compte d'autrui (ou public) est le transport rémunéré de marchandises pour le compte de tiers.

Le transport pour compte propre (ou privé) est le transport qui n'est pas réalisé pour le compte d'autrui.

Principaux itinéraires poids lourds

Axes	Nombre de véhicules lourds ¹ (exprimé en moyenne journalière)	Part dans le trafic total de l'axe
RN 7 - Allier	1 800 à 4 100	25 à 35 %
RCEA - Allier	3 400 à 5 000	25 à 45 %
A 71 - Allier/Puy-de-Dôme	1 200 à 4 000	8 à 19 %
A 75 - Puy-de-Dôme/Cantal	1 800 à 4 000	8 à 15 %
A 72 - Puy-de-Dôme	~ 2 000	~ 12 %
RN 9 - Allier/Puy-de-Dôme	500 à 1 400	4 à 20 % ²
RN 88 - Haute-Loire	700 à 1 200	~ 9 %
RN 89 - Puy-de-Dôme	400 à 1 300	8 à 15 %
RN 102 - Haute-Loire	~ 1 000	~ 11 %
RN 122 - Cantal	~ 500	~ 10 %

¹ Les ordres de grandeur sont très variables selon les sections considérées.

² Circulation des poids lourds interdite sur la RN 9 dans l'Allier.

Sources : CETE et DDE - données 2005



Avec le développement des axes routiers nord-sud et est-ouest, l'Auvergne peut ambitionner un rôle de nouvelle région logistique, alternative à d'autres régions, en voie de saturation (Rhône-Alpes). Dans cette optique de développement de la filière logistique, la Région d'Auvergne a réalisé plusieurs études approfondies aboutissant à l'élaboration et à la définition d'un Schéma Logistique Territorial de l'Auvergne qui précise les investissements à réaliser et identifie des espaces d'accueil d'activités logistiques, dans une logique cohérente, permettant une lisibilité et une hiérarchisation des projets. Lors de l'élaboration du Schéma Régional de Développement Économique (S.R.D.E.), un Atelier Logistique, réunissant les collectivités locales et les partenaires économiques concernés, a permis d'actualiser et de valider le Schéma Logistique Territorial élaboré en 2004.

Les projets retenus sont les suivants :

- dans l'Allier, deux pôles logistiques généralistes à Moulins (zone de Montbeugny) et à Montluçon (zone de la Loue) et un site spécialisé à fort caractère multimodal (rail et route) à Saint-Loup, le tout, dans une "logique RCEA" ;
- l'espace métropolitain clermontois avec le Parc Logistique Clermont-Auvergne déjà largement engagé. À moyen-long terme, un espace d'accueil devra être développé pour prendre le relais du précédent : le secteur de Riom a été identifié comme le plus adapté pour recevoir cette infrastructure ;
- un pôle structurant, au sud de l'Auvergne, au carrefour de l'A 75 et des principaux axes de la Haute-Loire (RN 102) et du Cantal (RN 122) et à l'extrémité du réseau ferroviaire "utile" pour le fret. Une zone logistique et un centre routier seraient réalisés à Lempdes-sur-Allagnon en Haute-Loire ;
- enfin, le Schéma prévoit de mettre en place un fonds d'aide à l'accueil des activités logistiques dans des zones d'activités classiques, pour répondre à des demandes logistiques ponctuelles sur des zones labellisées, ou à des besoins spécifiques de filières industrielles ou agricoles sur des territoires spécialisés.

La mise en oeuvre de ces projets débutera dès 2007.

Les chiffres publiés sont issus de l'exploitation de la banque de données SITRAM (Système d'Information sur les TRANSPORTS de MARCHANDISES) gérée par le SESP (Service Economie, Statistiques et Prospective) de la DAEI (Direction des Affaires Economiques et Internationales) du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Cette base est alimentée par cinq sources :

- **le fichier TRM** (Transport Routier de Marchandises) résulte d'une enquête permanente (par sondage) sur l'utilisation des véhicules routiers, immatriculés en France, en transport pour compte propre et en transport pour compte d'autrui. Depuis 1996, elle porte sur les véhicules moteurs de moins de 15 ans : camions de plus de 3,5 tonnes de PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) et tracteurs routiers ;
- depuis 2004, **les fichiers d'enquêtes TRM d'autres pays de l'Union Européenne** (harmonisés selon les directives d'Eurostats) ;
- **le fichier SNCF** est exhaustif depuis 1993 pour les transports nationaux et internationaux par wagons complets (à noter que pour les transports nationaux, les données départementalisées ne sont plus disponibles depuis 2004) ;
- **le fichier Douanes** recense tous les transports internationaux (à l'exclusion du transit) entre la France et l'étranger ;
- **le fichier VNF** (Voies Navigables de France).

Le Schéma Logistique Territorial de l'Auvergne

Définitions SITRAM

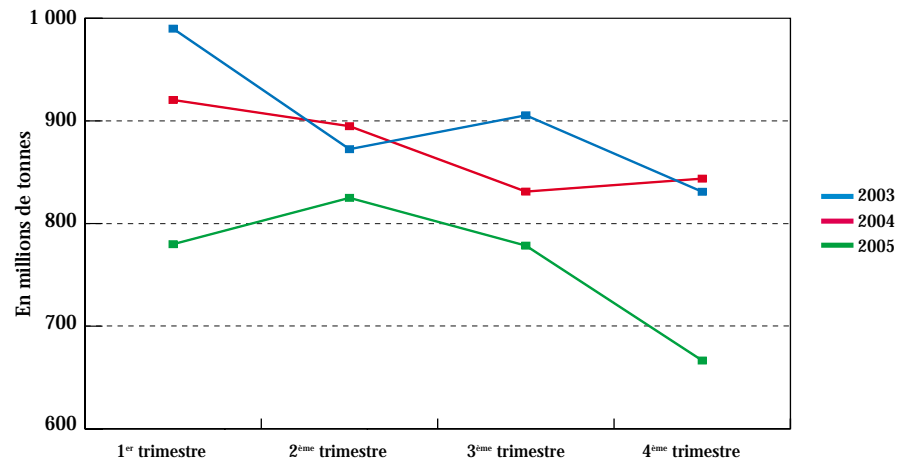
(statistiques publiées
pages 8 à 12)



Fer

Trafic fret SNCF

Évolution des arrivages et expéditions (en milliers de tonnes)



Source : SNCF

■ Depuis 2004, la SNCF a engagé une vaste opération de réorganisation de son activité Fret, en vue de présenter, en 2007, une activité transport de marchandises non déficitaire pour :

- reconquérir la confiance des clients par un retour de la qualité,
- se positionner comme l'un des acteurs structurants du fret ferroviaire en Europe.

■ Le bilan de l'année 2005 illustre bien l'application du Plan Fret car c'est l'année durant laquelle la mise en place des nouvelles organisations et les gains de productivité afférents ont pesé.

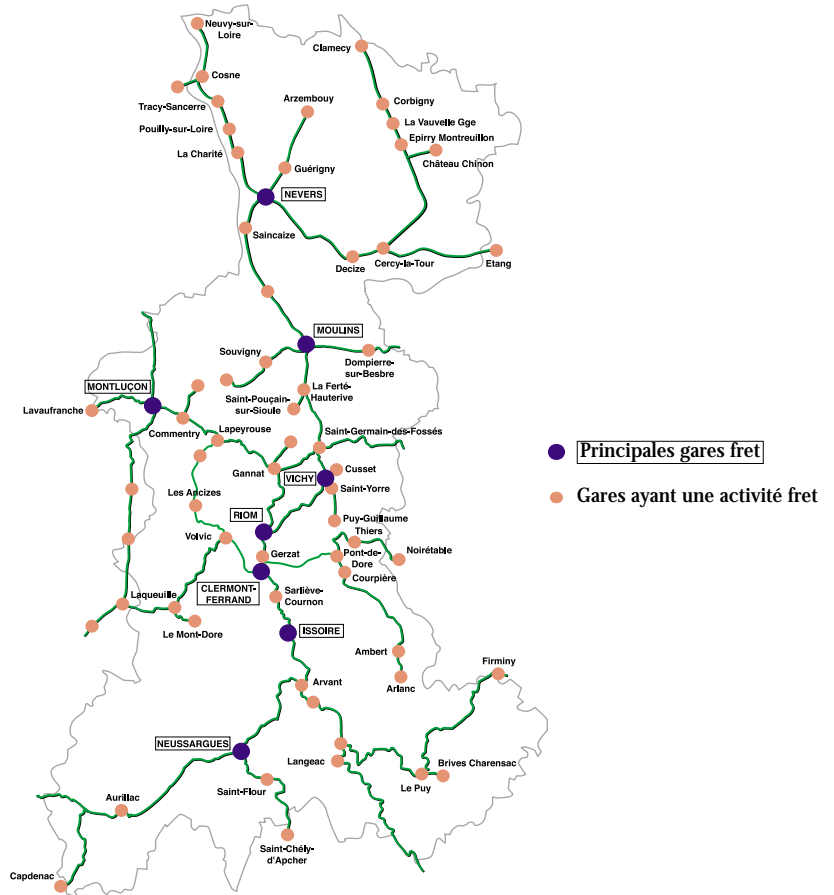
En volume transporté, les résultats enregistrés sont la conséquence d'un environnement économique atone, d'un premier trimestre difficile suite aux intempéries et à une qualité de service approximative, d'une forte conflictualité sociale et de la politique commerciale d'assainissement des marges.

■ Depuis le 31 mars 2006, le marché du transport de fret ferroviaire est ouvert à la concurrence intra modale, en trafic intérieur comme à l'international.

Fret SNCF n'est plus la seule entreprise à pouvoir répondre aux demandes des chargeurs, qui peuvent lancer des appels d'offres pour le transport, par fer, de leurs marchandises.

Cette ouverture du marché permet d'envisager la création d'Opérateurs Locaux de Proximité pouvant exploiter et fédérer les trafics. Une étude de faisabilité d'une telle expérimentation est actuellement en cours en Auvergne.

Zone fret Massif Central

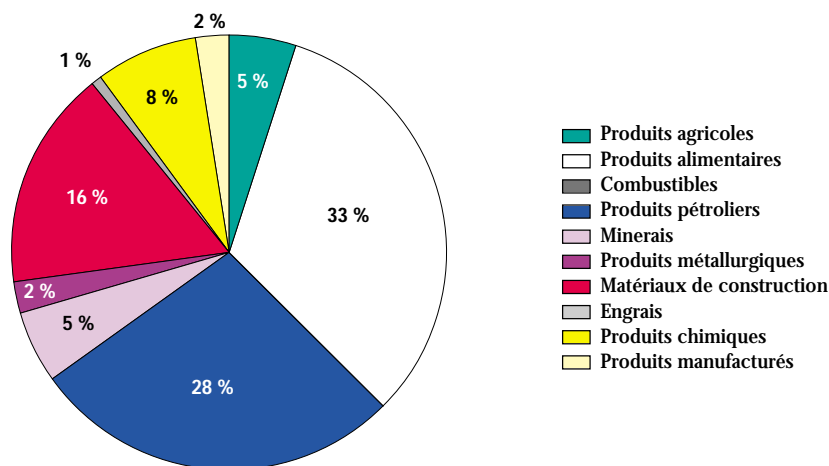


Source : SNCF



Fer

Répartition du fret par produit



Source : DAEL-SESP (SITRAM) - données Auvergne 2005

■ La prédominance des produits alimentaires (dont les boissons), des produits pétroliers et des matériaux de construction (dont les produits de carrière) dans les échanges ferroviaires reflète l'importance de ces ressources naturelles pour la région et de ses besoins énergétiques. Il faut noter que les marchés des eaux, des argiles et du bois ont fait l'objet de réorganisation en 2004.

Air

Trafic marchandises de l'aéroport Clermont-Ferrand Auvergne

Fret

Tonnes	
2000	347
2003	1 043
2004	728
2005	1 244

Source : Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne

Postal

Tonnes	
2000	1 829
2003	3 352
2004	3 746
2005	3 281

Source : Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne

■ L'activité fret avionné de l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne a fortement augmenté en 2005 et enregistre ainsi un record de tonnage depuis 20 ans. Entreprises et particuliers peuvent confier leurs colis au service fret de l'aéroport. Un rayon X hors format permet de traiter les marchandises de façon instantanée sans ouverture des colis.

■ Le trafic postal diminue en 2005. La réorganisation du réseau aérien postal de 2002, avec un seul avion assurant une liaison triangulaire Limoges - Clermont-Ferrand - Roissy, a transféré, sur route, un certain volume de courrier.



Transport individuel - Transport collectif Les Autorités Organisatrices de Transport

L'intermodalité en Auvergne

■ L'intermodalité vise à coordonner plusieurs modes de transport par une gestion ou un aménagement spécifiques entre les différents réseaux, au travers de quatre thèmes principaux : les horaires, l'information aux voyageurs, la tarification et les pôles d'échanges.

En Auvergne, la tarification a été le premier thème abordé. Des projets de constitution de Pôles d'Echanges Intermodaux (PEI) ont ensuite été élaborés et les premiers aménagements verront le jour en 2007.

■ Une tarification intermodale existe sur l'agglomération clermontoise. Il s'agit des abonnements TANDEM, destinés aux étudiants et aux salariés : ils permettent d'utiliser successivement le réseau TER et les transports en commun urbains. Différentes actions vont concourir au développement de ce type de tarification : mise en oeuvre de la billettique en octobre 2007, application de réductions plus importantes, interconnexion tramway/TER à La Pardieu.

■ Les Pôles d'Echanges Intermodaux doivent favoriser l'usage des transports collectifs et améliorer l'interface et la complémentarité des différents modes de transport. La prise en compte de la notion d'intermodalité impose de repenser l'organisation des sites, en attachant une attention toute particulière aux circulations, aux espaces de stationnement et aux conditions d'accueil des voyageurs (attente, information, accès aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ...). Les gares concernées sont celles de Vichy, Saint-Germain-des-Fossés et Riom.

Au niveau national, 84 % du trafic voyageurs sont effectués en voitures particulières. Sur de courtes distances, les "modes doux" (marche à pied et deux roues) constituent des modes individuels alternatifs à la voiture. Les 16 % restant sont assurés par les différents transports collectifs (autobus, autocars, tramways, métros, trains, transport aérien intérieur). Leur usage dépend à la fois de la qualité de l'infrastructure et du niveau de service proposé.

D'après la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982, modifiée à de nombreuses reprises et notamment par l'Ordonnance du 26 août 2005, "l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales, ou leurs groupements, organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser les services de transport à la demande. L'exécution du service est assurée, soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé, à cet effet, une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par chaque partie afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes ...". Ainsi :

- **l'Etat** a la responsabilité des transports routiers internationaux et interrégionaux et a délégué à la SNCF sa compétence sur les services ferroviaires "Grandes Distances" (TGV, Corail Téo, Corail Lunéa, Intercités et Corail) ;
- **la Région** est, depuis le 1^{er} janvier 2002 (loi Solidarité et Renouveau Urbains), responsable des services ferroviaires régionaux (TER) qui sont assurés par la SNCF et des services routiers effectués en substitution du mode ferroviaire ;
- **le Département** est responsable des services non urbains assurés par des autocaristes, qu'il s'agisse de lignes régulières, de circuits scolaires ou de transports à la demande ;
- **les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU)** sont responsables des transports collectifs réalisés à l'intérieur du PTU (Périmètre des Transports Urbains). Elles ont la possibilité de percevoir le Versement Transport (taxe) auprès des entreprises employant au moins 10 salariés, à l'intérieur du PTU ;
- la Loi SRU prévoit la création de **syndicats mixtes** (association de deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport). Leur vocation est de coordonner les services de transport, de mettre en place un service global d'informations à l'usager et une tarification combinée.

En Auvergne, les AOTU sont constituées de cinq communautés d'agglomération (Aurillac : 21 communes, Montluçon : 10 communes, Moulins : 25 communes, Le Puy-en-Velay : 28 communes et Vichy : 23 communes), d'une communauté de communes (Riom : 11 communes), d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (Thiers : 2 communes) et du Syndicat Mixte des Transports en Commun (Clermont-Ferrand : 22 communes), soit 142 communes situées à l'intérieur d'un PTU.

A noter que les nouvelles communautés d'agglomération ont obligatoirement hérité de la compétence transport urbain avec pour conséquence l'élargissement du PTU sur des territoires jusqu'alors desservis par les services non urbains dépendant du Conseil Général.

Ainsi, en 2004, en attendant une desserte totale, 84 communes (+ 62 % par rapport à 1999) étaient desservies par les transports urbains (45 % de la population régionale) réparties dans les 8 réseaux auvergnats.



Parc et immatriculations

Parc des voitures particulières et des autobus et autocars

Au 01/01/2006	Allier	Cantal	Haute-Loire	Puy-de-Dôme	Auvergne	Auvergne/France (%)
Voitures particulières de moins de 15 ans	171 476	76 258	114 715	324 953	687 402	2,3
Autobus et autocars de moins de 20 ans	486	285	453	947	2 171	2,4

Source : DAEI-SESP (Fichier Central des Automobiles)

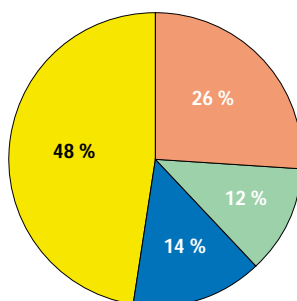
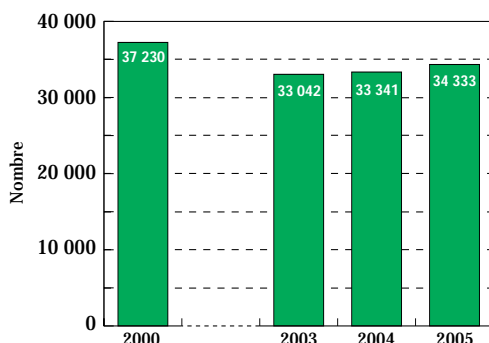
■ Le parc des voitures particulières a augmenté en Auvergne comme en France, à un rythme lent, jusqu'en 2003. Depuis 2004, il baisse progressivement, un peu plus nettement en Auvergne qu'au niveau national. Ainsi, entre janvier 2005 et 2006, le parc auvergnat de voitures particulières s'est réduit de 0,6 % (- 0,1 % en France).

Immatriculations

Part de chaque département en 2005



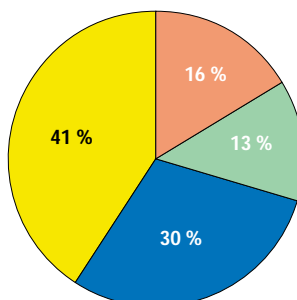
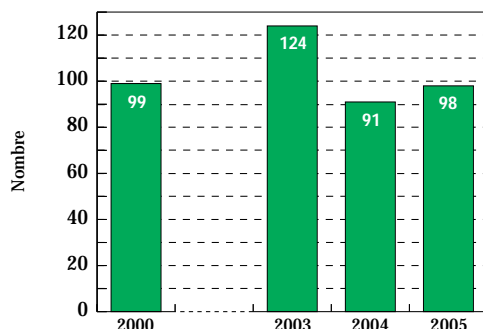
Voitures particulières neuves



Source : DAEI-SESP (Fichier Central des Automobiles)

■ Hormis une légère diminution entre 2002 et 2003, les parcs des autobus et autocars continuent d'augmenter régulièrement en Auvergne et en France : respectivement + 1,5 % et + 1,9 % entre 2005 et 2006.

Autobus et autocars neufs



Source : DAEI-SESP (Fichier Central des Automobiles)

■ Après deux années de baisse sensible du nombre des immatriculations de voitures particulières, et une année de relative stabilité, 2005 se caractérise par une reprise des immatriculations, d'ampleur comparable en Auvergne (+ 2,9 %) et en France (+ 2,7 %).

■ En France, depuis 2001, les immatriculations d'autobus et autocars ont baissé. L'année 2005 marque la reprise du nombre de ces immatriculations. En Auvergne, la tendance est comparable, hormis en 2003 où l'exceptionnel résultat provient d'un nombre important d'immatriculations de véhicules de transports en commun dans le seul département du Puy-de-Dôme.



Transports interurbains

Les transports routiers interurbains de voyageurs en Auvergne

Allier

■ ALLIER :

- des lignes régulières* restructurées (4 lignes de plus qu'en 2002 pour un kilométrage moindre),
 - des circuits scolaires s'adaptant à une diminution des effectifs (77 de moins qu'en 2002),
 - une nette progression du nombre d'élèves transportés par la SNCF (+ 14,2 % par rapport à 2002).
- Courant 2005, le Conseil Général a mis en place 21 lignes virtuelles**. Le coût pour l'usager est identique à celui des lignes régulières*.

* Ligne régulière : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis.

** Ligne virtuelle : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis mais les véhicules ne circulent que sur appel préalable.

*** Transport à la demande : service sans horaire et/ou sans tracé prédéfini, ne fonctionne que sur appel préalable d'une ou plusieurs personnes. La prise en charge se fait soit au domicile soit en des points d'arrêts communs.

■ CANTAL :

- quasi-stabilité des lignes régulières* (40 -> 41 pour un kilométrage en diminution),
 - des circuits scolaires s'adaptant à une réduction des effectifs (58 de moins qu'en 2002),
 - accroissement du nombre d'élèves transportés par la SNCF (+ 12,2 % par rapport à 2002).
- En 2005, les transports à la demande*** fonctionnent dans 7 communautés de communes et 2 syndicats intercommunaux et concernent 108 communes, soit 25 % de la population et 42 % de la superficie du département.

DONNÉES GÉNÉRALES	Nombre		Allier/ Auvergne (%)	
	2002	2005	2002	2005
Parc autocars (services réguliers et services scolaires)	365	420	23,4	25,1
Lignes régulières	42	46	20,0	21,5
Entreprises exploitant des lignes régulières	12	12	13,8	13,5
Kilométrage annuel des lignes régulières (millions de km)	3	3,5	27,3	31,3
TRANSPORT SCOLAIRE				
Elèves dans le département ¹	58 600	57 035	25,2	25,0
Elèves empruntant les transports scolaires ¹	16 091	16 192	29,3	30,5
Circuits scolaires	396	319	21,4	18,5
Kilométrage annuel HLP ² inclus (millions de km)	4,6	5,0	20,5	22,6
Elèves voyageant quotidiennement sur les lignes ferroviaires	494	584	21,5	24,8
Participation financière du Département	100 %			

Sources : Conseil Général de l'Allier, Inspection académique de l'Allier

¹ Rentrées scolaires 2001-2002 et 2004-2005

² HLP (Haut-Le-Pied) : circulation à vide

Cantal

DONNÉES GÉNÉRALES	Nombre		Cantal/ Auvergne (%)	
	2002	2005	2002	2005
Parc autocars (services réguliers et services scolaires)	345	271	22,1	16,2
Lignes régulières	40	41	19,0	19,2
Entreprises exploitant des lignes régulières	18	13	20,7	14,6
Kilométrage annuel des lignes régulières (millions de km)	1,2	1,1	10,9	9,8
TRANSPORT SCOLAIRE				
Elèves dans le département ¹	23 757	22 567	10,2	9,9
Elèves empruntant les transports scolaires ¹	6 928	5 408	12,6	10,2
Circuits scolaires	459	401	24,8	23,2
Kilométrage annuel HLP ² inclus (millions de km)	3,9	4,0	17,4	18,1
Elèves voyageant quotidiennement sur les lignes ferroviaires	82	92	3,6	4,0
Participation financière du Département	75 %			

Sources : Conseil Général du Cantal, Inspection académique du Cantal

¹ Rentrées scolaires 2001-2002 et 2004-2005

² HLP (Haut-Le-Pied) : circulation à vide



Transports interurbains

Les transports routiers interurbains de voyageurs en Auvergne

Haute-Loire

DONNÉES GÉNÉRALES	Nombre		Haute-Loire/ Auvergne (%)	
	2002	2005	2002	2005
Parc autocars (services réguliers et services scolaires)	300	300	19,2	17,9
Lignes régulières	41	39	19,5	18,2
Entreprises exploitant des lignes régulières	26	25	29,9	28,1
Kilométrage annuel des lignes régulières (millions de km)	1,4	1,4	12,7	12,5
TRANSPORT SCOLAIRE				
Elèves dans le département ¹	41 437	41 433	17,8	18,2
Elèves empruntant les transports scolaires ¹	9 950	10 398	18,1	19,6
Circuits scolaires	399	406	21,5	23,5
Kilométrage annuel HLP ² inclus (millions de km)	3,9	4,0	17,4	18,1
Elèves voyageant quotidiennement sur les lignes ferroviaires	185	192	8,0	8,4
Participation financière du Département	70 % ³			

Sources : Conseil Général de la Haute-Loire, Inspection académique de la Haute-Loire

¹ Rentrées scolaires 2001-2002 et 2004-2005

² HLP (Haut-Le-Pied) : circulation à vide

³ Participation familiale du Conseil Général de la Haute-Loire plafonnée à 150 euros par élève et par an

■ HAUTE-LOIRE :

- des lignes régulières* remaniées (2 lignes de moins qu'en 2002 pour un kilométrage inchangé),
- des circuits scolaires plus étoffés pour répondre à des effectifs accrus (7 de plus qu'en 2002),
- davantage d'élèves transportés par la SNCF (+ 3,8 % par rapport à 2002).

* Ligne régulière : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis.

** Ligne virtuelle : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis mais les véhicules ne circulent que sur appel préalable.

*** Transport à la demande : service sans horaire et/ou sans tracé prédéfini, ne fonctionne que sur appel préalable d'une ou plusieurs personnes. La prise en charge se fait soit au domicile soit en des points d'arrêts communs.

Puy-de-Dôme

DONNÉES GÉNÉRALES	Nombre		Puy-de-Dôme/ Auvergne (%)	
	2002	2005	2002	2005
Parc autocars (services réguliers et services scolaires)	550	684	35,3	40,8
Lignes régulières	87	88	41,4	41,1
Entreprises exploitant des lignes régulières	31	39	35,6	43,8
Kilométrage annuel des lignes régulières (millions de km)	5,4	5,2	49,1	46,4
TRANSPORT SCOLAIRE				
Elèves dans le département ¹	108 903	106 826	46,8	46,9
Elèves empruntant les transports scolaires ¹	21 906	21 172	39,9	39,8
Circuits scolaires	600	600	32,4	34,8
Kilométrage annuel HLP ² inclus (millions de km)	10	9,1	44,6	41,2
Elèves voyageant quotidiennement sur les lignes ferroviaires	1 539	1 428	66,9	62,7
Participation financière du Département	87 %			

Sources : Conseil Général du Puy-de-Dôme, Inspection académique du Puy-de-Dôme, Rectorat d'Académie de Clermont-Ferrand

¹ Rentrées scolaires 2001-2002 et 2004-2005

² HLP (Haut-Le-Pied) : circulation à vide

■ PUY-DE-DÔME :

- quasi-stabilité des lignes régulières* (87 -> 88 pour un kilométrage en diminution),
- des circuits scolaires stables avec des effectifs toujours en baisse,
- diminution du nombre d'élèves transportés par la SNCF (- 7,2 % par rapport à 2002).

En 2006, le "Bus des Montagnes", existant depuis 1983 dans le département, compte 24 systèmes de transport à la demande*** qui concernent 240 communes, soit environ 40 % de la population et 45 % de la superficie du département, pour un trafic annuel moyen de 20 000 voyages.



Transports urbains

Allier

■ Montluçon : en 2000, la communauté d'agglomération montluçonnaise (AOTU) a réussi à endiguer la chute du trafic avec la création, sous la marque "CREABUS", d'un service de transport à la demande* en heures creuses, complété en 2003 par 2 lignes virtuelles**. Le coût pour l'usager est identique à celui des lignes régulières***.

■ Moulins : seules 7 des 25 communes formant le PTU sont desservies par les 10 lignes régulières*** du réseau urbain de la communauté d'agglomération de Moulins. Depuis 2000, le trafic et l'offre stagnent. Une réflexion globale est en cours pour restructurer ce réseau de transport.

■ Vichy : depuis 2004, le réseau urbain de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier a été complété par 12 lignes virtuelles**, fonctionnant sous le label "MOBIVAL", pour les 18 communes du PTU non desservies par les transports urbains.

■ Aurillac : depuis 2002, la communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac a renforcé sa desserte périurbaine par la mise en place d'un système de transport à la demande* en heures creuses contribuant à la progression du trafic. Le tarif pour l'usager est le même que celui des lignes régulières***.

■ Le Puy-en-Velay : le réseau urbain de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay est le seul en Auvergne dont l'exploitation est en régie directe. Il ne dessert que 6 des 28 communes qui constituent le PTU. La tarification est la même que celle de la ligne.

	Montluçon		Moulins		Vichy	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Nbre de communes ¹ et Population ² desservies	10 65 411		7 45 466		5 53 843	
Lignes	8	8	-	10	-	9
Longueur cumulée (en km)	89	89	-	113	-	49
Km annuels (en milliers)	1 151	1 223	-	916	-	760
Parc total	33	33	-	24	-	21
Effectif total (en ETP) ³ dont personnel roulant ³	64 51	66 50,7	- -	- -	- -	44 34
Nbre de voyages TS ⁴ (en milliers)	2 427	2 336	-	1 283	-	1 872
Nbre de voyages / hab. des communes desservies	37,1	35,7	-	28,2	-	34,8

Cantal

	Aurillac	
	2003	2004
Nbre de communes ¹ et Population ² desservies	21 55 592	
Lignes	20	20
Longueur cumulée (en km)	374	374
Km annuels (en milliers)	1 076	1 106
Parc total	38	39
Effectif total (en ETP) ³ dont personnel roulant ³	55,3 42,8	57,9 44,4
Nbre de voyages TS ⁴ (en milliers)	2 730	2 709
Nbre de voyages / hab. des communes desservies	49,1	48,7

Haute-Loire

	Le Puy-en-Velay	
	2003	2004
Nbre de communes ¹ et Population ² desservies	6 38 812	
Lignes	5	5
Longueur cumulée (en km)	90	90
Km annuels (en milliers)	570	586
Parc total	20	20
Effectif total (en ETP) ³ dont personnel roulant ³	37,3 24,4	37,3 24,4
Nbre de voyages TS ⁴ (en milliers)	1 272	1 222
Nbre de voyages / hab. des communes desservies	32,8	31,5

Source : CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

¹ Communes desservies du PTU : Périmètre de Transports Urbains (pour les réseaux de Moulins, Vichy et du Puy, le nombre de communes du PTU est supérieur au nombre de communes effectivement desservies)

² Population avec doubles comptes

³ Equivalent temps plein

⁴ TS : tous services



Transports urbains

Puy-de-Dôme

	Clermont-Ferrand		Riom		Thiers	
	2003	2004	2003	2004*	2003	2004
Nbre de communes ¹ et Population ² desservies	20 273 437	22 285 459	2 21 031	11 31 938	2 15 950	
Lignes	20	20	4	5	7	7
Longueur cumulée (en km)	248	249	60	84	101	101
Km annuels (en milliers)	7 635	7 768	167	113	275	275
Parc total	205	196	6	7	9	9
Effectif total (en ETP) ³ dont personnel roulant ³	565 397,4	589,8 417	6,6 6	11,5 9	13,8 10,5	13,8 10,5
Nbre de voyages TS ⁴ (en milliers)	25 234	24 967	305	113	546	524
Nbre de voyages / hab. des communes desservies	92,3	87,5	14,5	3,5	34,2	32,9

Source : CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

¹ Communes desservies du PTU : Périmètre de Transports Urbains

² Population avec doubles comptes

³ Equivalent temps plein

⁴ TS : tous services

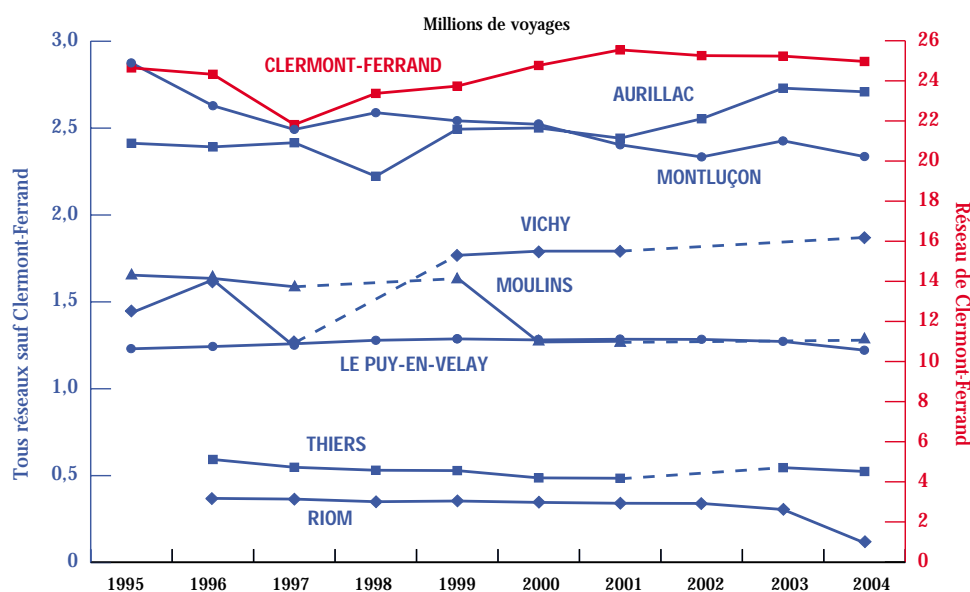
* Riom : données exploitant correspondant à 6 mois d'activité uniquement (depuis le 1^{er} juillet 2004)

■ Clermont-Ferrand : le trafic se maintient. Le 13 novembre 2006, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération de Clermont-Ferrand a mis en service, sur environ deux tiers de son parcours, la ligne A du tramway (14 kilomètres et 31 stations). Elle dessert 30 % de la population de l'agglomération. L'ouverture de la ligne A, dans son intégralité, devrait être effective courant 2007.

■ Riom : depuis juillet 2004, le réseau urbain de Riom Communauté est complété par un service de transport à la demande* étendu aux 11 communes qui constituent désormais le PTU. Le tarif pour l'utilisateur est le même que celui des lignes urbaines.

■ Thiers : l'agglomération de Thiers-Peschadoires a mis en place, sous le label "MOBITUT", un système de transport à la demande* pour desservir les quartiers excentrés de la ville de Thiers, au même tarif que les lignes urbaines. Le trafic se maintient.

Evolution du trafic urbain



Source : CERTU

* Transport à la demande : service sans horaire et/ou sans tracé prédéfini, ne fonctionne que sur appel préalable d'une ou plusieurs personnes. La prise en charge se fait soit au domicile soit en des points d'arrêts communs.
 ** Ligne virtuelle : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis mais les véhicules ne circulent que sur appel préalable.
 *** Ligne régulière : les horaires, le tracé et les points d'arrêt sont prédéfinis.



Fer

Transports nationaux

Dessertes ferroviaires

■ La relation Paris - Clermont-Ferrand sera totalement équipée en Corail TéoZ dès décembre 2007.

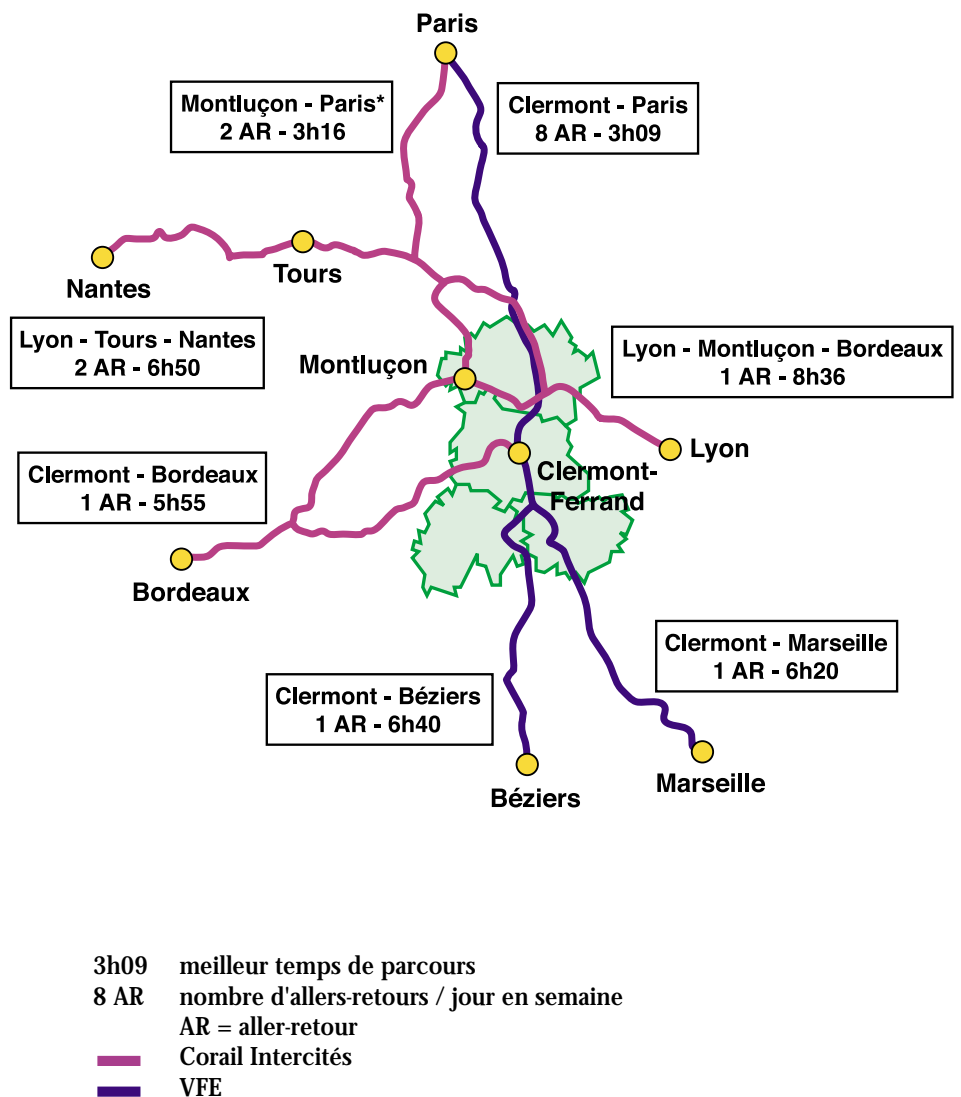
D'importants travaux sont en cours de réalisation (pour un montant de 45,85 millions d'euros). Ils concernent le renforcement de la voie, l'adaptation des installations de sécurité, l'aménagement des ouvrages d'art existants afin de permettre la circulation à 200 km/h des trains sur cet axe (au lieu de 160 km/h maximum actuellement) sur plus de 50 kilomètres.

Les travaux permettront aussi un sécurisation accrue grâce à la suppression de 10 passages à niveau entre Saincaize et Saint-Germain-des-Fossés.

L'objectif est de ramener le meilleur temps de parcours à moins de 3h00 fin 2008.

■ Les dessertes ferroviaires proposées par la SNCF sont organisées de la façon suivante :
- VFE (Voyages France Europe) est l'activité qui regroupe les marques TGV, Corail Lunéa (trains de nuit) et Corail TéoZ,
- la Direction du Transport Public est l'activité qui regroupe les marques Corail Intercités* et les activités TER en régions.

* Corail Intercités : liaisons entre grandes villes pour les radiales directes vers Paris, liaisons entre plusieurs villes sur un plus long parcours pour les transversales.



* La desserte Montluçon-Paris s'effectue soit en train direct Corail Intercités via Bourges, soit en correspondance à Vierzon sur des trains VFE de l'axe Paris-Limoges-Toulouse.

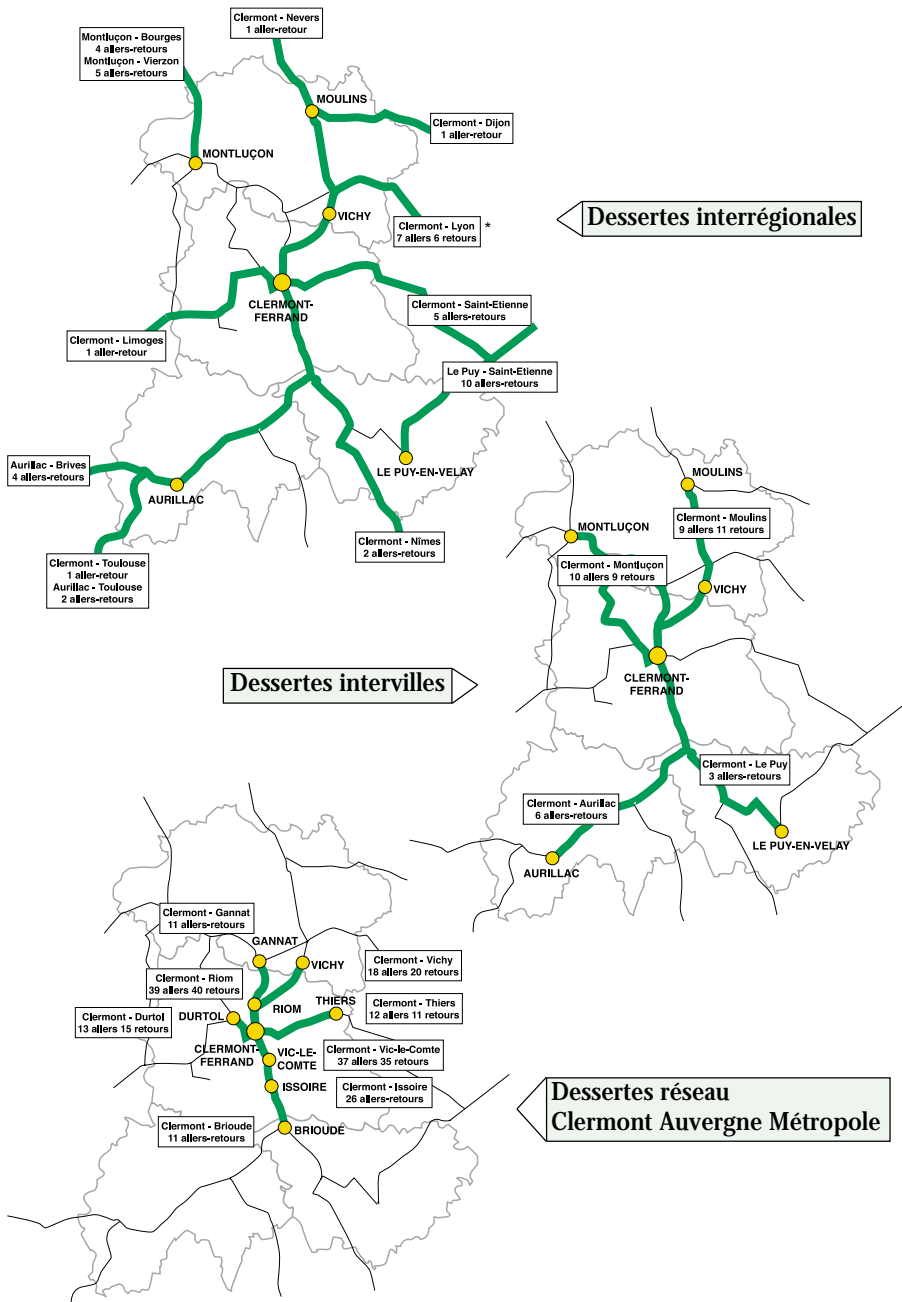
Source : SNCF - données 2006



Fer

Transports régionaux

Dessertes TER (Transports Express Régionaux)



* Depuis décembre 2006, une nouvelle infrastructure permettant de supprimer le rebroussement de Saint-Germain-des-Fossés pour les trains de l'axe Clermont-Lyon a été mise en service. Le meilleur temps de parcours est ramené à 2h18 et le temps moyen est réduit de 2h41 à 2h26.

Source : SNCF - données 2006

■ La régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Les principes de ce transfert de compétences de l'Etat ont été définis par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains, dite loi SRU, du 13 décembre 2000.

La Région est dorénavant compétente pour l'organisation sur son territoire, du transport régional ferroviaire de voyageurs et dispose, de ce fait, d'un véritable levier pour l'aménagement de son territoire. Pour assurer son nouveau rôle d'autorité organisatrice, la Région reçoit de l'Etat des dotations financières destinées à compenser les charges qui lui sont transférées.

On distingue les relations TER interrégionales et les relations TER intrarégionales (ville à ville sur le territoire de la Région Auvergne et réseau Clermont Auvergne Métropole). D'une façon générale, les relations interrégionales sont partagées entre les différentes activités TER des régions traversées (TER Auvergne + TER Rhône-Alpes par exemple). Cependant, pour des raisons "historiques", d'autres relations qui ont un caractère interrégional relèvent uniquement du TER Auvergne (Clermont-Ferrand - Dijon, Clermont-Ferrand - Nîmes, Aurillac - Brive-la-Gaillarde, ...).

De la même façon que la Région s'engage, dans sa convention, à financer le développement du TER qu'elle a décidé, la SNCF s'engage sur le niveau des charges et des recettes d'exploitation. Un système d'intéressement accompagne cet engagement.



Air

Réseau des lignes

Air France :

- 8 liaisons quotidiennes vers Paris dont 5 sur Orly et 3 sur Roissy Charles-de-Gaulle.

Air France by Regional :

- 1 à 3 vols quotidiens sur 11 villes françaises : Biarritz, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Metz-Nancy, Montpellier, Nantes, Nice, Strasbourg et Toulouse.

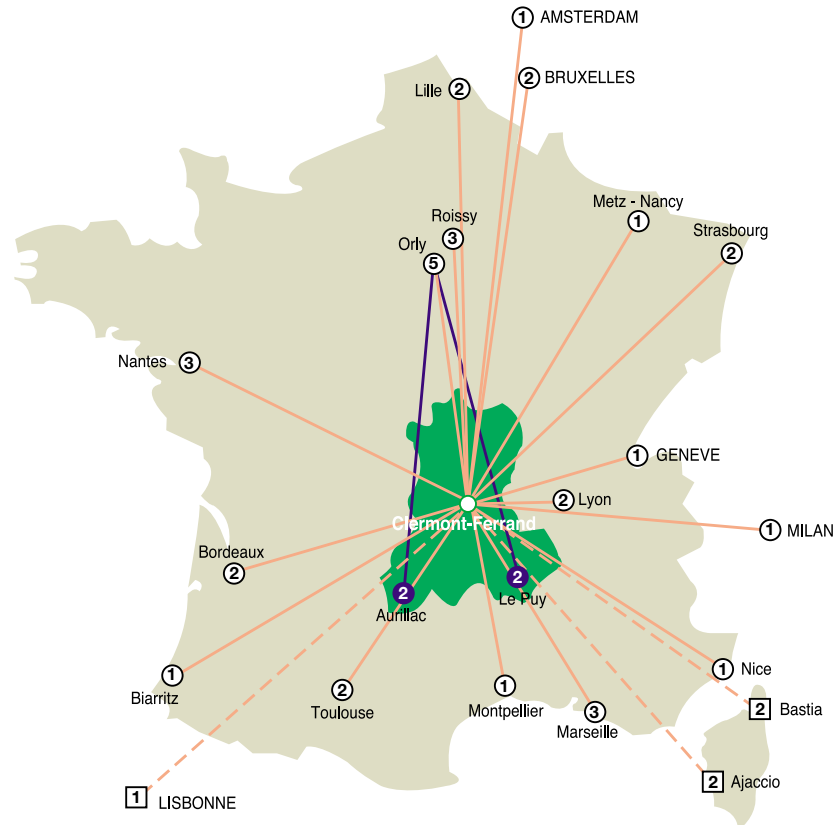
- 1 à 2 vols quotidiens sur 4 villes européennes : Amsterdam, Bruxelles, Genève et Milan.

- liaisons saisonnières vers la Corse : Ajaccio et Bastia (vols tous les samedis et dimanches).

PORTUGALIA Airlines : liaison saisonnière tous les week-ends en été sur Lisbonne.

Il faut noter que Paris est également relié à Aurillac et au Puy-en-Velay grâce à 2 liaisons quotidiennes.

Sur les 5 aéroports de l'Auvergne, Montluçon et Vichy ne sont plus desservis par des lignes régulières.



- Liaisons régulières au départ de Clermont-Ferrand
- Liaisons régulières au départ des autres aéroports de la région
- - - Liaisons saisonnières

- ① Nombre d'A/R hebdomadaires saisonniers avec Clermont-Ferrand
- ② Nombre d'A/R quotidiens avec Clermont-Ferrand
- ③ Nombre d'A/R quotidiens avec Orly au départ des autres aéroports de la région

Sources : Aéroports de Clermont-Ferrand Auvergne, d'Aurillac et du Puy - données au 29/10/2006

Passagers commerciaux aériens (départs + arrivées)

	Montluçon Guéret	Vichy Charmeil	Aurillac	Le Puy Loudes	Clermont-F ^a Auvergne ¹	Auvergne	Auvergne/Province ² (%)
2000	1 170	1 635	17 411	8 704	902 114	931 034	1,82
2003	109	328	17 251	7 696	922 024	947 408	1,96
2004	161	376	14 590	7 447	621 286	643 860	1,30
2005	76	379	16 870	7 457	569 501	594 283	1,13

¹ Hors transit

² Province : ensemble des aéroports, hors ADP (Aéroports de Paris)

Sources : Délégation Régionale Aviation Civile, CCI Montluçon/Gannat, SESP



Air

Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne Trafic des passagers commerciaux (départs + arrivées)

Destinations (lignes régulières)	Locaux	Transit
Orly	180 408	
Roissy/CDG	84 439	
Desserte parisienne	264 847	0
Ajaccio	4 345	0
Bastia	4 644	0
Biarritz	19 285	0
Bordeaux	17 951	5 024
Lille	14 313	0
Lyon	19 549	0
Marseille	17 803	12
Metz-Nancy	14 808	0
Montpellier	8 751	0
Mulhouse-Bâle	8 693	630
Nantes	45 575	4 512
Nice	21 507	0
Strasbourg	17 169	0
Toulouse	17 280	0
Carrefour des Régions France	228 673	10 178
TRAFFIC NATIONAL	493 520	10 178
Amsterdam	15 551	0
Bruxelles	18 481	4 306
Genève	9 674	760
Milan	11 037	5 482
Carrefour des Régions Europe	54 743	10 548
TOTAL CARREFOUR DES REGIONS	283 416	20 726
Porto*	1 417	0
TRAFFIC INTERNATIONAL	56 160	10 549
Passagers Affaires	4 185	0
Charters	15 636	2 143
Total	569 501	22 869
Total passagers	592 370	

* Vols opérés par Portugalia Airlines depuis le 25 juin 2005
Source : Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne - données 2005

■ L'Aéroport International de Clermont-Ferrand Auvergne se situe à la 16^{ème} place des aéroports français en termes de passagers commerciaux (hors Aéroports de Paris) avec 592 370 passagers transportés en 2005.

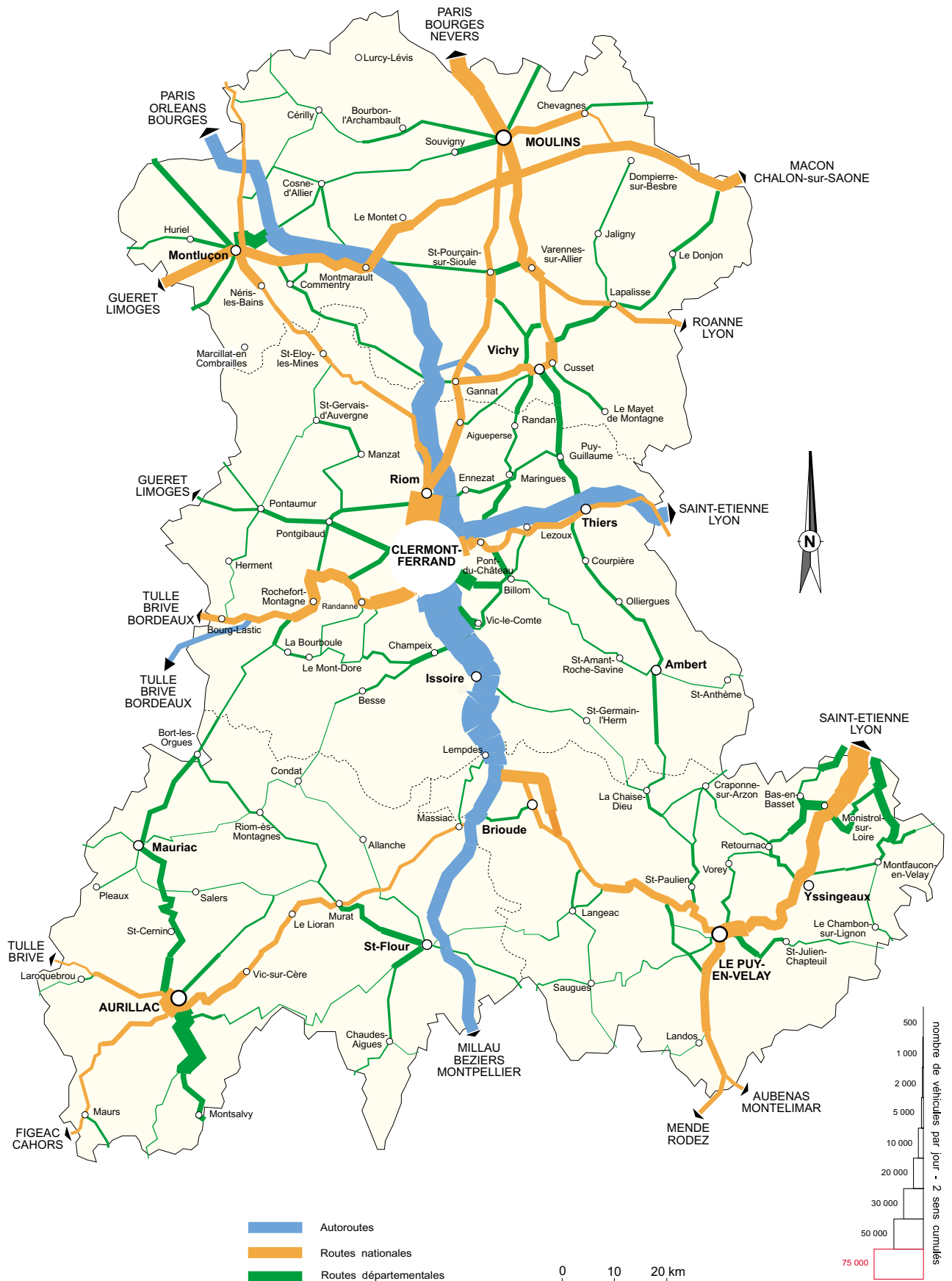
Malgré la baisse de trafic de 4,39 %, Orly reste la destination la plus fréquentée sur la France au départ de Clermont-Ferrand avec 180 439 passagers transportés. 2005 a vu le trafic sur Roissy Charles-de-Gaulles augmenter de 9,68 %, soit un total de 84 439 passagers.

■ Bilan du Carrefour des Régions : les destinations à évolution positive sont Lyon (+ 27,9 %), Nice (+ 18,8 %) et Bastia (+ 4 %). Les autres destinations sont en perte de vitesse, plus ou moins forte : entre 5 % (pour Lille) et 40 % (pour Montpellier).

Au total, le Carrefour des Régions accuse une baisse de 16,2 %.

■ Bilan des vols à destination de Porto : 1 417 passagers en 2005. Cette ligne saisonnière a connu un vif succès de juin à septembre 2005.

LES TRAFICS ROUTIERS EN AUVERGNE - 2005



Sources : D.D.E. - CDES / CETE de Lyon

DRE Auvergne - SG / PG / TG - octobre 2006

* Extension d'échelle par rapport à 2001