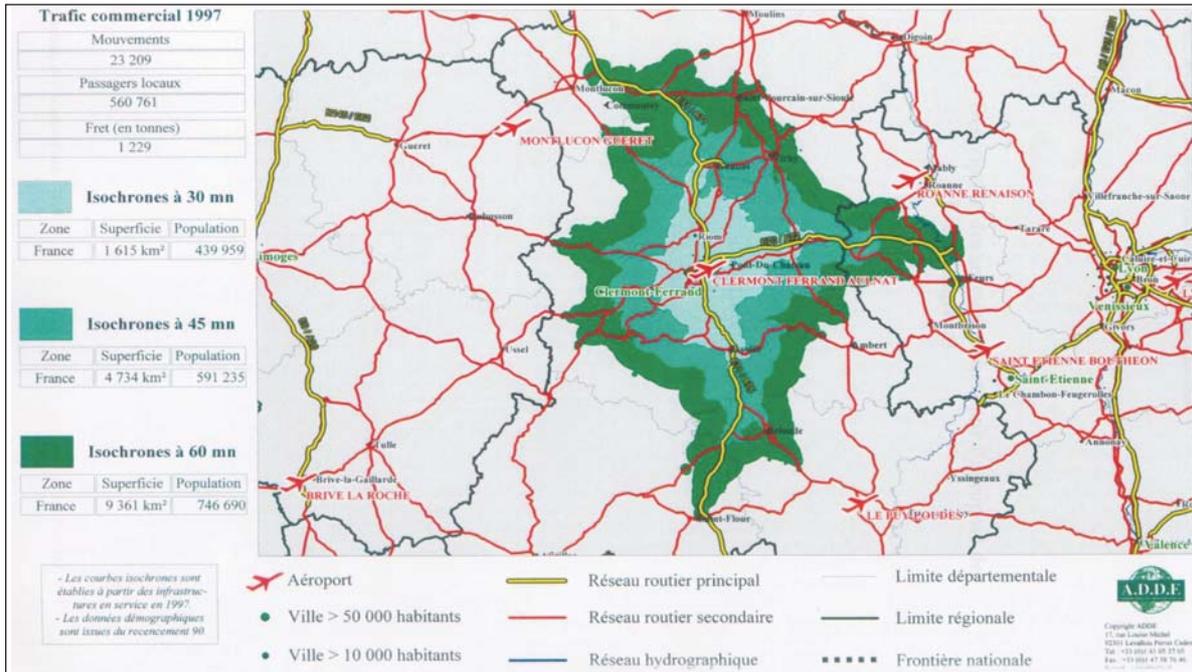


## CLERMONT - FERRAND

### L'aéroport : situation et trafic

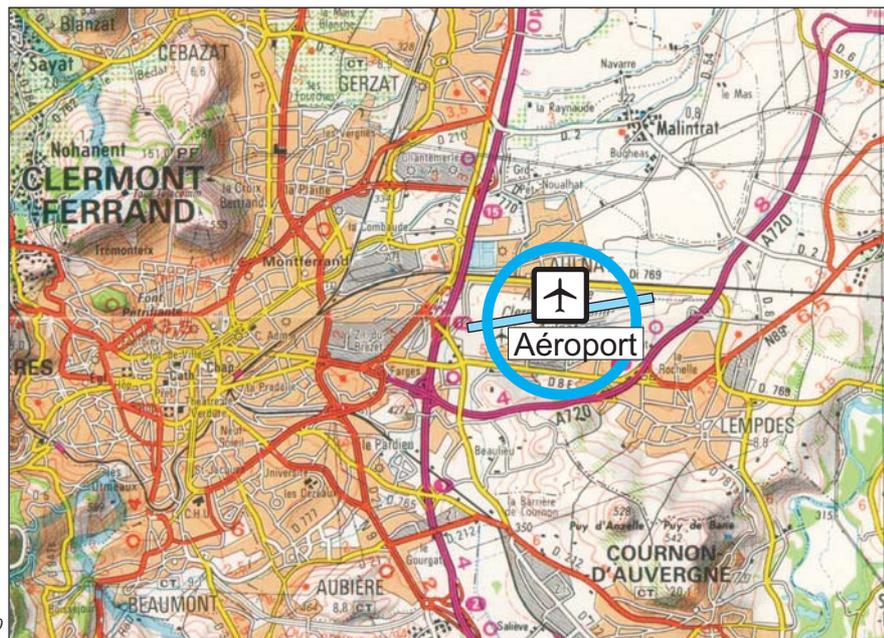
#### Situation

La capitale de la région Auvergne est reliée au nord vers Paris et au sud vers Béziers par l'autoroute A75. Vers l'est, elle est connectée à St Etienne et Lyon par A72. Il n'y a pas d'agglomération importante à moins d'une heure de Clermont-Ferrand.



Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998

L'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne est situé à 7 km du centre ville, dans le PTU et à la jonction des autoroutes A75 et A72. Dans la pratique, on y accède par la RD 769 qui longe la ligne ferroviaire Clermont-Thiers.

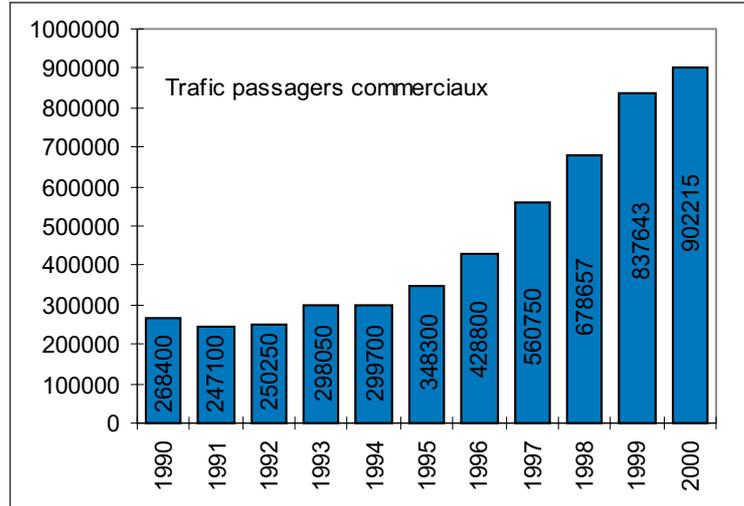


Fond de plan : IGN 1/100 000

## CLERMONT - FERRAND

### Le trafic

La forte progression du trafic depuis 1996 tient en partie au rôle de hub joué par l'aéroport.



Source : DGAC

### L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme était estimé en 1997 à 539 (Aéroport, compagnies, assistants, sous-traitants...), soit 0,64 emploi pour 1000 passagers. Leur répartition est la suivante :

- Gestionnaire	101
- Administration	98
- Prestataires de service	117
- Maintenance	173
- Divers	50

### **Le stationnement et les voitures de location**

L'aéroport comprend aujourd'hui 2 zones de stationnement représentant une offre totale de 825 places, soit 1.0 place/1000 passagers.

Le parc P 0, situé en sortie de l'aérogare, a une capacité de 545 places. Il est gratuit en deçà d'une 1/2H.

## CLERMONT - FERRAND



Source : Internet Clermont-fd.CCI.fr

Le parc P1(280 places), gratuit jusque là, devient payant à partir de juillet 2001. Le parc P2 est gratuit mais fait l'objet de restrictions d'accès. Leur gestion est assurée par la CCI de Clermont et le montant des recettes en 1999 est de 1,95 MF, soit 2,33 F/passager. Ces valeurs, qui paraissent faibles, se justifiaient par l'existence des deux parcs gratuits et par le fait que les passagers en transit (hub) sont comptabilisés parmi les passagers locaux. Il n'y a globalement pas de saturation du stationnement. Les salariés ne bénéficient pas de conditions particulières, ils disposent comme les usagers de l'accès au stationnement gratuit.

Tarif selon les durées de stationnement						
	P O		P1		P gardé (car Hotel)	
0 - 30 mn	Gratuit		0h à 2h	14f	1 jour	75f
30 à 60 mn	10f		2h à 4h	20f	2 jours	150f
1h à 2h	12f		4h à 8h	30f	3 jours	210f
2h à 3h	15f		8h à 16h	35f	4 jours	260f
3h à 4h	18f		16h à 24h	40f	À partir de 5 jours	50f
4h à 5h	23f		Par 24h supp.	38f	(la journée supplémentaire.)	
5h à 9h	30f					
9h à 18h	37f					
18 à 24h	42f					
Les 24h supp.	42f					

### L'offre de transport public à destination du centre ville

#### Le cadre contractuel

L'organisation du service de navette change à compter du mois de juin 2001. La consistance et les modalités d'organisation nouvelles sont présentées plus loin dans la rubrique "Évolution du contexte institutionnel".

Tel qu'il est, le service de navette est aujourd'hui considéré comme un service privé. Le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération Clermontoise (SMTC) avait subdélégué sa compétence à la CCI. C'est donc la CCI seule qui a passé une convention d'une durée de 3 ans avec reconduction tacite et qui assure le financement de la contribution d'équilibre. Depuis septembre 1993, aucune ligne du réseau urbain principal (T2C) ne dessert l'aéroport. Avant cette date, la ligne 10 était dédoublée, une branche desservant Aulnat, l'autre restant sur la RD 769 et desservant l'aéroport. Le dossier de préparation du PDU indique que "L'arrêt le plus proche se nomme "Aviation" et se situe à 350 mètres à vol d'oiseau du terminal voyageurs".

#### Transporteur et caractéristiques techniques du service

La société exploitante est la société Fontanon, entreprise locale domiciliée en Haute-Loire. La ligne est d'une longueur de 6 km et dessert uniquement Clermont-Ferrand en effectuant une boucle au centre ville, boucle qui dessert notamment la gare SNCF et la gare routière. Le temps de parcours indiqué pour effectuer le parcours Aéroport-SNCF est de 10' et pour Aéroport- Gare routière 22'.

Fréquence de la desserte : la ligne est calée sur certains vols, avec un maximum de 6 services quotidiens en semaine, 4 le samedi et le dimanche. En pratique, seuls les vols Air France vers Paris sont assurés.

L'itinéraire est fixe et les arrêts sont matérialisés. Le ticket à l'unité coûte 25 F et le carnet de 3 tickets 60 F.



Source : dépliant Navette Aéroport

## CLERMONT - FERRAND

### Clermont-Ferrand → Aéroport

Départ Gare Routière	Place de Jaudé	Place Gaillard	Delille Montlosier Les Carmes	Gare SNCF	Aéroport	Jours de Fonctionnement
5 h 45	5 h 50	5 h 52	5 h 54	6 h 00	6 h 10	Quotidien sauf dimanche
6 h 45	6 h 50	6 h 52	6 h 54	7 h 00	7 h 10	Quotidien sauf samedi et dimanche
9 h 00	9 h 05	9 h 07	9 h 09	9 h 15	9 h 25	Quotidien
10 h 15	10 h 20	10 h 22	10 h 24	10 h 30	10 h 40	Quotidien
14 h 45	14 h 50	14 h 52	14 h 54	15 h 00	15 h 10	Quotidien sauf samedi et dimanche
15 h 45	15 h 50	15 h 52	15 h 54	16 h 00	16 h 10	Quotidien
18 h 15	18 h 25	18 h 27	18 h 29	18 h 35	18 h 45	Quotidien sauf samedi

### Aéroport → Clermont-Ferrand

Aéroport	Gare SNCF	Delille Montlosier Les Carmes	Place Gaillard	Place de Jaudé	Gare Routière	Jours de Fonctionnement
9 h 45	9 h 55	9 h 58	10 h 01	10 h 04	10 h 07	Quotidien sauf dimanche
10 h 45	10 h 55	10 h 58	11 h 01	11 h 04	11 h 07	Quotidien
14 h 50	15 h 00	15 h 03	15 h 06	15 h 09	15 h 12	Quotidien sauf samedi et dimanche
16 h 25	16 h 35	16 h 38	16 h 41	16 h 44	16 h 47	Quotidien
18 h 55	19 h 05	19 h 08	19 h 11	19 h 14	19 h 17	Quotidien
21 h 15	21 h 25	21 h 28	21 h 31	21 h 34	21 h 37	Quotidien sauf samedi
22 h 30	22 h 40	22 h 43	22 h 46	22 h 49	22 h 52	Quotidien sauf samedi

Source : dépliant Navette Aéroport

### Le matériel

Le service est assuré au moyen de 2 véhicules de type Mercèdès 208, d'une capacité de 8 places et équipés d'un grand coffre à bagages. Ils ont moins de 3 ans.

### La clientèle

Aucun élément précis n'est disponible sur la clientèle, si ce n'est que les pointes se produisent les lundi, Vendredi et dimanche soir. La part de marché de la navette n'est donc pas connue et la CCI estimait qu'il y avait au maximum 1 à 2 passagers par trajet soit environ 7500 passagers par an, soit une part de marché théorique de 0.9%. Certes le taux de correspondance à Clermont-Ferrand est élevé mais, même en intégrant ce phénomène, la part de marché est inférieure à 2%.



Source : dépliant Navette Aéroport

### La clientèle

Aucun élément précis n'est disponible sur la clientèle, si ce n'est que les pointes se produisent les lundi et vendredi, le dimanche soir. La part de marché de la navette n'est donc pas connue et la CCI estimait qu'il y avait au maximum 1 à 2 passagers par trajet soit environ 7500 passagers / an, soit une part de marché théorique de 0.9%. Certes le taux de correspondance à Clermont-Ferrand est élevé mais, même en intégrant ce phénomène, la part de marché est inférieure à 2%.

### Études et enquêtes

Une enquête préalable à la mise en service de la navette aurait été faite (non communiquée) mais il n'y en a pas eu en cours de convention. Des références datant de 1995 ont cependant été présentées dans le document de préparation du PDU. On y faisait état de la répartition modale suivante : VP 75%, Location 12%, Taxis 5%, Navette 6%.

La part attribuée à la navette semble largement surestimée et peu compatible avec les estimations fournies par la CCI, même en intégrant les acheminements vers d'autres pôles urbains.

### **L'offre de transport public vers d'autres pôles urbains**

Il y a une navette reliant Bourges à Clermont-Ferrand, assurant deux allers - retours quotidiens.

## Les taxis

### Organisation

Il y a une seule commission communale de taxis dans le département : Clermont-Ferrand. Aujourd'hui, 91 taxis sont autorisés sur l'agglomération, la zone couvrant 14 communes, dont les 13 du PTU initial. Dans le département, trois syndicats représentent la profession des taxis :

- STAC 55 taxis,
- SNA (Artisans) 50 taxis,
- SA (Autonomes) 52 taxis.

L'extension du périmètre des transports urbains de 13 à 19 communes ainsi que les possibilités offertes par la loi SRU rendent souhaitable qu'un protocole d'accord soit trouvé régissant l'accès des taxis des différentes communes à l'aéroport. Cette démarche est difficile à mener dans la mesure où les emplacements se négocient entre 450 000 et 500 000 F et qu'il faudrait en accorder pour 22 taxis supplémentaires.

### Les tarifs

Coût pour une course	Barèmes de 1993
En tarif jour : 70 à 80F00	• prise en charge 12,00F
En tarif nuit : 100F00	• heure d'attente ou marche lente 95,60F
Ces tarifs correspondent au trajet aéroport-centre ville et à un retour à vide.	• avec retour en charge à la station <i>jour</i> 3,90F <i>nuit</i> 5,85F
	• avec retour à vide à la station <i>jour</i> 7,80F <i>nuit</i> 11,70F
	• par bagage

### La desserte de l'aéroport

Sur l'aéroport, 89 emplacements sont réservés aux taxis de l'agglomération et 7 sont réservés aux exploitants relevant de 2 autres communes. D'autres taxis ont également accès à l'aéroport, mais sur réservation.

### Participation des taxis à d'autres activités

La SNCF et Michelin ont des contrats avec certains taxis.



## Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte

### Le développement de l'aéroport et le stationnement

Deux projets sont en voie d'achèvement, ils avaient permis de porter la capacité de l'aéroport à plus d'1 Million de passagers annuels. Il y a également à court terme le projet de satellite avec extension de passerelle. Plus généralement, le développement de l'aéroport est fortement lié à l'avenir du hub de Régional Airlines.

### Les projets de desserte terrestre

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été l'occasion de débats contradictoires quant à la desserte de l'aéroport.

Il est vrai que dans le PDU, arrêté en juillet 1999 (cf encadré ci-après), on avait adopté une attitude réservée quant à la nécessité de desservir l'aéroport en transport public. On n'évoque pas non plus dans ce document l'intérêt qu'il y aurait à desservir l'ensemble de la zone aéroportuaire (500 salariés) et, dans le prolongement, le Centre Espace qui accueille régulièrement des expositions.

*“L'aéroport se caractérise par un nombre important de voyageurs dont une bonne partie, en transit, ne quitte pas les lieux. La clientèle des aéroports est en général issue d'une classe moyenne ou élevée et la part des déplacements professionnels y est également élevée. Cette clientèle est davantage tournée vers les transports particuliers (location, taxi...) que vers les transports collectifs. La navette actuelle, bien que d'une faible capacité, est loin d'être saturée.”*

Depuis l'approbation du PDU englobant les 13 communes initiales du SMTC, il y a eu la création de la Communauté d'Agglomération de Clermont-Ferrand regroupant 18 communes. Le SMTC associe maintenant ces 18 communes auxquelles s'ajoute Orcines. Cette évolution met l'agglomération en situation de réviser son PDU (qui ne traitait pas les domaines de sécurité routière, de livraisons et de stationnement) à échéance de 3 ans.

De son côté, la SNCF avait présenté en 1998 un projet de remise en service de la gare d'Aulnat qui n'est séparée de l'aérogare que par la RD 769.

Sans envisager d'extension de l'emprise ferroviaire, la SNCF présentait un projet comprenant :

- le traitement du cheminement entre la gare et l'aéroport visant à réduire l'effet de coupure,
- la création d'une voie ferrée de desserte permettant la réception et le stationnement des trains desservant l'aéroport,
- la réalisation d'une passerelle couverte pour le franchissement routier.

On estime dans ce dossier la distance entre le train et l'aérogare à 230 mètres et le coût de l'opération à 11 MF.

## **L'évolution du contexte institutionnel et de la nature du service navette**

Au début de l'année 2001, la CCI a écrit au SMTC pour signaler son désengagement du financement de la navette, ne renouvelant pas le contrat la liant à la société Fontanon (échéance au 21/05/01).

Une délibération en date du 30/05 a permis de trouver une solution transitoire valant jusqu'à la fin 2001 pour assurer la continuité du service. Le SMTC a autorisé la société exploitant le réseau principal urbain, la T2C, à sous-traiter à l'entreprise Fontanon deux types de services :

- le "transport ouvrier" sur Aulnat ( les usines Michelin),
- la navette aéroport.

Ces deux services sont qualifiés "aux risques et périls" mais correspondent en fait à une compensation mutuelle car la navette aéroport n'est pas rentable dans sa configuration actuelle.

Cette solution est d'autant plus transitoire que la Délégation de Service Public liant le SMTC et la T2C arrive à échéance également le 31/12/01.

Cependant, dès septembre, la navette aéroport bénéficiera de nouveaux horaires et d'un changement d'itinéraire. Un plan de communication (dépliants, communication auprès d'entreprises, annonces presse) a été voté par le SMTC qui prévoit également pour les véhicules à partir du 28/10 une livrée spécifique "aéroport".

A partir de janvier 2002, le SMTC reprendra à son nom le service aéroport avec de nouvelles préoccupations. Une étude sera lancée à la rentrée et devra prendre en compte le fait qu'il y a en effet environ 1600 personnes travaillant sur le site aéroportuaire et à proximité. Pourquoi ne pas envisager le recours à du transport à la demande, à une centrale de mobilité... ?

**Les contacts**

- DRE Auvergne : Marcel Gerieux, Division Aménagement-Économie des Transports
- Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération Clermontoise (SMTC)
- Aéroport de Clermont-Ferrand (CCI) : Armelle Colas, chargée de développement,
- Préfecture : Mme Mrdenovic.

**Documents**

Documents relatifs au PDU (avis de l'État du 30/09/99, extrait du document arrêté par le SMTC, note sur la desserte de l'aéroport),

Stratégie de l'État en Région (préparation du Contrat de Plan),

Note de problématique sur la desserte de l'aéroport (DRE)

Extrait de presse du 22/10/94 évoquant la non-desserte de l'aéroport par le réseau T2C.