



**21<sup>e</sup> Rencontres  
nationales du  
transport public**

**7, 8 et 9 novembre 2007**

**Clermont-Ferrand  
Grande Halle d'Auvergne**

**DOSSIER DE PRESSE**

**Contacts presse**

**Nathalie Cardeilhac - 06 63 08 41 30 - n.cardeilhac@wanadoo.fr  
Véronicka Cormouls-Houles - 06 78 75 76 43 - v.cormouls-houles.buyck@orange.fr**

**GIE**  **objectif transport public**  
Groupement des Autorités Responsables de Transport    **GART | UTP**    Union des Transports Publics et Ferroviaires

**[www.objectiftransportpublic.com](http://www.objectiftransportpublic.com)**

## SOMMAIRE

**Les enjeux..... p. 3**

**Le GART et l'UTP dans le débat actuel du Grenelle de l'environnement..... p. 4**

- La participation du GART au Grenelle de l'Environnement
- Les propositions formulées par l'UTP

**Cinq voyageurs témoignent..... p. 6**

- « Je suis accro au bus et au tram »
- « J'ai fait le choix des transports en commun »
- « Pour moi, la voiture est incontournable »
- « J'aimerais bien prendre le train pour aller en ville »
- « J'ai choisi de vivre en centre ville et de ne pas avoir de voiture »

**Les entreprises s'engagent ..... p. 8**

- Agir
- Keolis
- RATP
- SNCF
- Transdev
- Veolia Transport

**Le tramway de Clermont-Ferrand..... p. 11**

**Les autorités organisatrices accueillantes..... p. 13**

- Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC)
- Le Conseil général du Puy-de-Dôme
- Le Conseil régional d'Auvergne

**Le GIE Objectif transport public GART-UTP..... p. 17**

- Le GIE Objectif transport public
- Le Groupement des autorités responsables de transport (GART)
- L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

## LES ENJEUX

*« Du transport à la mobilité durable » :  
le transport public doit jouer un rôle essentiel dans la politique de développement durable.*

30 millions de véhicules qui sillonnent les routes de France, soit deux fois plus que dans les années 70, des déplacements qui se multiplient et des trajets qui s'allongent : la voiture individuelle a été le mode de transport le plus utilisé ces trente dernières années. Des usages qui accentuent l'émission des gaz à effet de serre, eux-mêmes responsables du réchauffement de la planète et des changements climatiques déjà perceptibles.

**Les transports sont au cœur des problématiques posées par le développement durable.** Les citoyens ne s'y trompent pas : ils utilisent beaucoup leur voiture mais pensent en grande majorité que c'est une nuisance pour la ville et qu'elle coûte trop cher à la collectivité, tout en ayant une image positive des transports collectifs urbains. Les mentalités changent et le public est prêt à modifier ses comportements.

Face aux défis écologiques, économiques et de santé publique actuels, le GIE Objectif transport public GART-UTP se mobilise et organise quatre manifestations d'envergure :

- Transports Publics, le salon européen de la mobilité, à Paris les années paires.
- **Les Rencontres nationales du transport public, en région les années impaires.**
- La Semaine européenne de la mobilité, du 16 au 22 septembre, chaque année en France, avec le ministère de

l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables et l'Ademe.

- La Journée du transport public, qui se déroule dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité.

Plus de 3000 professionnels, responsables politiques et institutionnels, sociétés exploitantes de réseaux, industriels et organismes de recherche sont attendus cette année à Clermont-Ferrand, les 7, 8 et 9 novembre 2007, lors de ces **XXI<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public.**

Ils débattront des **grands enjeux actuels et futurs des déplacements**, lors des deux temps forts que constituent la table ronde de l'UTP le mercredi 7 novembre à 14h30 sur le thème « Développement durable : les entreprises de transport public s'engagent » et celle du GART, le jeudi 8 novembre à 14h30, intitulée « Donner aux autorités organisatrices les compétences de la mobilité durable ».

De nombreuses personnalités sont attendues, notamment **Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports** auprès du ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

Durant les trois jours des Rencontres, **une grande exposition** rassemblant 140 exposants présentera les derniers matériels innovants.

## **LE GART ET L'UTP DANS LE DÉBAT ACTUEL DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT**

### **La participation du GART au Grenelle de l'environnement**

Le GART a participé activement aux travaux du groupe de travail intitulé "Lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie" du Grenelle de l'environnement ainsi qu'à l'atelier n°1 "Transports et déplacements". Dans le cadre de cet exercice, Michel Destot, Président du GART, a transmis à Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durables, les propositions portées par les élus du GART. Celles-ci concernent :

- Le développement et le financement des transports collectifs,
- L'extension des compétences des autorités organisatrices pour qu'elles deviennent des autorités organisatrices de la mobilité durable.

Le GART vient également de remettre à Jean-Louis Borloo son évaluation sur les besoins de financement des transports publics pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement. Le ministre d'Etat a en effet confié au GART une mission d'évaluation du montant des investissements nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports urbains et périurbains de 20 % à horizon 2020. Dans sa note remise au ministre, le GART met notamment en exergue :

### **Les perspectives de fréquentation**

Dans un scénario « au fil de l'eau », les autorités organisatrices prévoient un trafic de 49 milliards de voyageurs.kilomètres à l'horizon 2020. Avec des moyens supplémentaires pour développer l'offre, les autorités organisatrices estiment qu'elles pourraient atteindre un trafic proche de 60 milliards de voyageurs.kilomètres, soit 11 milliards de voyageurs.kilomètres supplémentaires. Ceci permettrait de s'approcher de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports urbains et périurbains de 20 % à horizon 2020, chiffré par l'ADEME à 64 milliards de voyageurs.kilomètres effectués en transport collectif, compte tenu de l'évolution technologique des voitures particulières.

### **Le financement nécessaire**

Compte tenu de ces données, le GART chiffre à 43,5 milliards d'euros le besoin de financement des transports publics pour permettre de tendre vers l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % à l'horizon 2020.

### **Les propositions formulées par l'UTP**

Pour la partie transport public, l'UTP a plaidé pour une révision de la loi Chevènement de 1999 et proposé l'élargissement des compétences des

communautés d'agglomérations à l'urbanisme et à l'habitat d'une part, ainsi qu'à la mobilité et au développement durable d'autre part (transport public, vélo, voirie, gestion des émissions de gaz à effet de serre, énergie). La dépenalisation du stationnement complète ce dispositif, laissant aux collectivités la compétence pour l'organiser et permettant un autre mode de gestion.

En ce qui concerne le fret ferroviaire, l'UTP a milité pour l'élaboration d'un plan fret permettant un rééquilibrage entre le fer et la route afin d'atteindre 25 % de fret non routier à échéance de 15 ans. Ce plan devra garantir l'internalisation des coûts externes (congestion, pollution, accidents, dégradation du cadre de vie, etc.) et des coûts d'infrastructures, aboutir à la création d'une instance de régulation et assurer les investissements dans les infrastructures favorisant l'accès au rail (contournements d'agglomérations, autoroutes ferroviaires, etc.).

Dans le cadre du Medef et de manière conjointe avec d'autres membres de l'organisation, l'UTP a exprimé sa volonté qu'un observatoire des transports soit créé. Fruit d'une collaboration entre l'ADEME, le Citepa et le service statistique du ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, il aura pour mission de quantifier et de suivre les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ainsi que de mesurer l'impact des investissements dans les infrastructures. Il permettra en outre de suivre les engagements volontaires des collectivités territoriales et les impacts des différentes mesures en faveur du report modal.

## CINQ VOYAGEURS TEMOIGNENT

*Les transports publics vécus au quotidien : cinq exemples.*

### **« Je suis accro au bus et au tram »**

**Alexandre, 17 ans, élève de terminale à Nantes.**

*« J'habite à 5-10 minutes du centre-ville et pour aller au lycée, je prends le tram ou le bus, ce qui me va très bien. Les arrêts sont proches de chez moi, les horaires sont bien respectés, les bus circulent dans leurs couloirs sans trop d'encombrement et sur les trajets plus chargés, je peux choisir de prendre le tram. Avec ma carte mensuelle à 19 euros, j'utilise librement les trams, les bus et même les TER pour rejoindre la proche banlieue. Le mercredi et le week-end, avec mes copains, nous utilisons aussi les transports en commun. Nous avons de la chance, nous vivons dans une ville vraiment bien desservie ! Même avec une voiture dans quelques années, je ne vois pas pourquoi je changerais mes habitudes. »*

### **« J'ai fait le choix des transports en commun »**

**Paola, 41 ans, directrice commerciale, habite dans la banlieue lyonnaise.**

*« Depuis que je travaille dans le centre de Lyon, je me suis convertie aux transports en commun. Il y a quelques années, l'entreprise pour laquelle je travaillais se situait dans une banlieue mal desservie par rapport à mon lieu de résidence, je n'avais donc pas le choix pour faire banlieue-banlieue, la voiture s'imposait.*

*Aujourd'hui, je l'ai vendue et j'en suis ravie ! Matériellement, c'est mieux et je gagne beaucoup de temps. Je tape sur Internet pour organiser mes trajets, mon chemin est bien minuté, c'est très pratique. Et toute la famille suit ! Le soir, lorsque nous sortons un peu tard avec mon mari, nous prenons le taxi. Le week-end, avec les enfants, nous utilisons le vélo ou... les transports en commun ».*

### **« Pour moi, la voiture est incontournable »**

**François, 47 ans, ingénieur, réside en banlieue parisienne.**

*« J'utilise systématiquement ma voiture pour aller de mon domicile à mon bureau ou pour rejoindre l'aéroport quand je dois effectuer des déplacements à l'autre bout du monde. Pourtant, je reconnais que les transports en commun sont particulièrement bien développés à Paris et en région parisienne et que, comparé à beaucoup d'autres pays, notre réseau est assez exceptionnel. Mais je ne les utilise pas. Ce que je redoute ? La perte de temps plus que le surcoût. L'affluence également. Il faudrait sans doute que les immeubles de bureaux soient plus dispersés pour éviter que tout le monde prenne les mêmes trains au même moment, pour aller au même endroit. C'est en tout cas ma logique. »*

## **« J'aimerais bien prendre le train pour aller en ville »**

**Danièle, 64 ans, enseignante à la retraite, vit dans un village près d'Avignon.**

*« Le meilleur moyen de franchir les 15 kilomètres qui séparent mon village d'Avignon, ce serait de prendre le train. Un quart d'heure de trajet, un seul arrêt et je serais en ville ! La réalité est moins accommodante : seulement deux ou trois trains par jour, dont les horaires sont calqués sur les trajets scolaires, un bus dont l'arrêt est à trois kilomètres de chez moi. Je suis donc obligée de prendre ma voiture. Pour éviter les embouteillages et les parkings trop coûteux, je la laisse à l'extérieur de la ville et je prends une ligne de bus régulière et confortable pour rejoindre le centre. Même si aujourd'hui l'amélioration des liaisons ferroviaires n'est pas à l'ordre du jour dans notre village, je garde bon espoir. Les mentalités évoluent. Les usagers sont prêts à d'autres types de trajets, comme l'utilisation de dessertes rapides, qui existent déjà dans certains endroits et qui permettent de laisser la voiture à la périphérie, dans un parking sécurisé, et de prendre des navettes gratuites et régulières ».*

## **« J'ai choisi de vivre en centre ville et de ne pas avoir de voiture »**

**Charlotte, 27 ans, psychologue à Paris.**

*« Je voulais à tout prix trouver un appartement proche de l'hôpital où je travaille, quitte à sacrifier quelques mètres carrés. Mon objectif ? Prendre le moins possible les transports en commun pendant la semaine et éviter les rames de métro surchargées. Si j'ai un peu plus de temps, je prends le bus mais ce que je*

*préfère c'est la marche à pied. Le week-end, en revanche, je prends volontiers le métro ou le RER, même tard le soir car il y a moins de monde. Je comprends que certaines personnes soient obligées d'utiliser leur voiture mais il est important de réfléchir à des solutions moins polluantes. Le co-voiturage me semble être une bonne idée qui nécessiterait une campagne d'information solide pour éduquer la population à ce mode de transport. J'ai bon espoir que cela change. L'avenir appartient aux véhicules plus écologiques. Les jeunes générations en sont déjà convaincues. »*

## LES ENTREPRISES S'ENGAGENT

*Les entreprises de transport mènent de nombreuses actions en faveur du développement durable : en voici quelques exemples très concrets.*

### AGIR

AGIR, en partenariat avec l'Association des Maires de France (AMF), la Fédération nationale des SEM (FNSM), le GEPIC (Groupement des Etablissements publics Industriels et Commerciaux) et le réseau de villes et régions européennes POLIS, a réalisé une étude globale sur la performance et la mobilité durable des réseaux de transport collectif indépendants.

En matière de préservation de l'environnement, d'équité sociale, de performance économique et de « bonne gouvernance », on peut citer quelques exemples :

- L'incitation au recours des Plans de Déplacement Entreprise à Annecy.
- La mise en place d'une tarification sociale à destination des bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire à Poitiers.
- Une prestation de service et d'expertise en matière d'utilisation du Gaz Naturel Véhicule à Colmar.
- L'aménagement d'une ligne de tramway sur pneu à Douai.

### KEOLIS

Dans le cadre de la création de services spécifiques de transport pour les

personnes à mobilité réduite, deux services ont été récemment développés :

- **Mobisto**, lancé à Caen en 2005, concerne 29 communes et 36 500 voyageurs par an. Les déplacements sont effectués porte-à-porte, à la demande et sur réservation préalable.
- **Hep'co**, lancé à Concarneau, a été étendu à tous les publics, valides et non valides, s'inscrivant aussi dans la tendance à la mixité, facteur d'intégration sociale.

### RATP

La RATP s'engage à diminuer les risques de pollution et à venir en aide aux personnes en difficulté :

- Un plan de déplacement d'entreprise est mis en place afin d'étudier plusieurs solutions permettant de réduire les émissions de CO2 induites par les déplacements de salariés.
- A titre expérimental, la RATP a réalisé sur les bus un « bilan carbone » qui a permis de répertorier les principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre et d'envisager des actions concrètes.
- Avec l'opération Atlas (Aide, Transport, Logis, Accueil, Soins) la RATP a facilité le transport de 94 000 personnes vers des

hébergements de nuit offerts par des associations humanitaires.

## SNCF

Parmi les nombreuses actions qui ont déjà été engagées, on peut citer :

- La prise en compte du développement durable dans l'évaluation de tous les dossiers d'investissement d'un montant supérieur à 2,5 M€.
- La sollicitation dès 2007 d'une notation sociale, sociétale et environnementale.
- La limitation de la consommation de gazole de traction pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.
- La réduction de 40 % en 10 ans de l'usage des produits phytosanitaires dans l'entretien des voies et de 5 % en 4 ans de l'usage des bois exotiques pour préserver les forêts primaires.
- La création, en lien avec les régions et les collectivités locales, d'une synergie entre les différents modes de transport : train, bus, métro, tram, avion, taxi, vélo.
- La mise en place d'une charte du service public, dans laquelle la SNCF affiche ses valeurs et s'engage à proposer des tarifs attractifs, un environnement sécurisé, le respect des horaires...

## TRANSDEV

Dans le cadre d'une politique de protection de l'environnement, des solutions ont été

mises en application pour réduire la pollution des bus diesel :

- L'utilisation de carburant provenant de sources renouvelables comme le diester (62 bus déjà en service à Grenoble) ou l'utilisation d'aquazole, une émulsion d'eau dans le diesel (93 bus à Avignon et Montpellier).
- Les énergies nouvelles sont également largement utilisées : plus de 200 bus équipés en gaz naturel (GNV), 11 bus équipés en gaz de pétrole liquéfié (GPL), 2 minibus roulant à l'électricité et de nombreux véhicules hybrides, électriques et thermiques.

Autre exemple à Melbourne en Australie : Transdev a instauré un programme pilote d'écocoefficience, *The green depot*, afin de former le personnel au travail écologique et durable.

## VEOLIA TRANSPORT

Veolia Transport s'est fixé trois engagements majeurs : diminuer la rotation de main d'œuvre, économiser la ressource en eau et limiter les polluants atmosphériques qui se concrétisent par des objectifs, notamment :

- Réduire les fuites des réseaux de distribution d'eau potable en maintenant un taux de rendement supérieur à 80 % dans l'Union européenne.
- Maîtriser les consommations d'eau des installations.
- Favoriser l'utilisation de combustibles et de véhicules plus propres en réduisant les émissions polluantes des véhicules de transport de voyageurs.

- Maîtriser les émissions de polluants en améliorant le traitement des fumées des incinérateurs.

Il faut noter que, pour toutes ces entreprises, le développement durable passe aussi par l'anticipation et la maîtrise des risques sanitaires. Face à la menace de la grippe aviaire, par exemple, et dans la mesure où les différents modes de transport peuvent être des vecteurs de transmission de la pandémie, des solutions ont été envisagées pour continuer à assurer les services aux clients et à protéger les salariés et les usagers.

## LE TRAMWAY DE CLERMONT-FERRAND

La ligne de tramway de l'agglomération clermontoise relie, du Nord au Sud, les quartiers nord de Clermont-Ferrand, le centre historique de Montferrand, le centre-ville et la place de Jaude, le CHU, le campus universitaire des Cézeaux et la gare de La Pardieu. Ainsi, le tramway dessert les principaux pôles résidentiels, commerciaux, culturels, sportifs, administratifs, médicaux, d'enseignement supérieur... de l'agglomération.

**La ligne longue de 14 kilomètres compte 31 stations.** L'ensemble du tracé est en site propre, protégé de la circulation. Les rames, d'une capacité maximale de 238 personnes chacune, permettent de **desservir directement 75 000 habitants et 54 000 emplois** sur un périmètre de 500 mètres autour du tracé. 42 000 voyages quotidiens sont attendus dans le tram sur la totalité de la ligne.

Le cadencement est adapté aux rythmes de la ville et aux besoins des habitants : passage toutes les 6 minutes en heures de pointe et le tram fonctionne de 5h00 à 1h00 du matin.

C'est le **tramway sur pneus conçu par Lohr Industrie** qui a été retenu pour équiper l'agglomération clermontoise. Le véhicule Translohr est un tramway nouvelle génération. Monté sur pneus et guidé par un rail central, il présente d'excellentes performances en matière de freinage et d'accélération. Ces qualités s'avèrent particulièrement adaptées à la topographie clermontoise : la ligne Nord-Sud présente en effet de fortes pentes. A

peine plus large qu'une voiture, il libère, de part et d'autres de son site réservé, de la place pour les deux-roues, les piétons et les traitements paysagers. La ligne et les véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite

Les voies empruntées par le tramway ont fait l'objet d'**un aménagement englobant**, au moins, la totalité des espaces publics mitoyens (400 000 m<sup>2</sup> d'aménagements). Il s'agit de réorganiser la circulation des automobiles, des vélos et des piétons, le stationnement et les livraisons.

Cet aménagement a aussi pour ambition d'embellir les espaces publics. Eclairages, plantations de végétaux, traitements des trottoirs et des voies de circulation... ont également fait partie du projet. Identifié sur toute sa ligne grâce à un mobilier urbain propre, le tramway s'intègre harmonieusement à son environnement, en respectant les caractéristiques architecturales de chaque quartier traversé.

Six parkings relais, aménagés aux abords de la ligne, permettent aux automobilistes de laisser leur voiture aux entrées de l'agglomération et d'emprunter le tramway pour rejoindre rapidement le centre ville ou d'autres quartiers.

La création de cette ligne s'accompagne également d'une réorganisation et d'une modernisation du réseau actuel des bus urbains et de cars interurbains desservant l'agglomération clermontoise.

Le tramway de l'agglomération clermontoise s'inscrit dans **un vaste projet urbain dont l'ambition est de maîtriser la périurbanisation et d'améliorer au quotidien le cadre de vie de ces habitants.**

Cet équipement majeur, d'un **coût global de 290 millions d'euros**, est financé par le Versement Transport, taxe acquittée par les entreprises et les collectivités publiques et privées de plus de neuf salariés de l'agglomération ; son taux, porté à 1,70 % fin 2003, représente un effort important des acteurs économiques de l'agglomération en faveur du projet.

Le projet a bénéficié d'un apport financier important de l'Europe (20 M€), de l'Etat (18 M€), de la Région Auvergne, du Département du Puy-de-Dôme et de Clermont Communauté (15 M€ d'euros de chaque collectivité).

Une extension de la ligne de 2 km, à partir de son terminus nord vers le quartier des Vergnes (quartier à habitations denses) est à l'étude.

## **LES AUTORITÉS ORGANISATRICES ACCUEILLANTES**

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise, le Conseil général du Puy-de-Dôme et le Conseil régional d'Auvergne sont les trois autorités organisatrices qui accueillent ces XXI<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public. Elles défendent le développement de transports publics adaptés aux exigences et aux souhaits de modernité, de confort et de rapidité exprimés par les usagers, tout en répondant aux défis économiques et écologiques auxquels sont confrontés nos modes de déplacement.

**Voir leurs présentations pages  
suivantes.**

## **Choisir librement ses transports dans un environnement de qualité**

### **Qui sommes – nous ?**

Créé en 1976, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) définit la politique des déplacements, la politique tarifaire et finance les investissements du réseau de transports en commun : tramway nord-sud, modernisation du réseau, pôles ferroviaires, pôles multimodaux, billettique/monétique, informations voyageurs... Le SMTC délègue l'exploitation des transports publics urbains à une société d'économie mixte, T2C, dont il détient la majorité du capital (65 % des actions).

Le 27 août 2007, le SMTC a mis en place sa première ligne de tramway.

### **Le SMTC en chiffres**

- Un périmètre de transports urbains (PTU) de 22 communes couvrant un territoire de 280 000 habitants.
- 20 lignes régulières de bus : 223 autobus, dont 48 bus articulés et 60 véhicules GNV (gaz naturel).
- Une ligne de tramway de 14 km avec 31 stations, 20 rames Translohr, soit 75 000 habitants desservis, avec une amplitude horaire de 4h15 à 1h00.
- En tout, 600 salariés, plus de 8 millions de kilomètres parcourus en 2006 et 26 millions de passagers transportés.

### **Le SMTC et le développement durable, c'est :**

- La réalisation de nouveaux modes de transport en commun, avec une

modification du plan de circulation et un réaménagement des espaces.

- La volonté d'équilibrer les déplacements motorisés et les circulations douces, la réalisation d'économies d'énergie, la baisse de la pollution de l'air et la mobilité pour tous. Exemple : la flotte de bus mise à disposition par le SMTC est propre à 53 % (*versus* une moyenne nationale de 38 % en province).

### **Des projets à suivre**

- La concertation lancée avec les partenaires du SMTC et la société civile autour d'un nouveau schéma des déplacements à l'échelle du Grand Clermont.
- La mise en œuvre d'un plan de déplacements Entreprise ou Administration, avec l'appui du SMTC, des entreprises et des administrations les plus importantes de l'agglomération clermontoise. Une démarche qui a pour objectif de faciliter l'accès aux lieux de travail et de favoriser l'usage de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, comme les transports en commun, le covoiturage, les deux roues, la marche à pied.
- MOBI+, un nouveau système au service des personnes à mobilité réduite : installée à la station, une borne enregistre la présence d'une personne à mobilité réduite. Le chauffeur est informé de façon sonore de sa présence et peut adapter son stationnement à quai au handicap de l'utilisateur. Une première démonstration de ce système est prévue aux XXI<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport Public (vendredi 9 novembre à 13h00).

## **La Région Auvergne : « Service maximum pour le transport public ! »**

*par René Souchon, président de la  
Région Auvergne*

« Il y a les grands discours marketing sur le développement durable et il y a la réalité de l'abandon des territoires, de leurs réseaux ferrés, sacrifiés sur l'autel de la compétitivité.

En matière d'infrastructures, la région est encore trop souvent contournée. En Auvergne, malgré 1,33 million d'habitants et 40 000 étudiants, point de TGV. Mais des ralentissements, bien réels : 10 % des ralentissements imposés en France du fait de la vétusté des voies s'y concentrent. Côté fret, les handicaps s'accumulent. Plusieurs gares ont été fermées et les récentes annonces de la SNCF ne feront que pénaliser davantage le développement économique des territoires, tout en jetant des centaines de camions supplémentaires sur nos routes, loin des vœux pieux du « Grenelle de l'environnement » ! Face à cette réalité, **la Région Auvergne a choisi de s'engager dans la bataille du service maximum dans les transports publics, notamment le ferroviaire**, et déjà, plusieurs initiatives ont été impulsées.

Autorité organisatrice des Trains Express Régionaux (TER), la Région investit pour améliorer le confort des voyageurs : modernisation des gares, installation d'équipements spécifiques pour les personnes handicapées, renouvellement du matériel. Quatorze nouveaux trains « AGC 76500 » vont d'ailleurs rejoindre les douze machines en circulation. En 2006, l'objectif qualité a été dépassé et **le nombre d'usagers, en forte hausse depuis 2005 (+ 15 à 20 %)**, confirme nos choix en faveur d'une mobilité durable.

Pour ce qui est des infrastructures, le Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013

prévoit d'importants travaux sur les lignes Clermont-Paris, Clermont-Aurillac et Clermont-Le Puy. La ligne Clermont-Béziers, interrompue faute d'entretien, a été rétablie. Le temps de parcours Clermont-Lyon quant à lui, a été réduit d'un quart d'heure. Notons encore le succès de la carte solidarité qui permet de prendre en charge 75 % du coût du déplacement en TER pour les usagers en situation précaire. A ce jour, plus de trois mille cartes ont été délivrées. De même, pas d'avenir pour le TER sans de bonnes connexions avec les autres modes de transports. Ainsi, la Région Auvergne participe à l'aménagement de pôles d'échanges intermodaux, au financement du tramway de Clermont-Ferrand, connecté depuis septembre à la gare de Clermont-La Pardieu, et surtout, à la mise en place d'un **système de billettique commun** pour les abonnés TER-TRAM (étudiants et salariés) : l'UNIKOPASS, à la fois moins cher et plus pratique.

La Région Auvergne enfin, n'entend plus être mise à l'écart du réseau grande vitesse. Le 26 octobre, les premières rencontres nationales sur la **Transversale TGV Est-Ouest**, qui, reliant Lisbonne à Kiev, passerait par Clermont-Ferrand et Lyon, ont posé les jalons d'un aménagement équilibré du territoire européen. Véritable trait d'union entre le couloir rhodanien et la façade atlantique, cette ligne, baptisée « **TRANSLINE** », donnerait à l'Auvergne et au Massif Central une position de carrefour stratégique entre l'Espagne et l'est de l'Europe (connexion aux futurs TGV Sud-Est Atlantique, Lyon-Turin, et Rhin-Rhône). Ainsi, relevant le défi du développement durable et de la cohésion territoriale, l'Auvergne compte bien, enfin, devenir incontournable et n'accepte pas d'être demain la seule région française privée de TGV ! »



## **Conseil général du Puy-de-Dôme : une politique de transport public créative, volontaire et solidaire**

Cette politique s'inscrit dans le temps puisque, dès 1983, soit seulement quelques mois seulement après la promulgation de la loi « L.O.T.I. », le Conseil général exerçait sa pleine responsabilité en matière de transports non urbains de voyageurs avec la création du réseau TRANSDOME. 68 lignes exploitées par 26 transporteurs irriguent ainsi l'ensemble du territoire départemental et constitue le trait d'union indispensable entre le milieu rural et l'agglomération clermontoise. Grâce à l'appui financier du Département, une flotte de 140 autocars habillés aux couleurs du Conseil général et équipés de billetteries embarquées performantes, sillonne le département et stoppe aux 620 arrêts, certains dotés d'abribus. Des crédits départementaux permettent également une politique tarifaire solidaire et modulée : gratuité pour les personnes sans emploi, transports scolaires des pensionnaires et demi-pensionnaires à des tarifs allégés pour les familles modestes, tarif étudiant, carte 6 voyages...

Expérimenté en 2005 sur Ambert puis étendu en 2007 par le Conseil général à l'ensemble du département (sauf agglomération clermontoise), MOBI PLUS est une prestation « transport » taillée sur mesure et éminemment sociale. Elle permet aux personnes RMistes, en insertion ou de plus de 60 ans d'utiliser bus TRANSDOME ou taxis partenaires en payant avec 24 chèques de 3 € (2 chèquiers par an).

Sur l'initiative du Conseil général, un système de transport à la demande, prisé en milieu rural et par les seniors, fort de 23 « Bus des Montagnes », dessert aujourd'hui 235 communes Puydômoises et conduit exceptionnellement ses voyageurs à destination des grands événements locaux.

S'ajoute à ce maillage rural, notre action en faveur des transports urbains via notre partenariat approfondi avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise.

Toujours avec le SMTC comme partenaire, le Département finance une navette entre Clermont-Ferrand, le sommet du puy de Dôme et Vulcania ainsi que le Passe Vert assure la continuité du transport entre TRANSDOME et le réseau urbain.

En train ou en bus, de la maternelle au lycée, les transports scolaires sont également financés par le Conseil général. Affrétés par la collectivité départementale, les bus TRANSDOME ont amené aux portes des stades 4 000 écoliers et collégiens pour assister aux grandes rencontres de rugby, football et basket-ball de cette saison 2006-2007.

Aujourd'hui, notre effort se porte plus particulièrement sur l'élaboration, à l'horizon 2008, d'un schéma départemental de déplacement des personnes handicapées.

L'avenir, c'est aussi de nouvelles dessertes périurbaines, avec une tarification intermodale, des pôles d'échanges, des offres selon les pics de fréquentation ; toutes en lien avec le tramway et construites sur un partenariat renouvelé et élargi.

Contacts :  
Rachel CORRE - 04 73 42 24 84  
Patrice BATIFOULIER - 04 73 42 21 88

## LE GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC GART-UTP

*Promouvoir le transport public et sensibiliser les professionnels  
et le grand public aux enjeux de la mobilité durable*

### **Le GIE Objectif transport public**

Créé en 2005 à l'initiative du Groupement des autorités responsables de transport (GART) et de l'Union des transports publics (UTP), il est chargé de la commercialisation, de l'organisation et de la communication des XXI<sup>e</sup> Rencontres. Il a pour mission la promotion du transport public dans un objectif de mobilité durable. Cette mission se concrétise par l'organisation de manifestations professionnelles et grand public : Salon européen de la mobilité, Rencontres nationales du transport public, Semaine européenne de la mobilité...

Son président, **Serge Morin**, est maire-adjoint de Lorient depuis 1977, chargé de la voirie, de la circulation, des transports et des espaces verts. Il est également vice-président de la Communauté d'agglomération du pays de Lorient et vice-président du GART depuis 2001.

### **Le Groupement des autorités responsables de transport (GART)**

Association loi 1901, le GART est le porte-parole de la majorité des collectivités

territoriales françaises auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, de l'Union européenne et de la presse. Il regroupe plus de 260 adhérents, à qui il offre des conseils et des analyses économiques, financières, juridiques et techniques favorisant le développement des politiques de transport public et de déplacements.

Son président, **Michel Destot**, Député et Maire de Grenoble, est aussi président de l'AMGVF (Association des maires des grandes villes de France).

### **L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)**

C'est le syndicat professionnel français qui regroupe les entreprises de transport public urbain de voyageurs. Il assure la promotion des intérêts collectifs économiques des entreprises adhérentes, la représentation de la profession auprès des instances nationales et la promotion et le développement du transport public en France et en Europe.

Son président, **Michel Cornil**, est conseiller de la présidente de la SNCF et également Président directeur général d'Effia (société de services) et de Systra (Société internationale d'ingénierie transport).