

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Clermont-Ferrand
Février 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document précise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE	1		
1. DIAGNOSTIC	2		
1.1. UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN QUI A ATTEINT UN RAYONNEMENT SIGNIFICATIF ET QUI S'AMPLIFIE	3		
1.1.1. En termes de taille critique	3		
1.1.2. En diversité	3		
1.1.3. En rayonnement	4		
1.1.4. En équipements et événementiel	5		
1.2. UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN AYANT BESOIN D'ETRE CONSOLIDE PAR UNE OUVERTURE VERS L'EXTERIEUR	6		
1.2.1. Bien que de plus en plus significatif, un profil métropolitain, encore partiellement incomplet	6		
1.2.2. Le besoin de rechercher des alliances extérieures pour étendre et renforcer le rayonnement	7		
1.3. UN FONCTIONNEMENT DE PLUS EN PLUS INTEGRE DE LA PLAQUE URBAINE CLERMontoISE DE VICHY A BRIOUDE, LE BESOIN D'UNE PLUS GRANDE STRUCTURATION	9		
1.3.1. Un espace urbain multipolaire, cœur battant de l'Auvergne	9		
1.3.2. Un fonctionnement de plus en plus intégré, le potentiel d'une plus grande structuration, à commencer entre les deux principaux pôles, Clermont-Ferrand et Vichy	9		
1.3.3. Un fort enjeu de maîtrise du développement urbain, spécialement à l'échelle de l'aire urbaine clermontoise	10		
1.3.4. Le quartier de gare de Clermont-Ferrand, au cœur de vastes enjeux de renouvellement urbain et de renforcement de la centralité	10		
2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT	12		
2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ENDOGENE DE CLERMONT-FERRAND	12		
2.1.1. Une opportunité pour répondre aux besoins induits par le rayonnement grandissant de Clermont-Ferrand	12		
2.1.2. Une opportunité pour une plus grande structuration de la plaque urbaine clermontoise, notamment entre ses deux principaux pôles, Clermont-Ferrand et Vichy	13		
2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER D'UN RAPPROCHEMENT VERS LYON ET RHONE-ALPES, PERMETTANT A CLERMONT-FERRAND DE TROUVER UN NOUVEAU SOUFFLE DE DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN	14		
2.2.1. Une opportunité pour se connecter à un nœud des réseaux européens d'infrastructure : Rhône-Alpes, porte européenne pour l'Auvergne	14		
2.2.2. Une opportunité pour offrir aux points forts clermontois une visibilité européenne	14		
2.2.3. Une opportunité pour disposer d'une nouvelle ampleur de services, d'événements et d'équipements	14		
2.2.4. Une opportunité pour structurer sur le long terme un développement métropolitain à l'Ouest de Lyon et constituer un vaste ensemble métropolitain de dimension européenne de Clermont-Ferrand à Grenoble passant par Lyon	15		
2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR AMPLIFIER LA REQUALIFICATION URBAINE AUTOUR DE LA GARE ET AFFIRMER L'IDENTITE CLERMontoISE ET UNE VOCATION DE TOURISME DE COURTS SEJOURS	15		
2.3.1. Une opportunité pour intensifier la dynamique métropolitaine prévue autour du quartier de gare	15		
2.3.2. Une opportunité pour doter Clermont-Ferrand d'un vaste centre continu en cœur d'agglomération valorisant l'histoire urbaine clermontoise	15		
2.3.3. Une opportunité pour affirmer Clermont-Ferrand comme une destination de tourisme urbain	15		
2.4. QUATRIEME EFFET : UNE OPPORTUNITE POUR ACQUERIR UNE IMAGE METROPOLITAINE VALORISANTE ET IDENTIFIANTE	16		
2.4.1. Une opportunité pour dynamiser l'image clermontoise à l'échelle nationale	16		
2.4.2. Une opportunité pour acquérir une visibilité européenne grâce à la plus grande proximité avec la métropole lyonnaise et Rhône-Alpes	16		
3. SOURCES	17		
3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES	17		
3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC	17		
3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE	17		

PREAMBULE

Ce rapport traite des enjeux de développement et d'aménagement du territoire liés au projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

Il se compose d'un diagnostic de l'aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand.

Le diagnostic est synthétique : il met en avant les éléments ayant un lien direct avec les thématiques impactées par la desserte d'un territoire par la grande vitesse ferroviaire. Ainsi, il identifie :

- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements suprarégionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement de Clermont-Ferrand, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,
- les échanges et coopérations entretenus avec les autres villes,
- la stratégie de développement des acteurs orléanais.

Les sites et acronymes sont explicités dans le corps du texte autant que possible. Un glossaire en fin de document les recense exhaustivement.

1. DIAGNOSTIC

Clermont-Ferrand accomplit depuis la seconde moitié du 20^e siècle une mutation spectaculaire qui lui permet de diversifier considérablement son profil urbain. De grande ville intensément industrielle du fait de la présence de Michelin, premier manufacturier mondial de pneumatiques, Clermont-Ferrand est également devenue une aire urbaine à vocation métropolitaine, au profil économique diversifié, rayonnant sur toute l’Auvergne et une large part du Massif Central. Cette diversification est surtout due à l’affirmation du statut de capitale régionale voire de capitale du Massif Central.

Si elle peut s’appuyer de plus en plus sur le véritable espace urbain d’Auvergne, la plaque urbaine allant de Vichy à Brioude, l’extension et le renforcement de son rayonnement métropolitain passent par des alliances extérieures, à commencer par la métropole lyonnaise et Rhône-Alpes vers lesquels elle a choisi de se tourner.

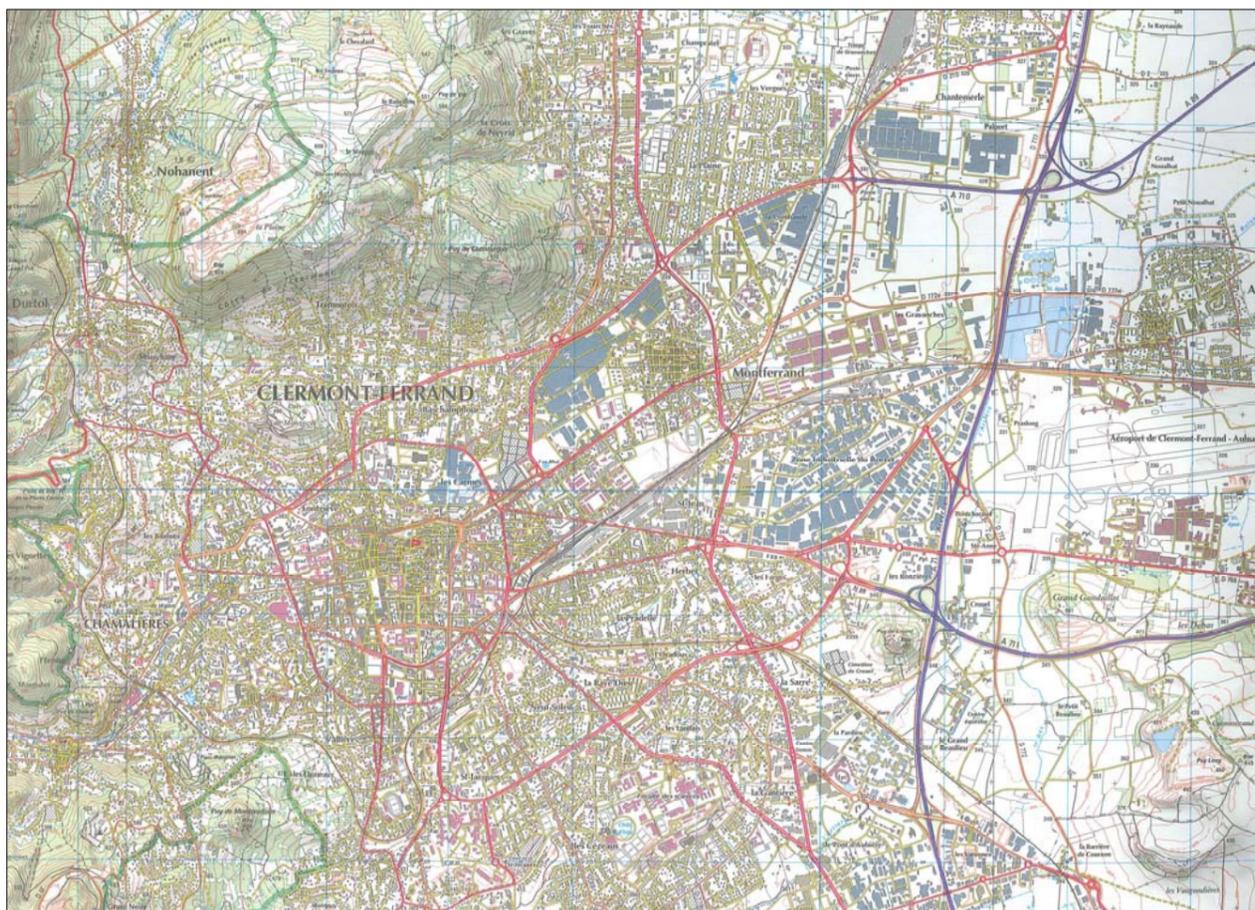


Figure 1 : situation de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand à l’échelle de l’agglomération (unité urbaine) (carte : IGN).



Figure 2 : situation de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand à l’échelle de la plaque urbaine clermontoise (carte : IGN).

1.1. UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN QUI A ATTEINT UN RAYONNEMENT SIGNIFICATIF ET QUI S'AMPLIFIE

Le développement métropolitain clermontois a atteint une taille significative au cours des trois ou quatre dernières décennies grâce aux mutations industrielles vers davantage de tertiaire (recherche notamment) et grâce à l'affirmation du statut de capitale régionale. Aujourd'hui Clermont-Ferrand présente un profil métropolitain de capitale régionale française en termes de taille critique, de diversité et d'équipements.

1.1.1. En termes de taille critique

Clermont-Ferrand compte parmi les vingt premières aires urbaines françaises, quel que soit le domaine considéré, et s'inscrit dans une dynamique de développement : elle voit sa place progresser continuellement dans la hiérarchie urbaine et ses services monter en gamme.

- Elle est la 17^{ème} aire urbaine en termes de poids démographique en 2007 (18^{ème} en 1999) et le 18^{ème} espace urbain : l'aire urbaine compte, en 2007, 429 000 habitants, elle englobe notamment Riom et elle est relayée par d'autres aires urbaines limitrophes, Issoire et Thiers, et désormais Vichy ; elle forme ainsi un ensemble multipolaire de plus de 550 000 habitants.
- Elle est la 15^{ème} aire urbaine en 2007 (16^{ème} en 1999) suivant le nombre d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines (anciennement emplois métropolitains supérieurs) avec environ 13 600 emplois (source : Insee).
- Elle est la 15^{ème} aire urbaine en nombre général d'emplois avec plus de 192.000 emplois en 2006 (171 000 en 1999, source : Insee).
- Elle est la 14^{ème} aire urbaine suivant le nombre d'étudiants avec 34 600 étudiants pour la rentrée universitaire 2007-2008 et la 5^{ème} sur 18 parmi les aires urbaines de taille équivalente (de 300 000 à 600 000 habitants), avec une progression de 31 % d'étudiants en 3^e cycle en 6 ans (contre 17 % au niveau national, source : SCoT Grand Clermont) ; elle offre un panel complet de formations grâce à ses deux universités (Université d'Auvergne, Université Blaise-Pascal) et ses 6 grandes écoles (Ecole supérieure de commerce, VetAgroSup, Ecole nationale supérieure de Chimie, Institut français de mécanique avancée, Institut supérieur d'information, de modélisation, et de leurs applications, Polytech Clermont-Ferrand).
- Elle est la 17^{ème} aire urbaine (18^{ème} en 1999) suivant la proportion d'emplois métropolitains supérieurs parmi le nombre d'emplois total (source : Insee).

1.1.2. En diversité

Comparé à la moyenne des 51 plus grandes aires urbaines françaises hors Paris, le profil d'emplois métropolitains supérieurs clermontois est assez complet et proche de la moyenne. Elle possède néanmoins deux points forts.

Premier point fort, rare pour une grande ville française de Province, Clermont-Ferrand est le lieu d'implantation de sièges sociaux d'entreprises internationales. Il faut distinguer une multinationale, Michelin, numéro un mondial du pneumatique, et deux entreprises de rayonnement international, Limagrain, numéro un mondial des semences et Aubert-et-Duval, un des leaders des produits métallurgiques. Toulouse avec Airbus est la seule autre agglomération française de Province à accueillir le siège social d'une multinationale tandis que seules Lille (groupe Auchan à Villeneuve-d'Ascq), Lyon (Bionis-Mérieux, Boiron, Renault Trucks), Marseille (Eurocopter à Marignane), Limoges (Legrand), toutes plus importantes que Clermont-Ferrand à l'exception de Limoges, accueillent des sièges sociaux d'entreprises de rayonnement international. L'aire urbaine de Clermont-Ferrand

accueille également des implantations (usine de production, centres de recherche...) d'autres groupes industriels, notamment Société des Eaux de Volvic (groupe Danone), Merck-Sharp & Dohme-Chibret, Alcan-Rhenalu (groupe Rio Tinto à Issoire).

La recherche constitue le second point fort métropolitain de Clermont-Ferrand. Elle représentait en 1999, 28 % des emplois métropolitains supérieurs clermontois contre 15 % dans les autres aires urbaines françaises (source : Insee). Cette importance est liée aux grandes entreprises : Michelin possède à Clermont-Ferrand l'un de ses trois centres de technologie regroupant recherche et développement ainsi que la direction de ces activités. Merck-Sharp & Dohme-Chibret possède également un centre de recherche à Riom. La recherche privée auvergnate représente 80 % des dépenses de recherche et développement contre 63 % en France métropolitaine (source : Insee). La recherche publique compte elle aussi des organismes références, notamment dans le domaine de la biologie appliquée et de l'aménagement rural avec notamment le 3^{ème} plus important centre de l'Institut national de la recherche agronomique (Inra), un des 4 sites de l'Ecole nationale du génie rural, des eaux et forêts (Engref), et le Cémagref. Par ailleurs la plupart des établissements d'enseignement supérieur sont parties prenantes du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Clermont Université, l'une des 12 structures de ce type en France, qui permet une mutualisation des activités et des moyens et à Clermont-Ferrand de prendre place dans la compétition scientifique internationale. L'aire urbaine clermontoise concentre ainsi la très grande majorité de la recherche auvergnate : elle regroupait ainsi 60 des 75 laboratoires de recherche régionaux en 2005 (source : PRES Clermont Université). 19^{ème} région française par sa population en 2007, l'Auvergne se plaçait en 10^{ème} position pour sa dépense intérieure de recherche et développement avec 2,5 % de son PIB (1,7 % moyenne nationale, source Insee), ce qui la plaçait dans le premier quart des régions de l'ex-Union européenne des Quinze. Au total, l'activité de recherche-développement rassemblait en 2005 près de 8 500 emplois, répartis entre recherche publique (environ 2 200 emplois) et recherche privée (plus de 6 000 emplois dont 4 000 liés à Michelin, source : Clermont Communauté).

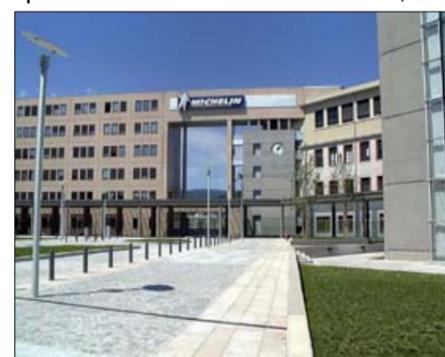


Figure 3 : siège social de Michelin (photo : Michelin).

Figure 5 : université d'Auvergne (photo : Setec Organisation).

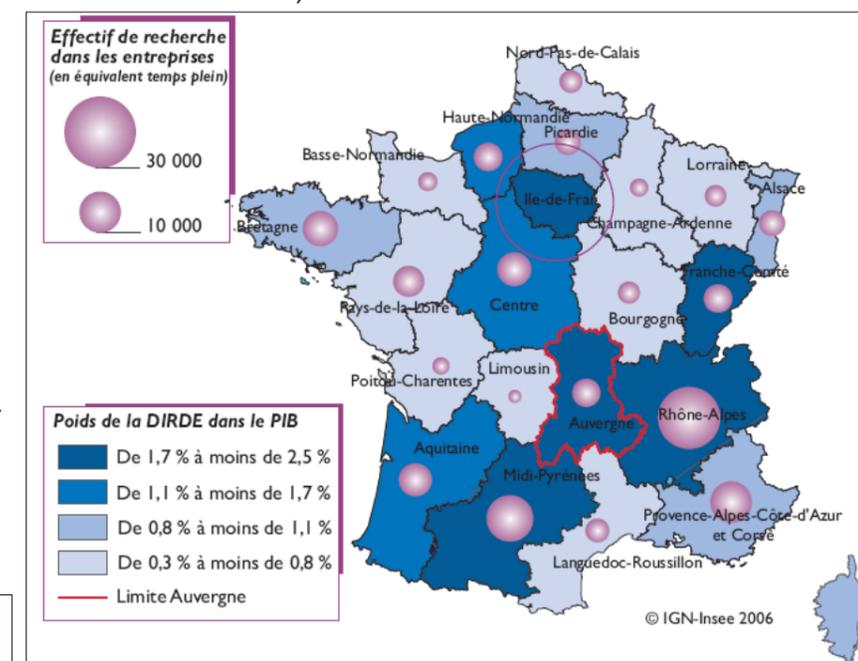


Figure 4 : poids de la dépense intérieure de recherche et de développement des entreprises en France en 2003 (source : ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et Insee Auvergne).

1.1.3. En rayonnement

Entreprises internationales et structures de recherche sont parties prenantes de programmes d'innovation mêlant recherche, enseignement supérieur et entreprises.

Un pôle de compétitivité a son siège à Clermont-Ferrand : Céréales Vallée, alors que Clermont-Ferrand constitue un centre majeur de deux autres pôles, ViaMeca basé à Saint-Etienne et Elastopole basé à Orléans.

- Le pôle Céréales Vallée concerne la filière agroalimentaire. Il vise à une reconnaissance internationale en matière de conception de semences du futur, adaptées aux divers usages de la société (nutrition, agro-ressources...). Le pôle développe une ambition mondiale, et s'appuie sur le potentiel de recherche de Limagrain et de l'Inra ;
- ViaMeca est 3^{ème} pôle de compétitivité de France par son ampleur. Regroupant les acteurs de la filière mécanique, principalement des Petites et moyennes entreprises (PME) et Très petites entreprises (TPE) dispersées dans plusieurs régions, il ambitionne de renforcer leur compétitivité en les reliant aux centres de recherche et de formation, et de donner une vitrine internationale à la filière ;
- Elastopole concerne les éco-activités. Il ambitionne de devenir un pôle de référence à l'échelle européenne par la maîtrise de la de la totalité de la chaîne de conception et de production des caoutchoucs et des polymères, dans une perspective de développement durable et d'efficacité économique.

Par ailleurs, plusieurs laboratoires clermontois sont parties prenantes du Cancéropole Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes (Clara). Clermont-Ferrand constitue l'une des six plates-formes du Cancéropole. Spécialisée dans la thématique « nutrition et santé », elle fédère un réseau d'institutions et d'acteurs de la recherche : les deux universités, l'Inserm, le Centre national de la recherche scientifique (Cnrs), le Centre hospitalier régional universitaire et les autres établissements clermontois. Les autres plates-formes du Cancéropole sont basées à Lyon (3), Grenoble et Saint-Etienne.

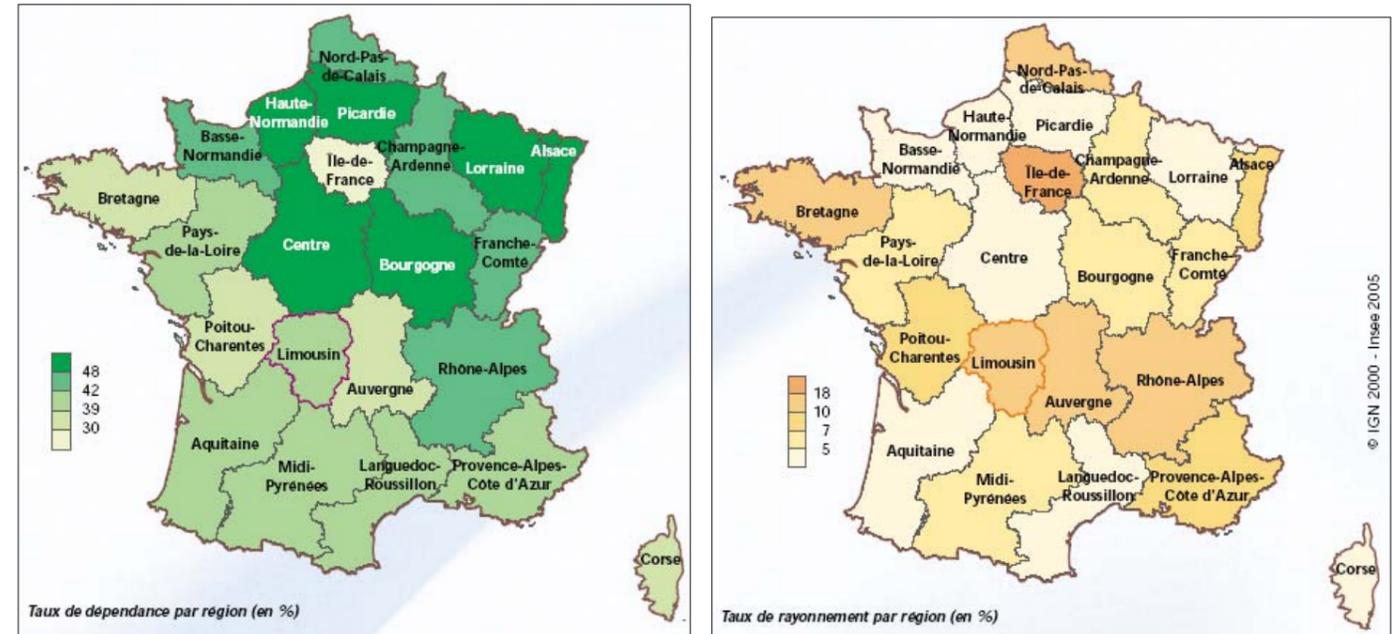
Le transfert de technologie est de plus en plus structuré et dispose désormais des différents maillons indispensables pour lier recherche et développement économique : incubateur, pépinière et hôtel d'entreprise, sites d'appui à la recherche et à la création (Biopôle Clermont Limagne, Technopole de La Pardieu, Pascalis, plateforme Pavin...).

Ces structures et activités confèrent à Clermont-Ferrand deux grandes filières d'excellences économiques reconnues à une échelle nationale voire internationale.

- L'Ingénierie de la mobilité comprend notamment la filière du caoutchouc-pneumatiques représentée ainsi que la filière métallurgie et équipements mécaniques et aéronautique.
- L'agro-alimentaire – santé – nutrition comprend l'agronomie et les industries agro-alimentaires, mais aussi la chimie-pharmacie et la recherche médicale.

Ces caractéristiques expliquent un rayonnement économique supérieur à la moyenne. L'Auvergne se situait en 2000 en deuxième position des régions de Province pour le taux de rayonnement, devant les régions limitrophes de Limousin et Rhône-Alpes, avec 11,5 % des emplois salariés non agricoles. Elle est devancée par l'Ile-de-France (74 %) et le Nord-Pas-de-Calais (17,3 %, source : Insee). Le taux de rayonnement correspond au rapport entre le nombre de salariés extérieurs à la zone d'étude et contrôlés par la zone d'étude et le nombre de salariés de la zone d'étude. A l'échelle du seul domaine industriel, le rayonnement auvergnat est plus fort encore : en 2006, l'Auvergne se situait en première position des régions de Province pour le taux de rayonnement (source : Insee) : les entreprises auvergnates contrôlaient à l'extérieur de la région 20 % des effectifs industriels régionaux. Ce fort rayonnement est en grande partie lié à Michelin : 70 % des salariés extérieurs à la région et dépendant d'un centre de décision auvergnat sont rattachés à Michelin (source : Insee). Parallèlement, l'Auvergne

présente un taux de dépendance parmi les plus faibles des régions de Province, avec 39 % des emplois salariés marchands non agricoles (source : Insee).



Figures 6 et 7 : taux de dépendance (à gauche) et taux de rayonnement (à droite) par région en 2000 en France (source et carte : Insee).



Figure 8 : pépinière d'entreprises Pascalis (photo : Clermont Communauté).



Figure 9 : pneu de compétition Michelin (photo : Michelin).

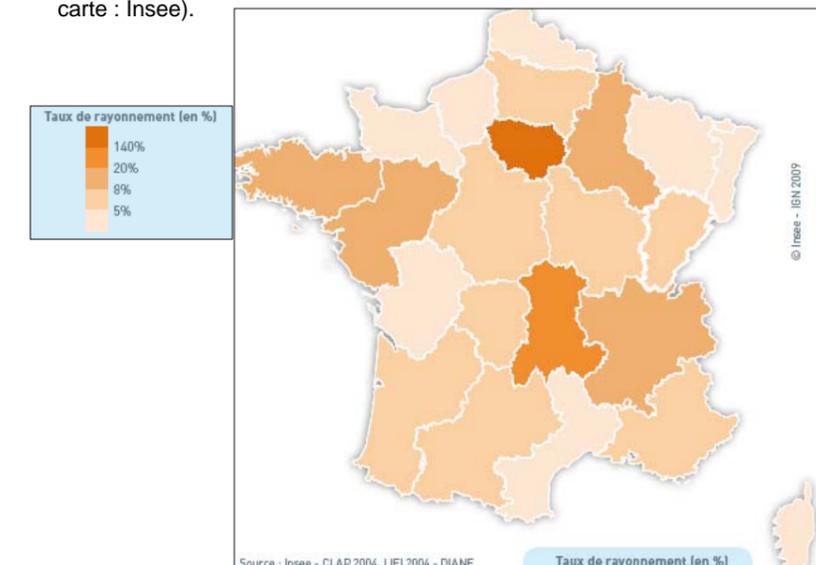


Figure 10 : taux de rayonnement industriel par région en 2006 (source et carte : Insee).

1.1.4. En équipements et événementiel

En l'espace d'une vingtaine d'années, Clermont-Ferrand s'est dotée de nombreux grands équipements. Elle en projette encore d'autres, si bien qu'elle possèdera désormais des installations aux normes et aux standards des agglomérations comparables (entre 300 000 et 600 000 habitants) dans quasiment tous les domaines :

- économie – tertiaire supérieur : un parc technopolitain (La Pardieu), un centre des congrès (Polydome), un parc d'exposition (Grande Halle d'Auvergne) ;
- enseignement supérieur et médical : réalisation d'un nouvel hôpital, le Nouvel Hôpital d'Estaing, complémentaire au CHRU Gabriel-Montpied, construction de nouveaux locaux sur le campus des Cézeaux et le pôle Santé dans le cadre de l'obtention du label national « campus prometteur », mise à niveau régulière du Campus des Cézeaux, grande bibliothèque interuniversitaire et communautaire en projet ;
- culturel : Zénith de 8.500 places (Grande Halle d'Auvergne), opéra-théâtre, Comédie (scène nationale), musées (Roger-Quillot, Blaise-Pascal), espace de musiques actuelles (Coopérative de Mai, 1er scène rock nationale, Le Tremplin) ;
- sportif : extension stade Marcel-Michelin pour le rugby, stadium d'athlétisme Jean-Pellez, centre d'arts martiaux et de tennis de table de Ceyrat, stade nautique Pierre-de-Coubertin avec bassin olympique...
- transport : ligne de tramway sur pneu, longue de 14 kilomètres ;
- événementiel : de dimension internationale : festival international du Court-Métrage (près de 150.000 spectateurs annuellement), sommet de l'élevage (un des principaux salons internationaux spécialisés dans les productions animales, 75 000 visiteurs professionnels dont 2 000 internationaux) ; de dimension régionale : foire de Clermont-Cournon (220.000 visiteurs, Jazz en tête (concerts internationaux de jazz), festival de rock européen Europavox (20 000 spectateurs en 2010) (sources : Ville de Clermont-Ferrand).



Figures 11, 12 et 13 : tramway, stadium Jean-Pellez, parc technologique de la Pardieu (photos : Clermont Métropole).

Figures 14 et 15 : place de Jaude, festival du Court-métrage (photos : Clermont Métropole).



Figures 18 et 19 : Grande Halle d'Auvergne (photo : Setec Organisation), Vulcania (photo : Vulcania).

Figures 16 et 17 : exposition « Nunc est Bidendum » (photo : Clermont Métropole), CHRU Gabriel-Montpied (photo : Setec Organisation).

1.2. UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN AYANT BESOIN D'ETRE CONSOLIDE PAR UNE OUVERTURE VERS L'EXTERIEUR

1.2.1. Bien que de plus en plus significatif, un profil métropolitain, encore partiellement incomplet

Une tertiarisation de l'économie moins approfondie que dans les aires urbaines françaises comparables

Clermont-Ferrand accuse encore un retard sensible en matière de services aux entreprises et aux particuliers, en dépit d'une dynamique de rattrapage. Il s'agit de deux fonctions urbaines historiquement moins développées que dans les autres capitales régionales françaises, du fait de la fonction industrielle largement prédominante entre 1900 et 1960 : les grands groupes industriels disposaient en interne de capacités de services importantes (recherche et développement, publicité-communication-marketing, informatique, maintenance), tandis que le potentiel de consommation de la population, majoritairement ouvrière, était moindre que la moyenne nationale. L'externalisation de parties importantes des services par les entreprises, comme partout en France et en Europe dans les années 1990, la diversification de la population et l'augmentation du niveau de vie ont engendré un fort développement de ces activités, sans toutefois permettre de combler totalement le retard initial.

Les services aux entreprises représentaient ainsi 22,7 % des emplois métropolitains supérieurs clermontois en 1999 contre 30,6 % au niveau national. Ils sont en forte augmentation (+ 6 points entre 1994 et 2004, source : SCoT Grand Clermont), se sont traduits par des implantations emblématiques de sociétés comme Capgémimi ou IBM, mais progressent moins fortement que dans certaines aires urbaines comparables (Rennes par exemple : +11 points en 10 ans). En conséquence, un quart des établissements du Puy-de-Dôme font appel à des prestataires situés en-dehors du département, principalement en région parisienne pour tous les services liés à la formation, à la maintenance informatique ou à la recherche-développement, dans la région lyonnaise pour la sélection du personnel et la maintenance informatique.

L'économie résidentielle, liée à l'accueil de population sur le territoire, a crû de 26 % depuis 1990 avec un rythme un peu plus rapide que dans les aires urbaines comparables. Cette progression a permis de rattraper le retard, notamment dans le domaine commercial (grandes et moyennes surfaces), où Clermont-Ferrand couvre sur certaines dépenses, une zone de chalandise de plus de 700 000 personnes (source : SCoT Grand Clermont). Toutefois, certains secteurs présentent un fort potentiel de développement comme les activités touristiques et culturelles, qu'elles soient orientées vers les affaires ou les loisirs.

Une accessibilité de moindre niveau que les aires urbaines comparables

En dépit d'améliorations très sensibles au cours dernières décennies ayant permis son désenclavement, Clermont-Ferrand dispose d'une connectivité moins importante que les autres villes françaises et ouest européennes de taille équivalente. La connectivité correspond au nombre de destinations accessibles en aller-retour dans la journée depuis un point donné. Elle est importante pour de nombreux cadres, chefs d'entreprise et hommes d'affaires. La situation clermontoise s'est, depuis la réalisation en 2004 de l'analyse comparative des agglomérations européennes menée pour la Datar (cf. figure 21), dégradée, car plusieurs lignes aériennes régulières ont été supprimées (17 destinations au départ de l'aéroport Clermont-Ferrand - Auvergne en 2007 dont 4 européennes, 12 en 2010 dont 1 européenne).

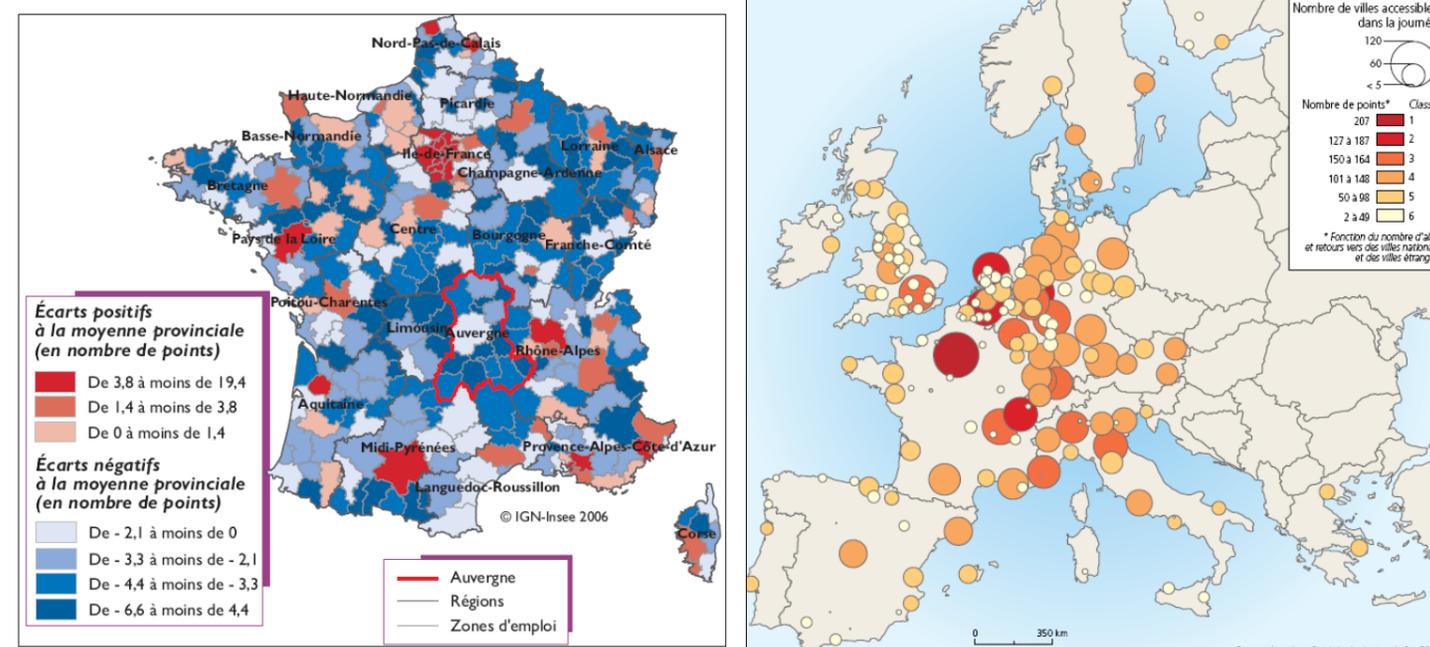
Toutefois, le moindre niveau de performance clermontois est avant tout ferroviaire, car l'aire urbaine dispose d'un carrefour autoroutier (A71 - A75, A89) et d'un aéroport international dont la desserte est certes en régression mais conserve un bon niveau de relation avec les hubs internationaux et

européens de Paris-Charles-de-Gaulle (4 vols quotidiens en 2010) et de Paris-Orly (5 vols quotidiens), offrant ainsi un large panel de destinations en correspondance.

L'accessibilité ferroviaire de Clermont-Ferrand est en revanche à peine aux standards d'une capitale régionale.

- La liaison avec Paris dispose d'un temps de parcours actuel (entre 2h59 et 3h29 pour les trains directs en 2010) en limite haute, voire légèrement supérieur à celui accepté pour un aller-retour dans la journée (3h), d'une fréquence (7 allers-retours directs quotidiens) en limite basse de celles des capitales régionales et peu adaptée aux horaires professionnels (première arrivée à Clermont-Ferrand depuis Paris : 10h40 environ) ; cette liaison est d'une moindre qualité que celle entre Paris et d'autres capitales régionales situées à environ 400 kilomètres : Metz, Strasbourg, Rennes, Nantes, Besançon...
- Les autres liaisons inter-régionales sont peu nombreuses et peu compétitives (distances-temps de parcours importantes et faibles fréquences) : Clermont-Ferrand – Lyon (environ 5 allers-retours directs/jour en 2010, meilleur temps de parcours de 2h20 environ), Clermont-Ferrand – Nîmes (environ 2 allers-retours directs/jour en 2010, 6h environ de temps de parcours ou 4h environ avec correspondance à Lyon), Clermont-Ferrand – Limoges (1 aller-retour direct/jour environ en 2010, 4h environ de temps de parcours).
- Symboliquement, avec la mise en place à titre expérimental d'une liaison TGV Lille-Brive via Limoges, Clermont-Ferrand est devenue une des rares capitales régionales de la France continentale (avec Caen et Amiens) qui ne soit pas encore connectée au réseau de la grande vitesse ferroviaire.

A horizon 2030, sans amélioration significative, Clermont-Ferrand pourrait se trouver en situation d'enclavement relatif par rapport aux autres capitales régionales qui auront probablement vu leur accessibilité améliorée grâce aux divers projets LGV engagés : Rennes et Nantes (LGV Bretagne – Pays de la Loire), Besançon (LGV Rhin-Rhône), Bordeaux (LGV Sud Europe Atlantique), Strasbourg (LGV Est Européenne 2^{nde} phase), Limoges (LGV Poitiers-Limoges...)



Figures 20 et 21 : écart entre le poids des services aux entreprises des zones d'emplois françaises et la moyenne nationale en 2003 (source et carte : Insee), l'accessibilité des grandes agglomérations d'Europe occidentale en 2002 (source Les Villes européennes. Analyse comparative, Cécile Rozenblat Patricia Cicille).

Une attractivité extérieure à l’Auvergne en progrès ayant toutefois besoin d’être renforcée

L’attractivité de Clermont-Ferrand reste encore fragile, nettement inférieure aux autres aires urbaines françaises comprises entre 300 000 et 600 000 habitants. Plusieurs indicateurs en rendent compte, à commencer par le solde migratoire des 25-39 ans, déficitaire dans l’aire urbaine entre 1999 et 2006 (-2 190 habitants entre le Grand Clermont et les régions autres que l’Auvergne), mais aussi entre 1990 et 1999 (source : Insee). Le solde migratoire global est en revanche positif durant ces deux intervalles, mais dans des proportions sensiblement moindres que dans les franges de l’est, du sud et du sud-ouest du Massif Central (entre 2001 et 2006), situées désormais dans les aires d’influence de Lyon, Montpellier et Toulouse.

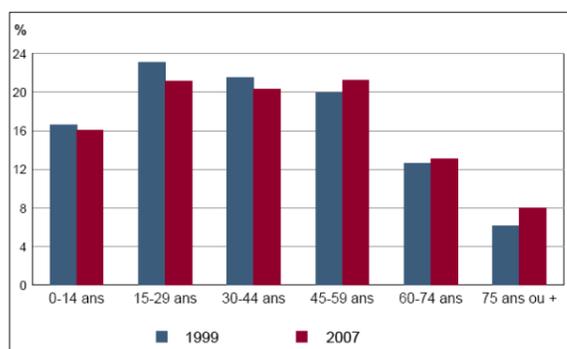
L’attractivité de l’enseignement supérieur en-dehors de l’Auvergne est également encore limitée, bien qu’en très forte progression. En 1999, seuls 8,5 % des étudiants clermontois n’étaient pas originaires de l’Auvergne et mais ils étaient 30 % en 2004, du fait notamment d’une hausse par les plus fortes à l’échelle nationale d’étudiants étrangers, essentiellement chinois (source ; Insee). Toutefois, cette attractivité supra-régionale reste moindre que celle d’une université comme Limoges où 38,5 % des 13.000 étudiants limougeauds étaient extérieurs au Limousin (source : Insee).

Une image en mutation mais qui reste encore à valoriser

La communauté nationale ne semble pas encore prendre toute la mesure des mutations clermontoises et de ses potentialités métropolitaines. Les anciens clichés persistent dans les consciences collectives : ville industrielle réduite à la présence de Michelin, enclavement, cadre urbain peu attrayant symbolisé par les flèches noires de sa cathédrale, déficit d’activités culturelles...).

Toutefois, l’image émise par Clermont-Ferrand commence à offrir un nouveau visage grâce à un faisceau de signes positifs et dynamiques comme une certaine effervescence culturelle, l’évolution démographique positive, l’insertion de structures clermontoises dans les réseaux de recherche, la présence continue parmi l’élite nationale et européenne du rugby de l’AS Montferrand Clermont Auvergne, les grands paysages volcaniques...

Cette évolution commence à connaître ses premières reconnaissances nationales comme en témoignent l’attribution du titre de ville la plus rock de France en 2009 par le festival Fnac Indétendances, des classements positifs dans les études comparant les territoires selon leur qualité de vie supposée (*L’Express, Le Nouvel Observateur, Le Point, L’Internaute...*), des reportages découverts dans les principaux médias (presse écrite, radio-télé, internet). Toutefois, cette évolution n’est pas encore suffisante pour contribuer à asseoir Clermont-Ferrand comme une destination touristique alors qu’elle constitue une ville-porte d’un des principaux bassins touristiques non littoral, celui des Volcans d’Auvergne, ou à attirer autant de nouvelles populations que les métropoles les plus dynamiques.



Figures 22, 23, 24, 25 et 26 : évolution par grandes tranches d’âge de la population de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand entre 1999 et 2007 (source : Insee), Coopérative de Mai, supporters de rugby, puy de Dôme (photos : Clermont Métropole).

1.2.2. Le besoin de rechercher des alliances extérieures pour étendre et renforcer le rayonnement

En dépit d’une amélioration, le renouvellement démographique n’est pas assuré

La situation démographique clermontoise s’améliore au point de connaître des inflexions notables. La population de l’aire urbaine, à périmètre constant, s’accroît de plus en plus, augmentant de 0,33 % / an entre 1990 et 1999 à 0,6 %/an entre 1999 et 2007, soit un accroissement proche de la moyenne nationale (+ 0,7 %/an) et légèrement supérieur à la médiane des 30 plus grandes aires urbaines (14^e sur 30). Toutes les parties de l’aire urbaine connaissent un accroissement démographique, y compris la ville centre (136 200 habitants en 1990, 137 100 en 1999, 139 500 en 2007) (sources : Insee).

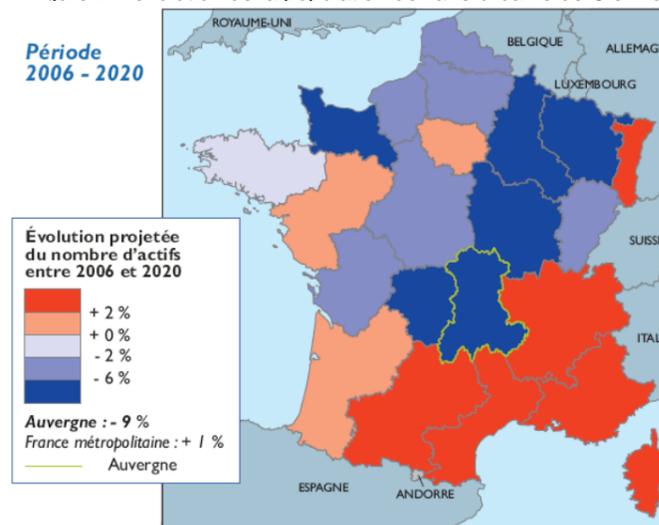
Toutefois, cette croissance n’est pas suffisante du fait d’un vieillissement de la population plus marqué que dans les aires urbaines comparables comme Rennes, Montpellier, Grenoble, Rouen, Dijon, Orléans ou Tours. Les plus de 60 ans représentent 19,8 % de la population de l’aire urbaine clermontoise en 2005 contre 18,5 % dans les aires urbaines comparables. En 2030, cette proportion s’élèverait à 30 % dans l’aire urbaine clermontoise contre 28 % dans les aires urbaines comparables. Corollairement, les jeunes et les jeunes actifs sont sous-représentés et cette sous-représentation est appelée elle aussi à s’accroître : entre 2005 et 2030, la part des 25-29 ans devrait baisser de 11 % dans l’aire urbaine clermontoise alors qu’elle devrait augmenter de 5 % dans les aires urbaines comparables (source : Insee).

Les projections à horizon 2030 établies par l’Insee selon un scénario au fil de l’eau laissent envisager une situation démographique fragilisée. L’aire urbaine de Clermont-Ferrand continuerait à croître, mais dans des proportions moindres que celle des aires urbaines comparables. Les ressources en main d’œuvre (nombre de personnes âgées entre 20 et 59 ans) seraient en baisse de 10 % dans le département du Puy-de-Dôme. Le renouvellement des effectifs universitaires ne serait pas non plus assuré, le nombre des bacheliers auvergnats étant appelé à baisser (sources : Insee).

	1968	1975	1982	1990	1999	2007
Population	321 529	362 724	383 126	396 695	409 533	429 460
Densité moyenne (hab/km ²)	178,1	200,9	212,2	219,7	226,9	237,9

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2007 exploitations principales.

Figure 27: évolution de la population de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand entre 1968 et 2007 (source : Insee).



Source : Insee - Projections d’actifs modèle Omphale base 2006 (non calées)

Figure 29 : taux d’évolution de la population active en France – projection scénario tendanciel (source : Insee).

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007
Variation annuelle moyenne de la population en %	+1,7	+0,8	+0,4	+0,4	+0,6
- due au solde naturel en %	+0,8	+0,6	+0,4	+0,3	+0,3
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+0,9	+0,2	+0,0	+0,1	+0,3
Taux de natalité en ‰	18,2	14,6	12,7	10,8	11,2
Taux de mortalité en ‰	9,7	8,9	8,4	8,2	8,1

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments - RP1999 et RP2007 exploitations principales - État civil.

Figure 28: indicateurs démographiques de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand de 1968 à 2007 (source : Insee).

Le besoin de diversifier les ressorts du développement

Clermont-Ferrand a déjà largement tiré bénéfice de son statut de capitale régionale. Grâce à ce statut, Clermont-Ferrand a diversifié son profil. Elle ne se réduit plus à une agglomération industrielle, qui compta jusqu'à 50.000 ouvriers (années 1970) dont 35.000 chez Michelin. Elle est redevenue aussi ce qu'elle fut avant l'essor de Michelin, et dont les centres historiques de Clermont et Montferrand apportent un témoignage édifiant : une capitale de l'Auvergne et du Massif Central, soit une ville administrative, centre d'un pouvoir politique, une ville de commerce et une ville universitaire.

Grâce à la régionalisation, Clermont-Ferrand a également bénéficié de la concentration des investissements et des équipements, d'autant plus que son poids démographique la laisse sans rivale en Auvergne, et que la politique d'aménagement du territoire a valu au Massif Central de bénéficier de la redistribution nationale. Cela s'est manifesté par :

- des transferts ou des créations d'organes administratifs : administrations d'Etat déconcentrées (administrations régionales), essor des collectivités locales, implantations d'organismes de direction et d'aménagement du Massif Central : Somival, Comité de Massif, Uccimac, Adimac...
- des transferts ou des créations d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche : scission de l'université en deux établissements, l'université d'Auvergne et l'université Blaise-Pascal en 1976, création du CHRU en 1962, implantation de l'Engref, du Cemagref, de l'Inra ;
- puis par une amélioration sensible de son accessibilité au cours des deux dernières décennies : maillage autoroutier en cours depuis 1985, au point de constituer un carrefour, desserte aérienne via un aéroport international.

Cet essor métropolitain s'est accompagné d'un accroissement démographique, alors que dans le même temps, le reste de l'espace auvergnat stagnait ou le plus souvent se dépeuplait. Ainsi, entre 1968 et 1999, la population de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand a crû de 27 %, celle du Puy-de-Dôme de 10%, alors celle de l'Auvergne a régressé de 0,2 %. En 1999, l'aire urbaine représentait 69% de la population du Puy-de-Dôme et 32% de celle de l'Auvergne, contre respectivement 59% et 24% en 1968.

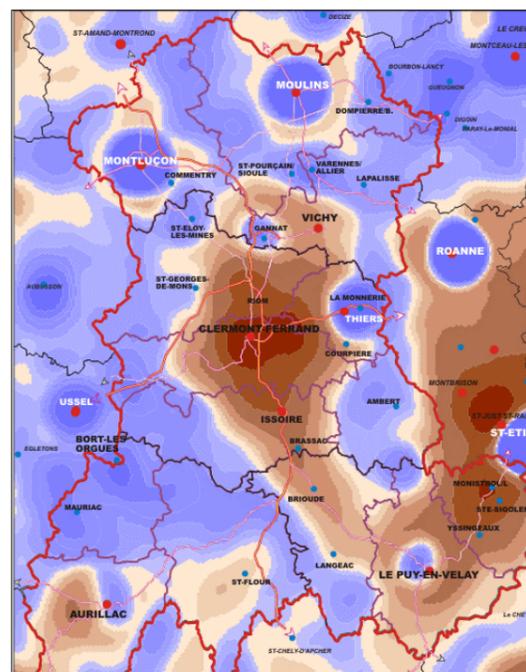
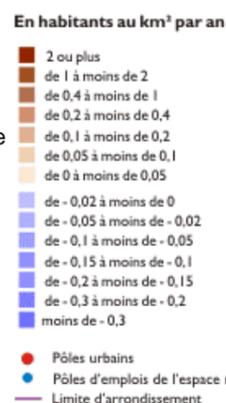
Par ailleurs, l'extension de l'aire d'influence clermontoise semble relativement restreinte, du fait de voies de communication peu performantes (centre et ouest du Cantal, centre et est de la Haute-Loire), d'une armature urbaine peu lâche (est de la Corrèze, est de la Creuse, nord de la Lozère) et de l'éloignement (Corrèze, Aveyron, Lozère).



Figures 30 et 31 : Cemagref et Conseil régional d'Auvergne (photos Setec Organisation).



Figure 33 : population des ménages : variation de la densité de population de 1999 à 2005 (source : Insee).



Le choix « d'une alliance privilégiée et ciblée avec la région Rhône-Alpes » et l'aire métropolitaine lyonnaise

Pour répondre à ces enjeux, Clermont-Ferrand et l'Auvergne ont choisi de se tourner vers la métropole lyonnaise et l'ensemble métropolitain rhônalpin. Les documents de planification parlent de « promotion d'une coopération ciblée avec Rhône-Alpes » (source : Schéma de cohérence territoriale du Grand Clermont, 2010) et de « formalisation d'un réseau avec Lyon - Saint-Etienne et de développement de coopérations avec les régions de l'Arc méditerranéen » (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire de l'Auvergne, 2009). Les objectifs poursuivis sont multiples : élargir les ressources de Clermont-Ferrand, gagner en masse critique, diffuser davantage de dynamisme vers les villes moyennes auvergnates (Vichy, Moulins, Montluçon, Aurillac, Le Puy-en-Velay).

Ce positionnement s'appuie sur des réalités économiques de plus en plus fortes. Rhône-Alpes est le premier client et fournisseur de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne : 60% des échanges économiques clermontois se font avec Lyon, 25 % des sorties et 35 % des entrées de marchandises en Auvergne se font en relation avec Rhône-Alpes (source : SCoT Grand Clermont), même si ce dernier chiffre comprend des relations de proximité des franges de la Haute-Loire avec la Loire. Le commandement inter-régional est par ailleurs de plus en plus lié : le commandement sur l'Auvergne est effectué en partie depuis Lyon et Rhône-Alpes, au sein de directions inter-régionales (basées à Lyon) de grands décideurs économiques tels des établissements publics (France Télévisions, RFF....) ou des groupes de BTP – services (GTM, Veolia...) dont les périmètres sont de plus en plus à l'échelle d'un centre-est de la France et de moins en moins à l'échelle du Massif Central. Enfin, des coopérations se sont formalisées au cours des années 2000 dans de nombreux domaines à forte valeur ajoutée recourant largement à l'innovation et à la recherche. En revanche, les coopérations territoriales entre l'Auvergne et le Limousin sont peu développées, malgré leur bonne liaison routière. Limoges regarde vers l'Ouest et Clermont vers l'est et Rhône-Alpes.

- Le pôle de compétitivité ViaMeca est issu de la fusion entre le pôle auvergnat et le pôle rhône-alpin. Il rassemble plus de 130 membres, répartis dans plus de 12 départements, parmi lesquels le Puy-de-Dôme (55) et la Loire (28), tandis que le siège du pôle est implanté à Saint-Etienne.
- Divers organismes de santé clermontois sont parties-prenantes du Cancéropôle Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes.
- Plus globalement, Lyon est la partenaire scientifique privilégié des laboratoires universitaires de la recherche clermontoise, tous domaines confondus, alors que l'Ecole nationale des travaux agricoles de Clermont-Ferrand s'est rapprochée en 2009 de l'Ecole vétérinaire de Lyon pour donner naissance à une structure commune, implantée dans les deux agglomérations, VetoAgro Sup.
- Le Réseau de coopération métropolitaine Clermont-Auvergne-Métropole, regroupant Clermont-Ferrand, Vichy, Aurillac et Le Puy-en-Velay, labellisé par la Diact en 2005, a pour axe stratégique de développer la coopération interrégionale Auvergne - Rhône-Alpes.



Figures 34 et 35: campus VetAgroSup à Clermont-Ferrand et siège de France 3 Rhône-Alpes-Auvergne à Lyon (photos : Setec Organisation).



1.3. UN FONCTIONNEMENT DE PLUS EN PLUS INTEGRE DE LA PLAQUE URBAINE CLERMONTOISE DE VICHY A BRIOUDE, LE BESOIN D'UNE PLUS GRANDE STRUCTURATION

1.3.1. Un espace urbain multipolaire, cœur battant de l'Auvergne

Clermont-Ferrand est située au cœur d'un dense réseau urbain s'étendant sur 120 kilomètres du nord au sud entre Vichy et Brioude, au sein d'un même ensemble géologique très singulier à l'échelle du Massif Central, la Limagne. Irriguée par l'Allier, la Limagne ou plutôt les Limagnes (on distingue la Grande Limagne au Nord de Vichy et Clermont-Ferrand et les Limagne d'Issoire et de Brioude plus au Sud) sont des plaines d'effondrement entre les hauts plateaux du Massif Central (chaîne des Puys, Cézallier, Forez, Livradois). La Grande Limagne assure également le contact avec le Bassin Parisien. Il en résulte des reliefs ouverts, favorables aux communications, faisant des Limagnes le principal axe de pénétration au cœur du Massif Central et une mise en valeur agricole orientée vers les grandes cultures, singularité par rapport aux régions d'élevage avoisinantes.

Elles ont également constitué des sites propices au développement urbain. Les Limagnes présentent une armature urbaine développée, comprenant les principales catégories de la hiérarchie urbaine. Elles comptent : une grande agglomération, Clermont-Ferrand (261 000 habitants agglomérés en 2007), relayée par une ville moyenne, Vichy (61 000 habitants agglomérés), de petites villes moyennes, centres de bassin de vie, Riom (26 000 habitants agglomérés), Issoire (29 000 habitants), Thiers (19 000 habitants) ainsi que de petites villes organisatrices de la vie périurbaine ou rurale comprises entre 4 000 et 10 000 habitants chacune (Brioude, Brassac-les-Mines, Gannat, Courpière, Pont-du-Château, Vic-le-Comte, Billom...) (sources : Insee).

Les Limagnes constituent le cœur battant de l'Auvergne : elles rassemblent près de 600 000 habitants soit près de 45 % de la population régionale, concentrent l'essentiel des dynamiques démographiques, des activités de recherche et de production, des services à la population grâce à la présence de Clermont-Ferrand, les plus hauts rendements agricoles, les revenus moyens par habitants les plus élevés, ainsi que les taux de chômage les plus faibles (sources : Insee).



Figures 36, 37 et 38 : la Limagne et la chaîne des Puys (photo : Clermont Communauté), espace urbain de Clermont-Ferrand, Riom (photos : Setec Organisation).

1.3.2. Un fonctionnement de plus en plus intégré, le potentiel d'une plus grande structuration, à commencer entre les deux principaux pôles, Clermont-Ferrand et Vichy

Les échanges entre les différents pôles du Val d'Allier sont de plus en plus importants à mesure que s'amplifie le développement économique et urbain clermontois. Le fonctionnement entre les différents pôles du Val d'Allier est de plus en plus interdépendant, si bien que les acteurs locaux parlent désormais de « plaque urbaine clermontoise de Vichy à Brioude ».

Plusieurs indicateurs en rendent compte. Les migrations domicile-travail entre les différents pôles et Clermont-Ferrand sont intenses : en 1999, on comptait plus de 3 280 mouvements journaliers entre les

aires urbaines de Clermont-Ferrand et d'Issoire, plus de 1 680 entre celles de Clermont-Ferrand et de Vichy, plus de 1 580 entre celles de Clermont-Ferrand et de Thiers, alors qu'elles ne dépassaient pas 400 mouvements journaliers entre l'aire urbaine de Clermont-Ferrand et les autres aires urbaines auvergnates (source : Insee). Cela se traduit par les trafics routiers et ferroviaires (TER) les plus élevés d'Auvergne, la plupart des axes routiers enregistrant plus de 10 000 véhicules/jour et les axes ferroviaires plus de 2 000 voyageurs/jour (source : DREAL Auvergne et SNCF). En conséquence, les périmètres des différentes aires urbaines et des pôles ruraux sont devenus limitrophes.

Par ailleurs, une prise de conscience de la communauté de destin qui lie les deux principaux pôles de la plaque urbaine, Clermont-Ferrand et Vichy, émerge. Bien que présentant dans un passé encore récent des profils urbains très éloignés l'un de l'autre entre une agglomération industrielle et une station de villégiature d'envergure internationale, les évolutions de chacun convergent vers une potentielle complémentarité : accueil d'étudiants étrangers, articulation entre la filière d'excellence agro-alimentaire-santé-nutrition clermontoise et les activités de remise en forme et thermales vichyssoises, mise en valeur de l'Allier, l'un des derniers cours d'eau sauvage d'Europe, développement d'une offre de congrès et de tourisme d'affaires d'envergure, développement d'une offre sportive, culturelle et commerciale de niveau métropolitain. Les premières coopérations se mettent en place : participation des villes et communautés d'agglomération de Clermont-Ferrand et de Vichy au réseau de coopération métropolitaine Clermont Auvergne Métropole, identification de domaines de partenariats possibles avec Vichy par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Clermont.

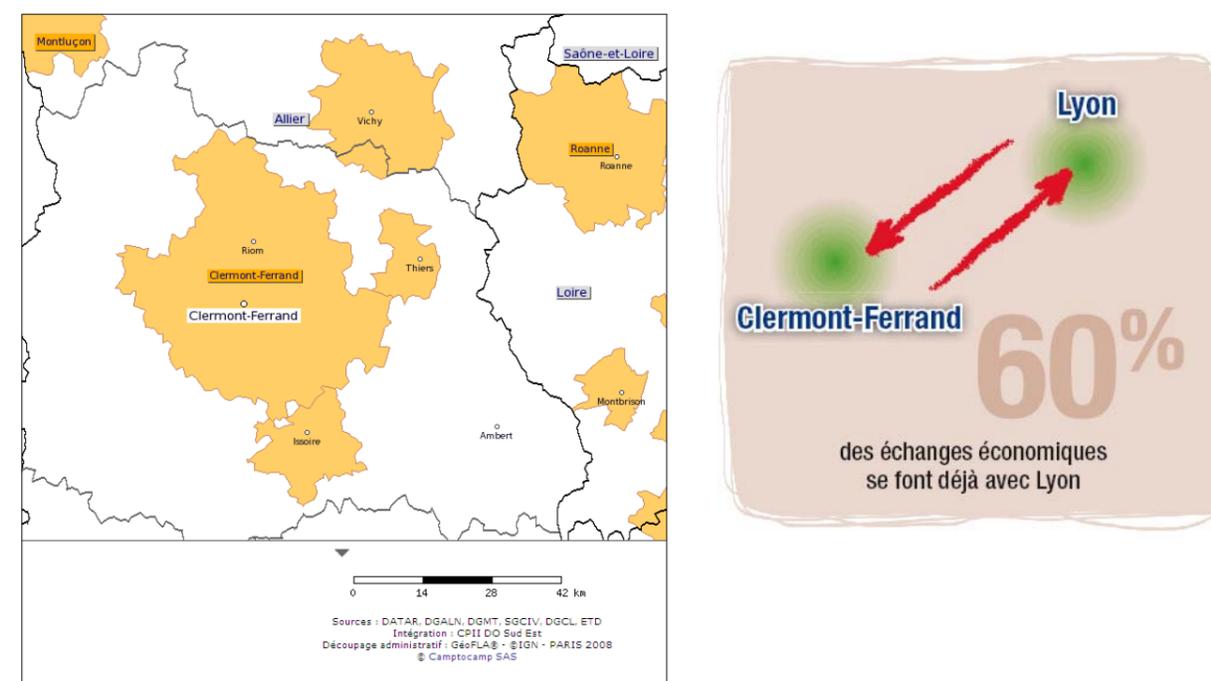


Figure 39 et 40 : périmètres des aires urbaines de la plaque urbaine clermontoise (source : Insee, carte : Datar, Observatoire des territoires), poids des échanges économiques entre les zones d'emplois de Clermont-Ferrand et de Lyon (source : Schéma de cohérence territoriale du Grand Clermont).

1.3.3. Un fort enjeu de maîtrise du développement urbain, spécialement à l'échelle de l'aire urbaine clermontoise

L'aire urbaine de Clermont-Ferrand connaît depuis les années 1960 un important développement urbain. Ce développement a été jusque là peu durable. Plusieurs facteurs ont joué dans ce sens : une moindre attention portée à l'aménagement, la forte empreinte industrielle et l'existence de trois centres historiques disjoints, Clermont (ville de l'évêque), Montferrand (ville du pouvoir seigneurial), Riom (ville du pouvoir royal). Il en résulte un fonctionnement d'agglomération éclatée, aménagée pendant longtemps sans plan d'ensemble.

Le développement urbain clermontois s'est ainsi traduit par une forte consommation d'espace. Le continuum urbain s'étend désormais sur plus de 40 kilomètres du nord au sud, de 20 kilomètres d'ouest en est ; il a rejoint et excédé la ceinture des bourgs anciennement viticoles (Aubière, Beaumont, Cébazat...).

L'essentiel de la croissance s'est donc fait en dehors des centres, qu'ils soient d'agglomération, ou de quartiers. Deux tiers des nouvelles zones résidentielles sont localisées dans l'espace périurbain qui représente plus de la moitié des espaces à vocation d'habitat. Le tissu urbanisé est globalement peu dense, avec une faible efficacité foncière (970 m² par nouveau logement entre 1999 et 2005, source : SCoT Grand Clermont).

Cette croissance a par ailleurs été désordonnée et a induit un important impact paysager. S'effectuant en tâche d'huile à partir des trois noyaux historiques et en doigt de gant le long des infrastructures (A71, RN9, RD212, RN89), elle n'a simplement été tempérée que par les contraintes de site imposées par les reliefs d'origine volcaniques (montagne de la Serre, plateau de Gergovie, côtes de Clermont, plateau de Lachaud).

Il en résulte un fort zonage spatial, une importante fragmentation et de vastes espaces présentant une faible urbanité. A l'Ouest de la RN9, se concentrent les centres-villes, le petit collectif et surtout le pavillonnaire ; à l'Est, les zones d'activités, les grands ensembles, le pavillonnaire ouvrier. Au Nord de cette partie Est se concentrent les principales zones de production (zones industrielles, zones d'activités) et au Sud, les principales zones commerciales (Cap Sud, ZI de Cournon). Le continuum urbain comprend très peu d'espaces verts, accueille en cœur d'agglomération un tissu industriel et de zones d'activités, qui conjugué aux infrastructures notamment routières (réseau de 2x2 voies) génère d'importantes coupures et isole l'est de l'ouest. Ce zonage induit également de nombreux déplacements principalement effectués en voitures individuelles.

Toutefois, le SCoT récemment adopté (2010) prône un nouveau modèle de développement urbain pour relever les défis clermontois. Il a pour principe fondateur « l'organisation en archipel » du territoire, qui repose sur l'articulation d'un cœur métropolitain structuré par les trois centres historiques (Clermont, Montferrand, Riom) avec des pôles de vie et des espaces périurbains. Les centralités urbaines se voient renforcées avec une répartition des constructions nouvelles à hauteur de 70 % dans le cœur métropolitain, 15 % dans les pôles de vie et 15 % dans les espaces périurbains. Cette nouvelle organisation doit permettre une densification de l'habitat, meilleur niveau d'urbanité et de service à la population, tout en accueillant 50 000 personnes supplémentaires d'ici 2030. Il vise par ailleurs à protéger les espaces naturels et à valoriser les paysages urbains en restructurant les entrées de ville et en incitant à la valorisation d'un patrimoine bâti riche, diversifié et fort en caractère, que ce soit dans les centres-villes historiques ou dans les bourgs périurbains et ruraux.



Figures 41 et 42 : habitat périurbain, embouteillage automobile (photos : Clermont Métropole).

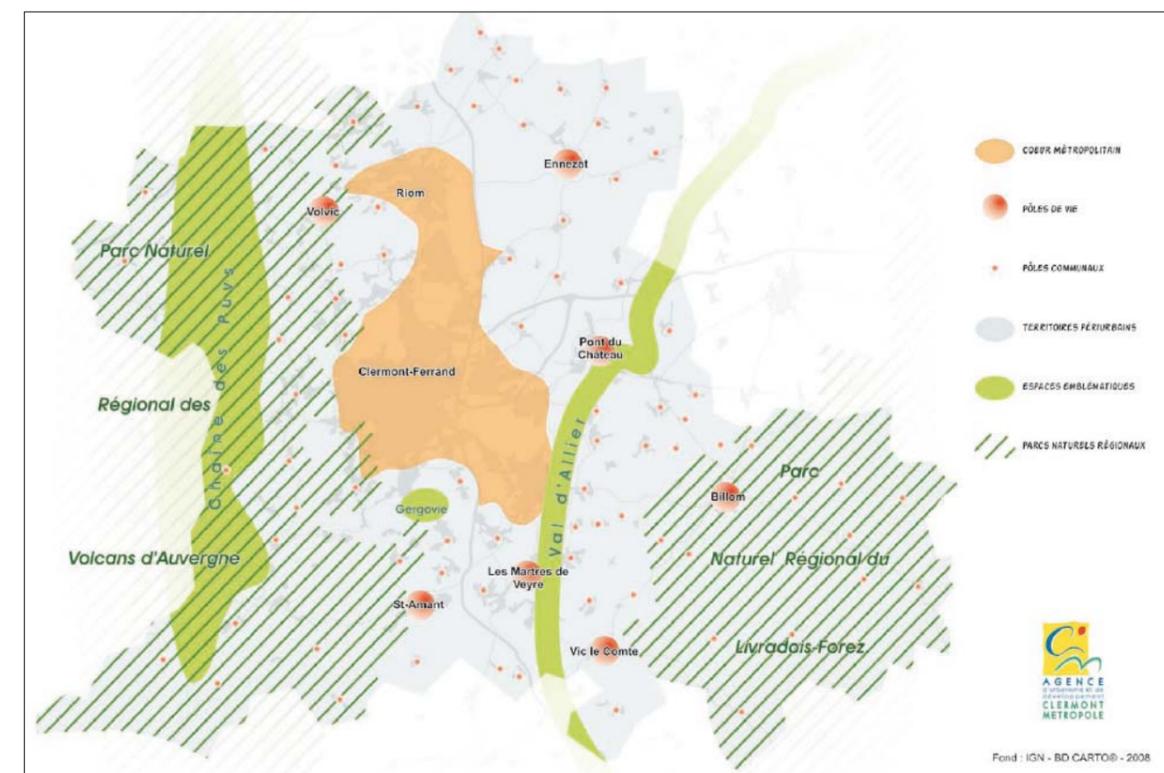


Figure 43 : modèle de développement urbain du territoire du Schéma de cohérence territoriale du Grand Clermont, de « l'organisation en archipel » (carte : Clermont Métropole pour le SCoT du Grand Clermont).

1.3.4. Le quartier de gare de Clermont-Ferrand, au cœur de vastes enjeux de renouvellement urbain et de renforcement de la centralité

Un quartier de gare aujourd'hui marginalisé

Le quartier de gare de Clermont-Ferrand est aujourd'hui enclavé par rapport au reste du tissu urbain, par de très fortes coupures engendrées par le faisceau ferroviaire (long de 2 kilomètres, traversé par une seule voie, l'avenue Edouard-Michelin, en sens unique, en décaissement côté faubourg), une concentration de grandes emprises alentour (casernes militaires Desaix, centre EDF, ancienne usine Michelin d'Estaing, zone d'entrepôts de Saint-Jean, zone industrielle du Brézet, gare de marchandises). Il n'est pas desservi par le tramway, de sorte que la gare ne bénéficie pas encore d'une desserte en transports en commun avec les pôles majeurs de l'agglomération.

Le quartier de gare est également en déshérence. Il présente un tissu urbain de faubourg très hétéroclite, caractérisé par un faible alignement sur rue et de fortes ruptures de hauteur, dû au morcellement par les grandes emprises, la présence d'entrepôts et de garages sur rue, de grands ensembles. Il dispose également de prestations de faible standing : services de faible attractivité marchande, principalement dédiée au transport et au passage, offre de logements peu diversifiée et/ou nécessitant une réhabilitation (nombreuses maisons ouvrières anciennes, parfois dégradées voire insalubres).

Une situation stratégique au sein de l'agglomération

Le quartier de gare de Clermont-Ferrand occupe une situation péricentrale. Il est situé à proximité du centre-ville de Clermont, des grands boulevards de ceinture (avenue d'Italie, boulevard Fleury...), du centre historique de Montferrand, des grands ensembles de la Plaine - Champratel, de l'avenue de la République. Il dispose en outre, hors périmètre interne de la gare, d'une bonne accessibilité routière depuis l'autoroute, le Nord et le Sud de l'agglomération.

Le quartier de gare constitue donc une partie du vaste ensemble stratégique situé entre Clermont et Montferrand, entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. En pleine mutation, ce secteur constitue à l'échelle du Grand Clermont l'espace majeur de reconquête urbaine. Il est en passe de devenir un prolongement du centre de Clermont grâce à l'implantation de fonctions métropolitaines (polydome, coopérative de Mai, pôle santé République, hôtels, stade Marcel-Michelin, siège social de Michelin, nouvel hôpital d'Estaing...) et à la requalification, grâce au tramway, de l'avenue de la République en boulevard urbain. Cette centralité est appelée à se renforcer à mesure de la cession par Michelin, le secteur constituant son implantation historique, de son patrimoine foncier, ses activités de production nécessitant moins d'emprises qu'auparavant du fait de l'ère informatique et numérique. Des projets d'ampleur métropolitaine y sont programmés dans un avenir proche : siège de *La Montagne*, un des plus importants quotidiens régionaux français, service compétition de Michelin, site des Pistes réaménagé, vitrine culturelle et scientifique de Michelin et de Clermont-Ferrand, reconquête urbaine des quartiers des Pistes, de l'Hôtel-Dieu, des Gravanches, de Cataroux.

D'ambitieux projets sont formulés, susceptibles de valoriser le potentiel métropolitain du quartier de gare

Constituant l'extrémité Ouest de cet ensemble, la requalification urbaine du quartier de gare en est au stade des projets. Ceux-ci rendent compte de fortes ambitions à mêmes de valoriser son potentiel métropolitain et de l'intégrer au reste du tissu urbain :

- ambition de faire du quartier Saint-Jean un quartier référence des nouveaux standards locaux en matière de conception urbaine (construction urbaine durable, gouvernance du projet impliquant les habitants dans la construction du quartier, mixité fonctionnelle et sociale, intermodalité, développement des circulations douces), ambition qui a déjà été reconnue par des labels nationaux (éco-cité, intégration à des programmes de recherche national (Ville urbaine durable) et européen (concours European 9) ;
- opération programmée d'amélioration de l'habitat (Opah) sur le quartier de gare proprement dit lancée en 2009 et création d'un Périmètre d'intérêt général (PIG) ;
- transformation de la gare ferroviaire en pôle d'échanges multimodal avec une importante requalification des espaces publics ; l'achèvement des travaux est prévu en 2013
- projet de desserte par une nouvelle ligne de Transports en commun en site propre (TCSP), en correspondance avec la ligne actuelle de tramway (sources : Ville de Clermont-Ferrand).



Figures 44, 45 et 46 : gare de Clermont-Ferrand, avenue de l'URSS, avenue Edouard-Michelin (photos : Setec Organisation).



Figures 47 et 48 : hôtel d'agglomération et avenue de la République (photos : Setec Organisation).



Figure 49 : projet d'éco-cité, quartier Saint-Jean – plan d'ensemble (carte : Clermont Métropole pour la Ville de Clermont-Ferrand).

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Le projet de LGV POCL apparaît comme un projet très stratégique pour l'avenir de Clermont-Ferrand et de la plaque urbaine clermontoise de Vichy à Brioude, car il pourrait leur ouvrir de nouveaux ressorts de développement, pleinement en lien avec leur profil socio-économique et les enjeux de renouvellement démographique et de consolidation du rayonnement auxquelles elles doivent faire face. La possibilité d'une meilleure accessibilité avec Lyon représente, à cet égard, un enjeu majeur.

De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait influencer substantiellement sur le statut que Clermont-Ferrand et la plaque urbaine clermontoise pourront viser dans la hiérarchie urbaine française des décennies à venir. Au-delà, le projet de LGV POCL pourrait être déterminant pour l'ensemble de l'Auvergne, car la plaque urbaine clermontoise joue un rôle moteur pour la région dont elle constitue le principal foyer de dynamisme et le principal point d'ancrage dans l'économie mondialisée.

Cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette gare fait partie du projet de LGV d'Interconnexion Sud Ile-de-France et non du projet de LGV POCL. Dans le cas des interactions entre les deux projets, pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud.

Le projet de LGV POCL pourrait modifier radicalement l'accessibilité de Clermont-Ferrand. Clermont-Ferrand pourrait disposer d'une accessibilité de niveau métropolitain, et donc être connectée aux flux mondiaux, notamment en cas de passage du projet de LGV POCL par l'aire urbaine de Roanne (scénarios ouest sud, variante sud des scénarios ouest, médian et est) et de réalisation d'une gare nouvelle desservie par des TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Grâce au projet de LGV POCL, l'accessibilité de Clermont-Ferrand et de la plaque urbaine clermontoise pourrait être très sensiblement améliorée avec :

- les métropoles parisiennes et lyonnaises, grâce à des dessertes plus nombreuses et des temps de parcours réduits avec les gares centres, de Paris-Austerlitz voire de Bibliothèque François-Mitterrand, grâce également à de nouvelles dessertes de pôles métropolitains avec des gares périphériques (Aéroport CDG 2 TGV, Chessy - Marne-la-Vallée, éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly pour l'Ile-de-France ; Lyon-Saint-Exupéry TGV pour Lyon) ;
- les autres principales métropoles régionales directement ou par correspondance via les gares d'interconnexion franciliennes de Marne-la-Vallée-Chessy (près de 150 arrêts quotidiens de programmés), d'Aéroport CDG 2-TGV et d'Orly en cas de réalisation d'une gare TAGV,
- les autres métropoles européennes et mondiales, grâce à quelques dessertes directes par des TAGV intersecteurs (ne desservant pas Paris intra-muros) desservant également l'aéroport de Paris-CDG (gare d'Aéroport CDG2-TGV) et celui de Lyon-Saint-Exupéry (gare TGV éponyme), et en cas de dessertes directes entre Clermont-Ferrand et une éventuelle gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly ; ces dessertes faciliteraient l'accessibilité entre Clermont-Ferrand et la Dorsale européenne de Londres à Milan, centre de gravité de l'Europe, et entre Clermont-Ferrand et les principales portes d'entrée internationales de l'espace français (aéroports).

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT ENDOGENE DE CLERMONT-FERRAND

Le nombre de destinations sera d'autant plus important que les temps de parcours depuis/vers Clermont-Ferrand seront performants et les horaires adaptés aux correspondances et aux horaires d'affaires, au point de permettre un aller-retour dans la journée.

Cette nouvelle accessibilité pourrait être un levier pour accroître la compétitivité de Clermont-Ferrand et contribuer à valoriser ses vecteurs de rayonnement.

2.1.1. Une opportunité pour répondre aux besoins induits par le rayonnement grandissant de Clermont-Ferrand

Le projet de LGV POCL pourra ainsi répondre aux besoins de déplacements de plus en plus performants (temps de parcours, fréquences, panel élargi de destinations, confort) que génère le rayonnement économique de Clermont-Ferrand. Ce développement s'intensifie et se diversifie (cf. 1.1.) et génère des besoins d'accessibilité de haute qualité :

- avec Paris et avec Lyon, respectivement métropole mondiale et régionale, où se concentrent pour l'une de nombreux décideurs (financiers, politiques, économiques, scientifiques), pour l'autre des partenaires des filières et des excellences présentes à Clermont-Ferrand ;
- avec les hubs de transports, hubs aéroportuaires et hubs de la grande vitesse ferroviaire, afin d'accéder aisément à un nombre important des destinations, nationales, européennes et internationales, comme l'exige de plus en plus l'économie métropolitaine mondialisée, où les échanges entre métropoles prennent une part de plus en plus importante ;
- avec les grandes agglomérations du territoire national voire de l'Europe de l'ouest, avec lesquelles Clermont-Ferrand est amenée à nouer de plus en plus de relations, soit pour des partenariats, à géométrie variable, sur un sujet précis, soit dans le cadre d'échanges commerciaux « standards » entre pôles de fonctions métropolitaine supérieures, soit dans le cadre de partenariats, à géométrie variable, sur un sujet précis, comme cela est déjà le cas avec Nantes, Rennes, l'Ile-de-France, Orléans, Dijon, Saint-Etienne....

Cet élément est d'autant plus déterminant que le train est un mode de transport privilégié pour les déplacements d'affaires et que Clermont-Ferrand et son aire urbaine disposent actuellement d'une accessibilité de moindre niveau que les aires urbaines comparables (cf. 1.2.1.), ce moindre niveau de performance étant avant tout ferroviaire.

Cette connectivité accrue, probablement au meilleur niveau des capitales régionales françaises, offrirait la compétitivité nécessaire en matière de transports pour le développement des activités tertiaires supérieures clermontoises. En particulier, elle pourrait profiter :

- aux services aux entreprises, car elle leur offrirait une aire de marché potentielle élargie, interrégionale et non plus simplement régionale (Auvergne) ou locale (plaque urbaine clermontoise) ;
- à l'attractivité interrégionale voire nationale des formations d'enseignement supérieur, car elle pourrait élargir leur aire de recrutement potentielle ;
- aux coopérations scientifiques et technologiques entre organismes clermontois et ceux de grandes agglomérations éloignées, car elle augmenterait les possibilités de rencontres ;
- à l'organisation d'événements et de manifestations du plus haut niveau : colloques scientifiques, manifestations culturelles, congrès, rencontres politiques internationales, car elle permettrait des

pré- et post-acheminements aisés depuis les principaux hubs (avion, réseaux de la grande vitesse ferroviaire) par lesquels transitent les déplacements d'affaires ;

- à renforcer l'attractivité de Clermont-Ferrand auprès des cadres supérieurs et singulièrement auprès de ceux (ingénieurs, managers, chercheurs) que Michelin cherchera à recruter en lien avec sa stratégie de renforcement des activités décisionnelles et de recherche à Clermont-Ferrand. Cette accessibilité permettrait d'être raccordé facilement aux grands espaces touristiques (littoral, haute montagne) et accroîtrait la possibilité de maintenir des liens avec des parents et des amis dispersés en France, en Europe voire dans le monde, autant d'éléments participant à la notion de qualité de vie.

La concrétisation de cette opportunité participerait donc au renforcement des dynamiques actuelles, à savoir :

- l'essor des excellences clermontoises,
- le développement de coopérations avec des établissements implantés dans les autres grandes agglomérations françaises et européennes,
- une stratégie de développement métropolitain de l'agglomération clermontoise,
- le renforcement des activités stratégiques de Michelin dans ses sites clermontois.

Ce renforcement suppose lui-même une poursuite des stratégies déjà mises en place qui ont permis l'émergence des dynamiques.

2.1.2. Une opportunité pour une plus grande structuration de la plaque urbaine clermontoise, notamment entre ses deux principaux pôles, Clermont-Ferrand et Vichy

La desserte par la grande vitesse ferroviaire à la fois de Vichy et de Clermont-Ferrand, les deux principaux pôles de la plaque urbaine clermontoise de Vichy à Brioude, pourrait être l'occasion de définir une stratégie de développement pour partie commune permettant faire profit de la nouvelle infrastructure. Une conjonction de facteurs va dans ce sens :

- les complémentarités potentielles existantes entre ces deux pôles (cf. 1.3.2.),
- l'adéquation de ce potentiel avec les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire,
- l'importance de ce projet pour les deux pôles et la capacité mobilisatrice et fédératrice inhérente à ce type de projet,
- leur communauté de destin en matière de dessertes, les trains à destination ou en provenance de Clermont-Ferrand passant par Vichy avant de rejoindre la LGV proprement dite.

Le projet de LGV POCL est une opportunité pour mettre en valeur les complémentarités potentielles existantes entre les deux pôles, alors qu'un réel risque de concurrence existe si aucune coordination, chacune des deux agglomérations développant des projets sur des thématiques pour partie similaires.

Cette coordination permettra un renforcement des positionnements clermontois et vichyssois dans leurs secteurs d'excellence. Seraient concernés :

- le développement d'une offre coordonnée en matière de sport de haut niveau, permettant disposer des équipements, événements et services affirmant l'ensemble Vichy – Clermont-Ferrand comme un lieu de référence nationale et même internationale en matière de préparation et de formation sportives de haut niveau. Vichy dispose, en effet, du plus vaste parc omnisports de France, le plateau d'économie sportive, d'une tradition d'accueil et de formation du sport de haut niveau (Centre régional d'éducation populaire et sportive d'Auvergne) et d'un club professionnel (la Jeanne-d'Arc Vichy-Val d'Allier Auvergne Basket), alors que Clermont-Ferrand dispose de quelques récents équipements de haut niveau (centre d'arts martiaux et de tennis de

table de Ceyrat, stadium d'athlétisme Jean-Pellez, stade nautique Pierre-de-Coubertin), d'un club de rayonnement européen (AS Montferrand Clermont Auvergne en rugby), d'autres clubs professionnels (un en football et un en basket) et d'une faculté des sports ;

- le développement d'une offre coordonnée en matière d'accueil d'étudiants étrangers permettant d'affirmer l'ensemble Vichy – Clermont-Ferrand comme l'une des références nationales, Vichy en tant que centre de pratique linguistique, Clermont-Ferrand comme centre de diplômes scientifiques et de recherche ;
- le développement de niches partenariales dans le domaine de la santé qui permettrait d'affirmer l'excellence de la recherche de la filière clermontoise « agro-alimentaire-santé-nutrition » et d'affirmer une vocation de lieu d'expérimentation et d'application pour la remise en forme vichyssoise déjà axée sur la nutrition ;
- l'affirmation d'une vocation touristique à l'ensemble de la plaque urbaine, grâce à la mise en réseau des différents espaces touristiques, que sont les Parcs naturels régionaux des Volcans d'Auvergne et du Livradois-Forez et Vichy grâce à ses projets de développement et que la mise en valeur de l'Allier, irriguant l'ensemble de la plaque urbaine de Vichy à Brioude pourrait symboliser.

Le projet de LGV POCL pourrait être aussi une opportunité pour améliorer le niveau de services pour l'ensemble de la plaque urbaine clermontoise grâce à une offre dimensionnée sur une masse critique plus importante, du fait de la coordination des offres entre Vichy et Clermont-Ferrand et de l'intégration du suréquipement issu du passé thermal dans des dynamiques métropolitaines. Cette offre pourrait être d'une plus grande diversité, avec un potentiel de fort rayonnement extérieur à la plaque urbaine clermontoise et à l'Auvergne, notamment sur le plan commercial, de la culture, du tourisme d'affaires (et notamment de l'hôtellerie).

La desserte par la grande vitesse ferroviaire de deux gares de la plaque urbaine représente par ailleurs un fort potentiel de large diffusion des dynamiques métropolitaines à l'échelle de l'ensemble de cette plaque urbaine voire au-delà, en fonction de la qualité du rabattement effectué depuis/vers les gares de Clermont-Ferrand et de Vichy.

La concrétisation de cette opportunité suppose :

- une desserte de qualité des gares de Clermont-Ferrand et de Vichy par la grande vitesse ferroviaire ; à ce titre, plus le nombre de destinations sera important, plus les temps de parcours depuis/vers Clermont-Ferrand performants et les horaires adaptés aux correspondances et aux horaires d'affaires, au point de permettre un aller-retour dans la journée, plus cet effet pourrait avoir de l'ampleur.
- une coopération entre les acteurs des aires urbaines de Clermont-Ferrand et de Vichy sur les sujets évoqués ci-dessus,
- une coordination des offres de transports collectifs par bus, car et trains avec celle de la grande vitesse ferroviaire.

2.2. DEUXIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER D'UN RAPPROCHEMENT VERS LYON ET RHONE-ALPES, PERMETTANT A CLERMONT-FERRAND DE TROUVER UN NOUVEAU SOUFFLE DE DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN

En cas de passage de la nouvelle infrastructure par l'aire urbaine de Roanne (scénarios ouest sud, variante sud des scénarios ouest, médian et est), le projet de LGV POCL pourrait modifier substantiellement l'accessibilité entre Clermont-Ferrand et Lyon. Les dessertes pourraient être renforcées. Le temps de parcours pourrait être nettement amélioré pour osciller entre 1h15 et 1h20 environ, comparable à ceux existants entre Lyon et les autres pôles alpins de l'ensemble urbain régional (Grenoble, Chambéry, Annecy) ; conjugués à l'amélioration de la fréquence, il pourrait permettre d'effectuer des allers-retours sur la demi-journée. Les points d'accès au sein de la métropole lyonnaise pourraient être diversifiés, à travers des accès plus nombreux aux gares de Part-Dieu ou de Perrache, et un nouvel accès direct à la gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV, située au sein de la plateforme aéroportuaire. Cette diversité pourrait permettre à Clermont-Ferrand de tirer parti du carrefour d'infrastructures lyonnaises en augmentant la connectivité clermontoise vers :

- les autres pôles du réseau urbain rhônalpin et notamment Grenoble, Chambéry, Annecy grâce aux correspondances à Part-Dieu et dans une moindre mesure à Aéroport Saint-Exupéry TGV,
- d'autres grandes agglomérations françaises grâce au hub aérien domestique de Saint-Exupéry et dans une moindre mesure à la desserte de sa gare TGV (vers la Méditerranée),
- d'autres agglomérations de l'Aire métropolitaine du nord-ouest (Strasbourg, Suisse, Allemagne) et d'Italie du nord, grâce aux correspondances à Part-Dieu.

Cette accessibilité substantiellement améliorée pourrait être un levier pour accroître considérablement l'attractivité de Clermont-Ferrand et de la plaque urbaine clermontoise dans la compétition que se livrent les plus grandes agglomérations, susceptible de lui apporter un nouveau souffle de développement qu'elle ne peut ambitionner seule et de relever ainsi son défi démographique. En particulier, cette nouvelle accessibilité entre Clermont-Ferrand et Lyon pourrait avoir les répercussions suivantes.

2.2.1. Une opportunité pour se connecter à un nœud des réseaux européens d'infrastructure : Rhône-Alpes, porte européenne pour l'Auvergne

Rhône-Alpes et Auvergne n'ont pas la même situation. L'Auvergne dispose d'une récente situation de carrefour, qui est encore peu valorisée : les axes qui le composent ne jouent pour l'heure que le rôle d'axes de délestage ou d'itinéraires bis des axes principaux. Rhône-Alpes, qui fait partie de la Dorsale Européenne allant de Londres à Milan et qui concentre 75 % des flux internes à l'Europe occidentale, dispose également d'une situation de carrefour. Celle-ci est bien mieux valorisée, par l'intermédiaire de hubs autoroutier, ferroviaire et aérien. Des projets inscrits au Grenelle de l'Environnement pourraient d'ici la réalisation de la LGV POCL renforcer le hub ferroviaire (projets LGV Rhin-Rhône, Lyon-Turin, Montpellier-Perpignan...).

Une liaison efficace vers Lyon ouvre de nouvelles perspectives pour Clermont-Ferrand. Elle est la garantie d'une connectivité plus importante et plus rapide. Elle est aussi un moyen de mieux valoriser sa situation centrale par rapport à la France et à l'Europe occidentale que ne le ferait un rabattement systématique vers Paris et ses aéroports, d'autant que Rhône-Alpes est intégrée à des corridors de dimension européenne, reliant Dorsale européenne et Arc méditerranéen.

2.2.2. Une opportunité pour offrir aux points forts clermontois une visibilité européenne

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi faciliter les échanges et constituer un support pour approfondir et diversifier les coopérations entre établissements clermontois et lyonnais. Les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche d'une part et les filières d'excellences d'autres part pourraient en être les principaux bénéficiaires, car ce sont les domaines les plus propices aux coopérations et les acteurs clermontois et lyonnais pourraient facilement y trouver un intérêt, les premiers s'associant avec des structures de taille plus importante, davantage insérées dans des réseaux nationaux et européens, les seconds en bénéficiant d'expertises spécifiques venant renforcer leur excellence et leur rayonnement. Lyon est déjà le partenaire scientifique privilégié des laboratoires de recherche universitaires clermontois.

Plus spécifiquement, davantage de coopération entre établissements clermontois et lyonnais pourraient se traduire par les apports suivants pour Clermont-Ferrand :

- des rapprochements entre écoles ou laboratoires pour gagner en taille critique et rayonnement, à l'instar de celui opéré en décembre 2009 par l'Ecole nationale vétérinaire de Lyon et l'Ecole nationale des ingénieurs des travaux agricoles (Enita) de Clermont-Ferrand pour former VetAgro Sup ;
- une plus grande internationalisation de sa recherche, à travers la participation à des projets de coopérations internationales communes avec les établissements lyonnais voire stéphanois (davantage de réponse à des appels d'offres européens et internationaux) ;
- une grande internationalisation de ses diplômés par le biais de création de formations supérieures de rayonnement international.

2.2.3. Une opportunité pour disposer d'une nouvelle ampleur de services, d'événements et d'équipements

En facilitant les échanges et les collaborations avec la métropole lyonnaise, le projet de LGV POCL pourrait également contribuer à faciliter la mise en place d'événements de dimension européenne et nationale, communément organisés par les grandes agglomérations de l'ensemble métropolitain lyonnais ou rhônalpin, que ce soit en matière de salons et de congrès, de rayonnement national et européen, qu'en matière de grandes manifestations culturelles (grandes expositions culturelles internationales, candidatures à des événements de type capitale européenne de la culture, Exposition Universelle ou internationale, création de grandes productions...), sportives (accueil régulier de compétitions nationales et internationales), politiques (accueil de rencontres internationales).

L'accueil de tels événements est fondamental, car il façonne l'image métropolitaine et induit le développement de services du plus haut niveau. Il rendrait viable le développement de nouveaux services et équipements à destination des entreprises qui aujourd'hui font encore partiellement défaut à Clermont-Ferrand : une offre d'hôtellerie d'affaires haut de gamme en adéquation avec Vichy (création d'une offre d'établissements 3-4 étoiles), un quartier d'affaires, une desserte par les grandes réseaux immatériels de communication plus rentable, de nouveaux services dans les domaines des études-conseil-assurances. Il permettrait également à la population de bénéficier d'un niveau de services supplémentaire en matière d'offre culturelle et de loisirs.

2.2.4. Une opportunité pour structurer sur le long terme un développement métropolitain à l'Ouest de Lyon et constituer un vaste ensemble métropolitain de dimension européenne de Clermont-Ferrand à Grenoble passant par Lyon

Le projet de LGV POCL pourrait rapprocher substantiellement Clermont-Ferrand, mais aussi Vichy et Roanne de Lyon et ainsi leur offrir une opportunité pour changer de statut : Roanne en faisant un pôle occidental de la croissance lyonnaise (cf. Roanne), Vichy en la réaffirmant dans sa vocation de villégiature d'envergure interrégionale et nationale, voire européenne (cf. Vichy), Clermont-Ferrand en consolidant et amplifiant son dynamisme métropolitain.

Ces possibles mutations pourraient avoir d'importantes répercussions sur la structuration territoriale des régions Rhône-Alpes et Auvergne et même sur la structuration du territoire national et de l'espace européen. Elles permettraient tout d'abord de rattacher fonctionnellement le nord-est du Massif Central aux dynamiques métropolitaines, de l'insérer pleinement dans l'espace européen et de consolider ainsi son avenir. Elles permettraient ensuite de constituer, d'un point de vue fonctionnel du moins, un vaste espace métropolitain de dimension européenne, matrice des échanges, allant de Clermont-Ferrand à Grenoble, passant par Saint-Etienne, Lyon, Annecy, Chambéry, Valence... Cet espace disposerait d'un poids démographique, scientifique et économique, lui offrant une visibilité européenne. Elles permettraient enfin de modifier les dynamiques spatiales internes à l'espace métropolitain.

Aujourd'hui uniquement rhônalpin, il est largement plus développé dans sa partie est, de la plaine dauphinoise aux piémonts alpins, où se trouvent, Saint-Etienne excepté, les principaux pôles. La LGV POCL pourrait indirectement participer au renforcement de l'armature urbaine située à l'ouest de Lyon et à son acquisition d'un niveau de rayonnement métropolitain, permettant d'envisager à, plus longue échéance, un fonctionnement en réseau emmené par Clermont-Ferrand, une fois que les trois pôles (et surtout Vichy et Roanne) auront recouvert individuellement de solides dynamiques de développement.

En outre, le projet de LGV POCL mettrait le nord-est du Massif Central en capacité d'être partie prenante d'une structuration à longue échéance de l'ensemble métropolitain Clermont-Ferrand - Lyon - Grenoble, lorsqu'elle sera en mesure d'émerger. Pour l'heure, s'engagent les prémices de cette structuration. Elles se manifestent par des coopérations thématiques via les réseaux coopérations métropolitaines autour de Grenoble (Sillon Alpin avec Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy et Valence) et de Lyon (région urbaine de Lyon associant également Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Mâcon, Vienne, Bourg-en-Bresse et Roanne) et par les premières ambitions de coopération institutionnelle à travers le projet de G4 associant la Communauté urbaine du Grand Lyon, la Communauté d'agglomération de Saint-Etienne Métropole, la Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (L'Isle-d'Abeau, Bourgoin-Jallieu) et la Communauté d'agglomération du Pays Viennois.

La concrétisation de cette opportunité suppose, outre les éléments de desserte ferroviaire précités :

- la poursuite du développement métropolitain clermontois,
- l'intensification des coopérations entre établissements clermontois et auvergnats,
- la poursuite du choix des acteurs clermontois et auvergnats de se tourner vers Rhône-Alpes et la métropole lyonnaise,
- la formalisation à long terme d'une stratégie globale de coopération et développement entre les réseaux de coopération métropolitaine rhônalpin et auvergnat.

2.3. TROISIEME EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, LEVIER POUR AMPLIFIER LA REQUALIFICATION URBAINE AUTOUR DE LA GARE ET AFFIRMER L'IDENTITE CLERMONTOISE ET UNE VOCATION DE TOURISME DE COURTS SEJOURS

Le quartier de gare de Clermont-Ferrand va connaître au cours des prochaines années de profonds changements qui vont changer son visage et son image (cf 1.3.4.). L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pourra être un levier pour amplifier cette reconfiguration et accentuer sa centralité. La LGV POCL pourra en effet entraîner une augmentation substantielle des flux et nécessiter une adaptation de l'intermodalité en conséquence. Elle pourrait avoir les répercussions suivantes.

2.3.1. Une opportunité pour intensifier la dynamique métropolitaine prévue autour du quartier de gare

Les projets actuels de requalification urbaine permettraient d'insérer le quartier de gare dans la ville, grâce notamment à l'intermodalité valorisée, à la requalification de l'espace public et à la mise en service d'une ligne de Transports en commun site propre (TCSP).

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pourrait être une opportunité pour amplifier la centralité que prévoit également son programme de requalification, à travers l'implantation de davantage d'équipements et de fonctions métropolitaines supérieures, notamment des activités de bureaux et de services aux entreprises. La mutation de l'avenue de la République en axe de centralité, la préexistence d'une part de quelques points d'appui récemment installés dans le quartier de gare comme les bureaux de Clermont Communauté et de l'agence d'urbanisme, ceux de directions régionales de l'Etat (Direction régionale des affaires sanitaires et sociales...), le centre hospitalier Sainte-Marie et le pôle mère-enfant, ainsi que, d'autre part, la présence de grandes emprises alentours potentiellement mutables rendent d'autant plus envisageable ces évolutions. Cet effet peut s'exercer dès la décision de réalisation du projet de LGV POCL, avant sa mise en chantier.

2.3.2. Une opportunité pour doter Clermont-Ferrand d'un vaste centre continu en cœur d'agglomération valorisant l'histoire urbaine clermontoise

Une intensification de la dynamique métropolitaine dans le quartier de gare et ses alentours viendrait compléter et achever la mutation de l'avenue de la République et permettrait l'unification des quartiers centraux. De la sorte, Clermont-Ferrand pourrait disposer d'un vaste ensemble regroupant d'un seul tenant et en cœur d'agglomération, de Clermont à Montferrand, l'essentiel des fonctions métropolitaines.

Elle disposerait ainsi d'une trame d'ampleur métropolitaine comparable aux aires urbaines de taille similaire. Cette nouvelle organisation urbaine pourrait être le symbole immédiatement perceptible des mutations clermontoises. Elle pourrait également valoriser l'histoire urbaine clermontoise et donc son identité, doublement singulière : celle d'un ensemble urbain bicéphale, Clermont et Montferrand et celle d'une histoire partagée entre une multinationale et sa ville d'origine, entre Michelin et Clermont-Ferrand, à travers un patrimoine industriel valorisé et intégré à la ville.

2.3.3. Une opportunité pour affirmer Clermont-Ferrand comme une destination de tourisme urbain

Actuellement Clermont-Ferrand n'est pas une destination tourisme urbain. Bien que l'aire urbaine se trouve au cœur d'un bassin touristique de fréquentation interrégionale, mais elle n'y est pas associée. Les sites les plus fréquentés sont situés hors de Clermont-Ferrand, dans les hauts plateaux du Massif Central : Vulcania, le puy de Dôme, le massif du Sancy.

En présentant un seul quartier central étendu, revalorisé, emblème du Clermont innovant, l'agglomération disposera d'éléments favorables pour développer le tourisme de courts séjours et de week-ends. Elle renverrait une image favorable, de modernité, d'audace, suscitant l'envie du déplacement à Clermont-Ferrand et permettant à la communauté nationale de projeter un regard favorable sur ses atouts patrimoniaux :

- des centres historiques médiévo-renaissances de caractère (Clermont, Montferrand, Riom),
- un patrimoine industriel singulier, avec un emblème connu dans le monde entier, Michelin et Bibendum,
- des musées importants et valorisés : le musée d'Art Roger-Quillot, la maison de Blaise Pascal, le musée Mandin à Riom,
- la possibilité d'effectuer des excursions extérieures dans un environnement préservé et singulier, grâce à sa situation de porte d'entrée des Volcans d'Auvergne, le plus grand ensemble d'anciens volcans en Europe : puy de Dôme, Vulcania, les monts Dore...

La concrétisation de ces opportunités suppose, outre une desserte de qualité de la gare actuelle de Clermont-Ferrand par la grande vitesse ferroviaire :

- la réalisation des projets d'aménagements du quartier de gare actuellement formulés,
- la réalisation des projets de renouvellement urbain alentours (avenue de la République, reconquête urbaine des quartiers des Pistes, de Cataroux, des Gravanches...),
- l'adjonction de nouveaux éléments de programme en lien avec les effets de la grande vitesse ferroviaire (fonctions décisionnelles et stratégiques, services aux entreprises...),
- une stratégie de développement touristique en adéquation également avec la grande vitesse ferroviaire (tourisme urbain de courts séjours, tourisme d'affaires, promotion auprès des bassins émetteurs plus facilement accessibles, l'Ile-de-France et Rhône-Alpes notamment).

2.4. QUATRIEME EFFET : UNE OPPORTUNITE POUR ACQUERIR UNE IMAGE METROPOLITAINE VALORISANTE ET IDENTIFIANTE

Le projet de LGV POCL constitue une opportunité unique pour créer un choc d'image et asseoir une image métropolitaine de Clermont-Ferrand. Ce « choc » résulte à la fois de la conjonction des effets précédents et du déficit actuel d'image de Clermont-Ferrand et du Massif Central, si bien que le projet de LGV POCL pourrait avoir des effets dans ce domaine plus accentués à Clermont-Ferrand qu'un projet similaire ne pourrait en avoir pour d'autres grandes agglomérations.

Tous les effets précédemment décrits pourraient en effet impacter favorablement sur l'image de Clermont-Ferrand. Ils ont été détaillés au cours des effets précédents et sont de ce fait juste rappelés.

2.4.1. Une opportunité pour dynamiser l'image clermontoise à l'échelle nationale

Cette opportunité résulte de l'insertion dans le réseau de la grande vitesse ferroviaire qu'apporterait le projet de LGV POCL. Il pourrait contribuer à asseoir la capacité de l'aire urbaine à disposer de services aux standards de ses homologues : Il pourrait de ce fait inverser définitivement le regard que porte la communauté nationale sur Clermont-Ferrand, en mettant fin au cliché de « l'exception clermontoise par la négative » qui prévaut encore (cf. 1.2.1.) et en amplifiant le mouvement juste amorcé de reconnaissance de Clermont-Ferrand pour ses propres talents.

Cette nouvelle perception de Clermont-Ferrand comme une grande agglomération rayonnante à vocation métropolitaine serait d'autant plus significative si elle s'accompagne parallèlement d'un changement de physionomie urbaine, notamment autour de la gare, qui permettrait alors de révéler visuellement une centralité métropolitaine continue de Clermont à Montferrand (cf. 2.3.2.).

2.4.2. Une opportunité pour acquérir une visibilité européenne grâce à la plus grande proximité avec la métropole lyonnaise et Rhône-Alpes

Cette opportunité résulte de la plus grande proximité avec la métropole lyonnaise et Rhône-Alpes que pourrait favoriser le projet de LGV POCL (cf. 2.2). En pouvant être d'une façon ou d'une autre associée à un ensemble de dimension européenne, Clermont-Ferrand et la plaque urbaine clermontoise de Vichy à Brioude seraient davantage intégrés aux grands mouvements d'échanges européens. Ils pourraient être davantage identifiés et reconnus à cette échelle et courraient moins le risque d'être réduits au lieu d'implantation de Michelin. En ce sens, la LGV POCL pourrait donc indirectement contribuer à ce que Clermont-Ferrand et la plaque urbaine « se fasse un nom » en Europe.

La concrétisation de ces opportunités suppose outre les éléments de desserte et les mesures d'accompagnement précités au cours des effets précédents, l'engagement de stratégies marketing territorial offensives valorisant les excellences, la qualité de vie et la facilité d'accès de Clermont-Ferrand.

3. SOURCES

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES

- Atlas du Massif Central – démographie – attractivité, Insee Auvergne, mars 2010.
- Auvergne 2030 – Schéma régional d'aménagement et de développement durable, Conseil régional d'Auvergne, 2009.
- Chiffres-clés pour le Puy-de-Dôme, édition 2010, Conseil général du Puy-de-Dôme, 2010.
- Clermont Communauté en chiffres 2007, Communauté d'agglomération Clermont Communauté – Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, 2008.
- Clermont Communauté.info, magazine d'information de la Communauté d'agglomération Clermont Communauté, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- Demain Clermont-Ferrand, magazine d'information de la Ville de Clermont-Ferrand, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, contribution du Réseau Clermont Auvergne Métropole sur le développement territorial, Réseau Clermont Auvergne Métropole – Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, septembre 2009.
- Quartier Saint-Jean – Ecocités, fabriquer le standard de la ville de demain, durable et solidaire, Ville de Clermont-Ferrand, octobre 2009.
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département du Puy-de-Dôme, juin 2010,
 - Portrait des communes de Clermont-Ferrand, janvier 2011, Chamalières et Riom, juin 2010,
 - Portraits de la commune, de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emploi de Clermont-Ferrand juin 2009,
 - Portraits de la commune, de l'unité urbaine et de l'aire urbaine d'Issoire, juin 2010,
 - Portraits de la commune, de l'unité urbaine et de l'aire urbaine de Thiers, juin 2010.
- Projet de développement, Communauté d'agglomération Clermont Communauté, 2005.
- Schéma de cohérence territoriale du Grand Clermont – rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable, document d'orientations générales, Grand Clermont – Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, mars 2010.

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC

- Contribution des acteurs d'Auvergne et de Rhône-Alpes, contribution commune des Conseils régionaux d'Auvergne et de Rhône-Alpes, des Conseils généraux de l'Allier, de la Loire et du Puy-de-Dôme, des Communautés d'agglomération du Grand Lyon, de Clermont Communauté, de Saint-Etienne Métropole, du Grand Roanne et de Vichy Val d'Allier, juillet 2010.
- Contribution de la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne et des Chambres de commerce et d'industrie d'Auvergne, juillet 2010.

3.3. SITOGRAFIE SYNTHETIQUE

- www.auvergne.cci.fr : site de la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne.
- www.auvergne.org : site du Conseil régional d'Auvergne.
- www.auvergne.pref.gouv.fr : site portail des services de l'Etat en Auvergne et dans le Puy-de-Dôme.
- www.auvergne-thermale.com : site portail des stations thermales d'Auvergne.
- www.clermontcommunaute.net : site de la Communauté d'Agglomération Clermont Communauté.
- www.cc-issoire.com : site de la Communauté de communes d'Issoire Communauté.
- www.cereales-vallee.org : site du Pôle de compétitivité Céréales vallée.
- www.clermontmetropole.org : site de l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole.
- www.clermont-ferrand.fr : site de la Ville de Clermont-Ferrand.
- www.clermont-fd.com : site de l'Office de tourisme de Clermont-Ferrand.
- www.clermont-fd.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand.
- www.clermont-universite.fr : site portail du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Clermont Université et des principaux établissements d'enseignement supérieur clermontois.
- www.elastopole.com : site du Pôle de compétitivité Elastopole.
- www.grandclermont.com : site du syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale du grand Clermont
- www.lamontagne.fr : site de La Montagne, quotidien régional d'information.
- www.parc-livradois-forez.org : site du Parc naturel régional du Livradois-Forez.
- www.parc-volcans-auvergne.com : site du Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne.
- www.planetepuydedome.com : site d'Agence départementale de développement touristique du Puy-de-Dôme.
- www.puydedome.com : site du Conseil général du Puy-de-Dôme.
- www.portaileco-cciauvergne/viameca : site portail du Pôle de compétitivité ViaMeca.
- www.riom-communauté.fr : site de la Communauté de Communes Riom Communauté
- www.ville-thiers.fr : site de la Ville de Thiers et de la Communauté de communes Thiers Communauté.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).

