

CLERMONT-FERRAND

Christian Jamot *

RÉSUMÉ. L'agglomération clermontoise est méconnue et dotée d'une image fortement négative. Pourtant, il s'agit d'une métropole régionale solide, aux activités polyvalentes, qui cherche sa place dans le cadre d'un grand Centre-Est français. Ville de plaine, ses problèmes de gouvernance sont avant tout humains (intercommunalité, transports, équipements structurants, etc.) En fait, sa gestion manque surtout d'ambition, de quelque grand projet et nécessiterait une politique de communication dynamique.

• CLERMONT-FERRAND • GESTION URBAINE • MÉTROPOLE RÉGIONALE • MORPHOLOGIE URBAINE • RÉSEAUX URBAINS

ABSTRACT. The city of Clermont-Ferrand is not well known and has a highly negative image. It is nevertheless a strong regional capital with multiple activities, and it is trying to carve out a place for itself in France's Centre-East. Located on a plain, the city's governance problems are mainly human (intermunicipal coordination, transport, structuring infrastructure, etc.). Basically, its management lacks ambition and major projects and would benefit from a dynamic communications policy.

• CLERMONT-FERRAND • REGIONAL CAPITAL • URBAN MANAGEMENT • URBAN MORPHOLOGY • URBAN NETWORKS

RESUMEN. La ciudad de Clermont-Ferrand se conoce muy mal y trae una imagen muy negativa. Sin embargo, se trata de una metrópolis regional con actividades polivalentes buscando su lugar en un gran Centro-Este francés. Ciudad de llanura, sus problemas son humanos más que todo (intercomunalidad, transportes, equipamientos estructurales, etc.). Su manejo muestra una falta de ambición y de un gran proyecto, también de una política de comunicación más dinámica.

• CLERMONT-FERRAND • MANEJO URBANO • METRÓPOLIS REGIONAL • MORFOLOGÍA URBANA • REDES URBANAS

Clermont-Ferrand n'est pas, n'est plus ou n'a jamais été une simple ville industrielle, noire et sale, sortie tout droit d'un rapport de Villermé revu par Zola. Son passé d'activités de services remonte même à sa création, sous l'empereur Auguste, lorsqu'elle a remplacé l'introuvable capitale des Arvernes, Gergovie. Ville commerçante et religieuse où Urbain II prêcha la première croisade lors du concile de 1095, elle a acquis au cours des siècles un patrimoine urbanistique de premier ordre, réparti sur trois sites historiques (Clermont, Montferrand et Riom) et quelques monuments d'intérêt national, dont Notre-Dame-du-Port et la cathédrale. Elle est aujourd'hui à la tête d'une aire urbaine de 410000 habitants, aux activités équilibrées, métropole régionale rayonnant au centre du pays. En fait, sa seule incertitude est celle de sa place dans l'armature urbaine nationale : mais elle la partage avec toutes les autres villes de taille comparable.

* CERAMAC, Université Blaise Pascal, UFR Lettres, département de géographie, 29 boulevard Gergovia, 68037 Clermont-Ferrand cedex 1
E-mail : geo@univ-bpclermont.fr

Michelin, la part du mythe

Clermont-Ferrand reste trop souvent assimilée à la ville de la Manufacture française de pneumatiques Michelin. Or, avec 13 000 postes de travail, Michelin reste certes le premier employeur, mais ne représente plus que le tiers des emplois industriels dans le cadre restreint de l'agglomération INSEE, soit 17 communes seulement. Et Clermont est loin d'être principalement industrielle, puisque, dans le même cadre, le tertiaire offre 80 000 emplois.

Il est vrai que Michelin était monté en régime, des années 1920 à 1965, avec jusqu'à 35 000 emplois. Mais depuis la firme a dégraissé, supprimant des emplois non qualifiés à la production, pour réembaucher des techniciens, chercheurs et cadres : le tertiaire industriel atteint 8 000 postes de travail,

dont 3 000 chercheurs. En dépit de plans sociaux d'une ampleur respectable, mais conduits en douceur (départs à la retraite, retour au pays des étrangers), la ville n'a pas souffert de cette évolution, masquée par l'envol du tertiaire.

Il est vrai aussi que Michelin a occulté le reste du secteur secondaire durant près d'un demi-siècle (Jamot, 1989 ; Gakomo, 1999), avec son cortège d'effets paternalistes sur la ville, à la manière de Peugeot dans le district de Montbéliard, ou des sociétés textiles mulhousiennes, par le biais des écoles primaires, écoles techniques, cliniques et maternités, grand magasin et magasins succursalistes, un parc immobilier énorme, un club sportif réputé (l'Association sportive montferrandaise ou ASM), des plans d'eaux et des habitations légères de loisirs ; mais la plus grande partie relève aujourd'hui de l'archéologie urbaine.

Il est vrai encore que la réussite de la firme peut paraître surprenante, mais elle est moins née du hasard qu'on ne le prétend. En 1890, Clermont-Ferrand était une ville déjà industrialisée, en relation avec les ressources locales et la voie ferrée (agro-alimentaire, textile, tanneries, papeteries, métallurgie, constructions mécaniques diverses). Une bourgeoisie industrielle existait, et l'industrie était spatialement concentrée sur les rives de la Tiretaine qui a fourni au départ sa force motrice. La firme Michelin est un produit de ces deux facteurs et, comme à Grenoble, fruit du génie de capitaines d'industrie novateurs et portés par le bon choix de créneau industriel !

L'industrie, dans l'ombre de Michelin, a survécu sous forme de PME : métallurgie, construction mécanique, construction électrique, textile (Gakomo, 1999). Dans l'entre-deux-guerres, elle a reçu le renfort de délocalisations stratégiques (papeterie et imprimerie de la Banque de France, ateliers de maintenance aéronautique). Elle a rebondi dans l'après-guerre, grâce au tissu des PMI dont beaucoup avaient été des sous-traitants de Michelin, avant que la société ne fabrique elle-même ou ne mondialise ses approvisionnements (après 1955). Les industriels clermontois relancent alors l'industrie de la confection, de la construction mécanique et surtout de la pharmacie et de la chimie fine.

Aujourd'hui, le bilan est à la fois éloquent et mitigé. Éloquent parce que Clermont dispose d'une gamme industrielle solide, jalonnée par la présence de firmes de bonne taille et d'un tissu dense de PMI. Mais, en raison même de leur succès, nombre de firmes sont devenues des filiales de

multinationales, comme le groupe pharmaceutique Chibret, un millier d'emplois, intégré par Merck-Sharp-Dohme (États-Unis) : sièges sociaux extérieurs impliqués dans une stratégie mondiale, sous-traitance sont des lots communs que Clermont partage désormais avec nombre de grandes villes industrialisées. Une autre difficulté tient à la typologie des productions : Clermont manque d'industries high tech si ce n'est dans la maintenance aéronautique, l'imprimerie, la photo-impression et la photocomposition et la pharmacie (Gakomo, 1999).

Une métropole régionale incontestée

Clermont est depuis longtemps la capitale d'une Auvergne correspondant aux départements du Cantal et du Puy-de-Dôme et à leurs bordures (Brioude notamment). La régionalisation y a ajouté l'Allier et le reste de la Haute-Loire, tandis que les périphéries corréziennes et creusoises rejoignaient le Limousin. Elle joue pleinement son rôle de métropole (Jamot 1987, 1989). Deux universités (30 000 étudiants), sept grandes écoles (5 000 étudiants) dont l'École nationale des impôts, des centres de recherche de l'INRA, du CEMA-GREF et un centre hospitalier de 5 000 lits (CHRU) symbolisent, entre autres, cette position, fort comparable dans les faits à celles de Rennes ou Montpellier.

L'aire de service clermontoise (universités, CHRU, presse, commerce de gros, commerce de détail, services commerciaux, services publics et services privés) s'étend sur toute la partie nord du Massif Central et regroupe plus de 1,5 million d'habitants. En effet, si Clermont ne dessert guère la moitié orientale de la Haute-Loire, tournée vers Lyon plus encore que vers Saint-Étienne, elle déborde sur le Sud de la Nièvre, l'Est de la Creuse et de la Corrèze et le Nord de la Lozère (Jamot, 1979, 1989 ; Édouard, 1999). Elle est relayée par un réseau assez régulier de villes moyennes : Vichy, Montluçon, Moulins, Aurillac (en totalité), Le Puy et Nevers (pour partie). En dépit des reliefs, c'est là un modèle assez pur d'organisation de l'espace, mieux que du côté de Limoges (Édouard, 1999).

Contrairement à ce qu'écrivent trop de manuels, Clermont relève fort peu de Lyon (Jamot, 1990), sauf pour la distribution des produits métallurgiques et pétroliers, un peu la banque, mais avec une poussée nette et récente des services aux entreprises. Le fait que les échanges interrégionaux se fassent prioritairement d'Auvergne vers Rhône-Alpes signifiant surtout que les autres voisinages sont médiocres,

et que le couloir rhodanien est une porte de sortie des produits auvergnats et la destination de certaines relations industrielles (Ambert, Thiers, Sainte-Sigolène). En fait, Clermont est « parisienne » à 80 % (sièges sociaux, banque, assurance, finance, services aux entreprises, etc.): une ville de la troisième couronne, en extrême bordure du grand Bassin parisien (Jamot, 1990, 1995).

Clermont-Ferrand au centre

Valéry Giscard d'Estaing, président de la région Auvergne, ancien président de la République, voit d'abord Clermont comme capitale du Massif central. Elle l'est modérément: son groupe de presse (Centre-France) règne aussi à Limoges, Nevers et Bourges; la ville abrite le Commissariat à l'aménagement et l'Union des chambres de commerce et d'industrie du Massif central. Mais Limoges en détient les organismes forestiers et dialogue peu avec Clermont; Toulouse et Lyon sont très présentes au sud et à l'est d'un Massif qui n'a jamais eu d'unité administrative et qui est éclaté entre cinq régions, six avec le Morvan. Le Massif n'est pas un espace d'action et peine à devenir un espace de réflexion et de proposition.

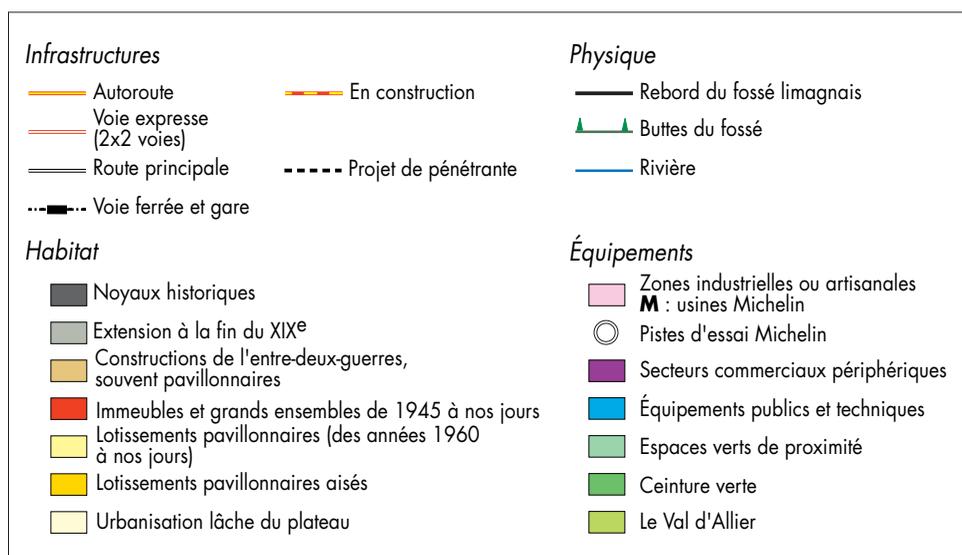
Ceux qui imaginent de « grandes régions » réunissent l'Auvergne à Rhône-Alpes, entérinant ainsi l'éclatement du Massif central. Les élus locaux ne sont guère favorables à un tel regroupement, qui noierait l'Auvergne dans une entité autrement plus puissante, où Clermont se trouverait abaissée au rang de satellite régional comme Saint-Étienne et Grenoble, au grand dam de ses activités tertiaires. Or Clermont ne peut compenser à une autre échelle, car elle n'est pas vraiment une ville de taille « européenne »; elle a certes des sièges d'entreprises mondiales comme Michelin, Limagrain, Chibret-MSD, et un aéroport international depuis que Regional Airlines a entrepris d'y faire son hub européen (800 000 passagers, 12^e rang en France); mais le rachat de la compagnie par Air-France, qui a misé sur

Paris et Lyon, menace ce dernier avantage. Enfin, les lacunes du tertiaire supérieur de Clermont sont flagrantes dans la banque et la finance, les services aux entreprises, les services de gestion et communication, les services privés de formation – ce qu'elle partage avec la plupart des villes françaises de même rang, voire plus grandes.

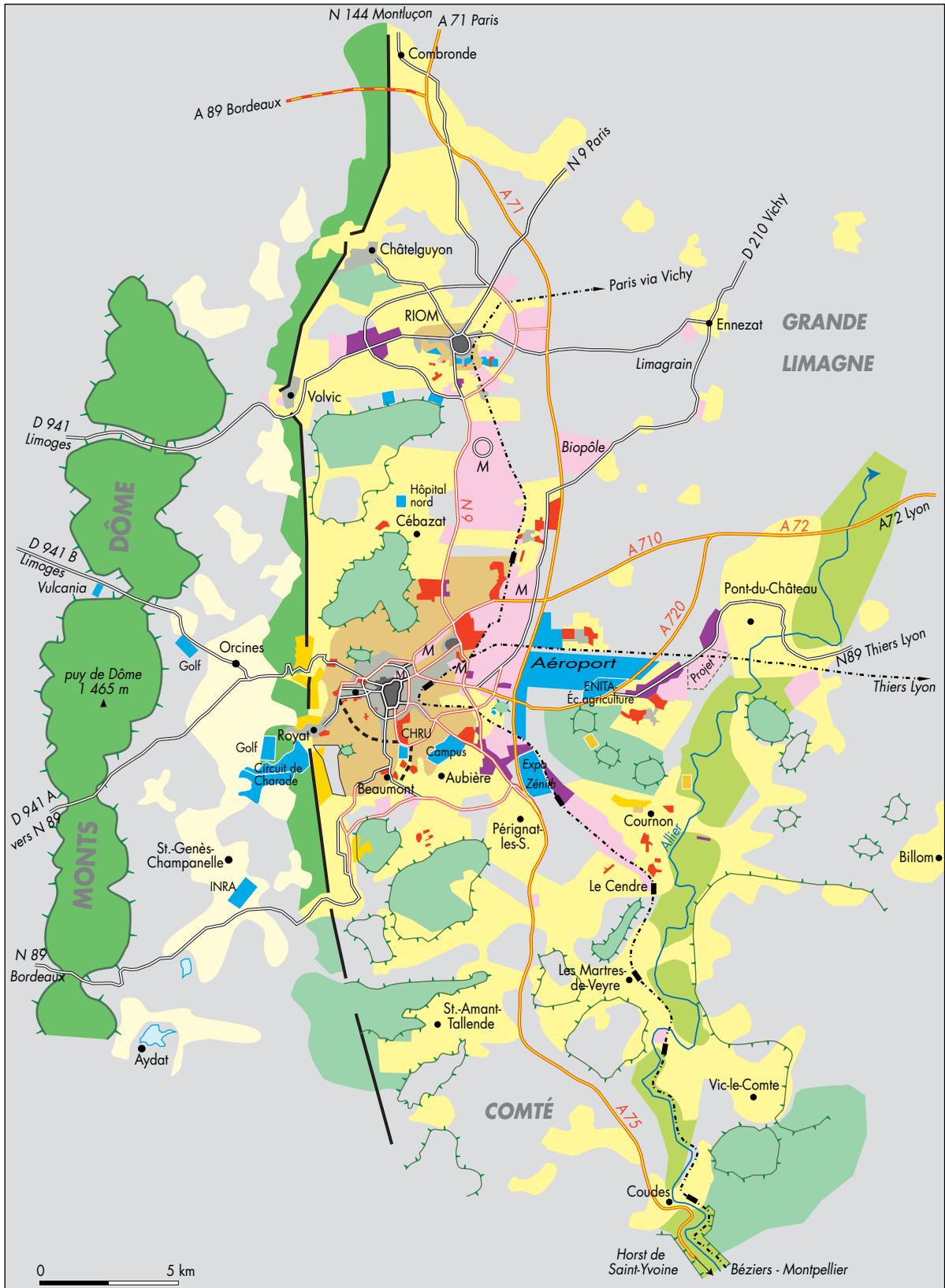
Une ville de plaine

Même entourée de reliefs, Clermont-Ferrand est une ville de plaine, en situation de contact et de carrefour. Au nord, la riche Limagne est ouverte sur le Bassin parisien. Clermont doit son existence aux échanges: céréales des plaines, produits d'élevage des montagnes, vins, fruits et cultures fines des coteaux raccordant plaine et montagne (les « pays coupés »). Cette situation de contact est valorisée par un carrefour, depuis le néolithique au moins. Aujourd'hui, la relance autoroutière illustre cette situation, n'attendant plus que la branche occidentale (vers Bordeaux). Malheureusement, le carrefour ferroviaire a sombré et Clermont manque d'une liaison TGV avec Paris. (Faucon, 1999).

Le site urbain initial est celui d'une basse butte volcanique de la plaine (le rebord d'un maar d'explosion récent). Puis Clermont s'est étendue sur un complexe de buttes et plateaux, volcaniques ou calcaires, d'âge tertiaire, au contact plaine-montagne. C'est ce cadre collinéen, adossé à l'alignement volcanique des monts Dôme (puy de Dôme 1465 m), qui donne l'illusion de la ville en montagne. Aujourd'hui,



1. Morphologie urbaine de Clermont-Ferrand-Riom



l'agglomération s'étire sur plus de 40 km du nord au sud (Jamot, 1989) et se limite à 20 km d'ouest en est, sauf en direction de Thiers, qu'elle rejoint presque. Cette forme n'empêche pas une organisation de type concentrique (fig. 1). Autour de ses noyaux historiques (Clermont, Montferrand et Riom), elle a nappé progressivement les éléments de l'amphithéâtre collinéen, encore reconnaissables aux coupures vertes qu'ils imposent et qui donnent l'impression de hacher la nappe urbaine (montagne de la Serre, Gergovie, côtes de Clermont, plateau de Lachaud, d'altitude comprise entre 500 et 650 m). Les « nouveaux territoires urbains » sont distribués en auréoles chronologiques, caractérisées par leurs paysages et leurs fonctions.

Ce principe est altéré de deux façons. D'un côté, par l'opposition marquée entre les zones d'activité, les grands ensembles et le pavillonnaire de type ouvrier situés à l'est (en plaine), alors que les petits collectifs et, surtout, le pavillonnaire des classes moyennes et favorisées montent à l'assaut des pentes, côté ouest, jusque sur le plateau qui sert de socle aux monts Dôme, entre 800 et 1 000 m, proche des équipements sportifs « bourgeois » de l'agglomération (circuit automobile de Charade, golfs, centres équestres, et pistes de ski de fond à la porte). D'un autre côté, le système axial nord-sud est renforcé par le couloir routier, puis autoroutier A71 et A75 (Paris-Clermont-Béziers). Toutes les zones industrielles, celles des années 1960 comme celles des années 1980, toutes les concentrations commerciales spontanées de type « entrée de ville » ont choisi ce couloir, qui coupe en deux l'agglomération, gênant les circulations est-ouest.

Les timidités clermontoises

Le premier problème clermontois est sûrement celui de son image de marque, qui gêne aussi bien Michelin que les universités en matière de recrutement. Elle est plutôt négative (ville noire, donc sale, ville de poche de Michelin, ville industrielle au meilleur des cas), accompagnée d'une méconnaissance totale de sa taille, de ses activités, de son rayonnement, de sa morphologie, de son patrimoine, ce qui amène ses habitants soit à la dénigrer, soit à la surestimer. C'est sans doute que les édiles, en bons Auvergnats, sont discrets et ne croient pas en la communication : Clermont est aux antipodes de « Montpellier la surdouée », alors qu'elle a autant de cartes à jouer, et probablement plus de solidité. C'est peut-être aussi pour cela qu'elle n'a pas bénéficié au XIX^e siècle d'une grande qualité d'architecture.

Un autre problème clermontois est le retard de l'intercommunalité. Seule la partie centrale se rassemble en une communauté d'agglomération de 18 communes, 260 000 habitants. Le Nord se cherche autour de Riom, mais il lui manque les banlieues ouest (Volvic, Châtelguyon) et le Sud en est encore au stade du balbutiement. Il est donc difficile de résoudre les problèmes de circulation, transports urbains, rapports centre-périphérie, etc., ou d'attirer des entreprises industrielles contemporaines et du tertiaire supérieur autour d'un projet sérieux, d'échelle nationale ou européenne. L'agence d'urbanisme de la communauté travaille dans un cadre élargi et pertinent, mais elle est la seule pour l'instant.

L'un des premiers soins de la nouvelle entité intercommunale devrait être de résoudre le troisième grand problème de Clermont, celui de la vie culturelle et sportive, dont l'image reste médiocre. Clermont a joué la carte du sport de masse ; deux grands clubs (le Stade Clermontois et l'ASM) maintiennent l'un des plus hauts niveaux de pratique et d'affiliation à un club en France ; mais, hors du rugby, Clermont n'a pas d'équipe de prestige. Le système se reproduit pour le culturel : les spectacles sont nombreux et démocratisés, mais la ville n'a pas de scène nationale théâtrale et refuse la création autre qu'artisanale. Même le tourisme (Jamot, 1992) reste fragile ; la ville exploite mal ses grands monuments et valorise peu ses centres historiques (Clermont, la bastide de Montferrand, Riom). Elle n'arrive pas à se situer par rapport à Vulcania, parc d'attraction en cours d'achèvement en frange urbaine et dont elle recueillera les fruits comme porte d'accès et site d'hébergement. En revanche, elle ne néglige pas l'événement (congrès, manifestations, festival international du court-métrage).

Les transports urbains restent organisés dans le cadre de la seule communauté d'agglomération (Jamot, 2002). Dans les années 1960 (municipalité G. Montpied), un plan ambitieux avait été structuré autour d'un transport en commun en site propre (TCSP), organisé selon deux axes, l'un méridien, l'autre transversal, et accompagné d'une politique de parkings souterrains en cœur de ville, cernant le centre commercial et d'affaires, piétonnisé et restructuré, agrémenté d'un centre commercial régional (Jaude). Mais le TCSP n'a jamais été terminé et le troisième millénaire enregistre l'engorgement automobile du centre, la saturation des parkings et l'engluement des bus dans le trafic. Or, la communauté a choisi récemment de relancer un TSCP, basé sur un système de bus thermiques à guidage optique, pompeusement et improprement baptisé tramway sur pneus ; même si

Les principales entreprises de l'agglomération clermontoise		Le groupe de presse Centre-France	
Secteur secondaire		Secteur tertiaire	
Michelin	13 000	Hôpitaux publics	7 000
Imprimerie Banque de France	1 900	Enseignement supérieur	4 000
AIA (maintenance aéronautique)	1 300	Hôpitaux privés et cliniques	3 000
Merck-Sharp-Dohme (pharmacie)	1 000	Direction régionale SNCF	1 700
Trelleborg (articles de caoutchouc)	650	Direction régionale France Telecom	1 350
Volvic - groupe Danone	600	Groupe de presse Centre France	900
Groupe Valfond (Mécanique)	500	Groupe Auchan	750
SEITA (tabacs)	450	Groupe Leclerc	700
Groupe Limagrain (IAA)	420	Adecco (travail temporaire)	570
Akzo-Reti (pharmacie)	400	INRA	450
ACC (construction mécanique, ingénierie, maintenance)	300	Direction régionale Caisse Épargne	450

Michelin est intéressé à sa fabrication, on peut craindre qu'il ne résolve en rien les problèmes de fond et de détail (emprise au sol, rapidité, desserte des quartiers historiques, cadencage, capacité, intermodalité, billetterie unique).

Clermont-Ferrand et la communauté d'agglomération souffriraient ainsi d'un « mal clermontois » endémique. Les édiles gèrent en bons pères de famille un héritage qu'ils transmettent intact, mais non agrandi, à leurs successeurs. Ce style de gouvernance urbaine s'explique peut-être par le fait que Clermont n'a pas vraiment de problèmes sociaux et que cela est à mettre à l'actif des élus pour partie (chômage sous la moyenne, pression immobilière tolérable bien que forte, énorme patrimoine de logements sociaux et marché ouvert, grands ensembles bien encadrés par la politique de la ville, pression fiscale limitée, taux de délinquance faible pour une grande agglomération, etc.). Mais, à vouloir vivre caché pour vivre heureux, on finit par se faire oublier.

Le groupe Michelin

Compagnie Générale des Établissements Michelin, société holding.

- 127 000 emplois sur 19 pays (et 80 sites de production), 6 plantations d'hévéa (Brésil et Nigéria)
- 830 000 pneumatiques par jour, 88 000 roues, 76 000 chambres à air
- CA consolidé en 1998 : 81,9 milliards de francs
- Marques principales : Michelin, Kléber, BF Goodrich, Uniroyal, Pneu Laurent (rechapés), Wolber cycles, Riken, Stomil-olsztyn, Taurus, Siamtyre, Icollantas.
- La CGEM gère la Manufacture Française des Pneumatiques Michelin (siège à Clermont-Ferrand) et la Compagnie Financière Michelin qui gère les sociétés situées à l'étranger (siège en Suisse).

Nouveaux équipements structurants

- Nouveau palais des congrès + salles polyvalentes (Polydôme et la Coopérative de Mai)
- Nouveau siège pour le festival du Court métrage (la Jetée)
- Zénith (en projet pour 2002)
- Palais des expositions et des foires (en projet pour 2003)

Clermont manque tout simplement d'ambition et se contente, pour la forme, d'honorer le Vercingétorix de la légende et d'évoquer l'ancienne splendeur des Arvernes.

Références bibliographiques

ÉDOUARD J.-Ch., 1999, *Organisation et dynamiques urbaines de la bordure septentrionale du Massif Central*, thèse de doctorat, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, publication en cours aux Presses Universitaires Blaise Pascal.

FAUCON F., 1999, *Les transports collectifs de voyageurs dans le Massif Central français*, thèse de doctorat, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand.

GAKOMO J.-D., 1999, *La petite et moyenne industrie dans l'agglomération clermontoise*, thèse de doctorat, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand.

JAMOT Ch., 1979, « Aires d'influences et hiérarchie urbaine dans le Massif Central », *Revue d'Auvergne*, tome 93, p. 51-91 (8 fig., 2 cartes).

– 1987, « Problèmes d'aménagement d'une métropole régionale : l'exemple de Clermont-Ferrand », dans *Le climat, la montagne, l'homme*, mélanges géographiques offerts à Pierre Estienne, Études géographiques, Clermont-Ferrand, 369 p., p. 313-337 (2 fig).

– 1989, Chapitres urbains (Clermont-Ferrand) in *Atlas départemental du Puy-de-Dôme* (Puy de Dôme, cartes sur table). Cartographie et Décision, Le Puy-en-Velay, 208 p., p. 55-59 et 65-67 (5 cartes).

– 1990, « Lyon, Clermont-Ferrand et l'autoroute A72 », dans *La terre et les hommes*, Mélanges offerts à Max Derruau. Publications de la Faculté des Lettres de l'Université Blaise Pascal, fascicule 32, Clermont-Ferrand, 604 p., p. 175-194.

– 1992, « Le tourisme culturel à Clermont-Ferrand : mythe ou réalité ? » *Revue de Géographie de Lyon*, n° 1, vol. 67 (*Le Tourisme culturel*), p. 49-56.

– 1993, « Clermont-Ferrand, métropole régionale », étude pour la Direction Régionale de l'Équipement, CERAMAC, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand.

– 2002, « Choix d'un mode de transport et politique d'agglomération : l'exemple de Clermont-Ferrand », Actes du colloque *Les nouveaux territoires de l'urbanité*, École d'Architecture de Clermont-Ferrand, mars 2000, à paraître aux Éditions de l'Aube.

Site internet de Clermont-Ferrand : <http://www.clermont-ferrand.fr>