

Mondialisation, développement durable et nouvelles dynamiques territoriales.

L'exemple de Clermont-Ferrand.

Problématique : Comment inscrire durablement une aire urbaine enclavée dans la mondialisation ?

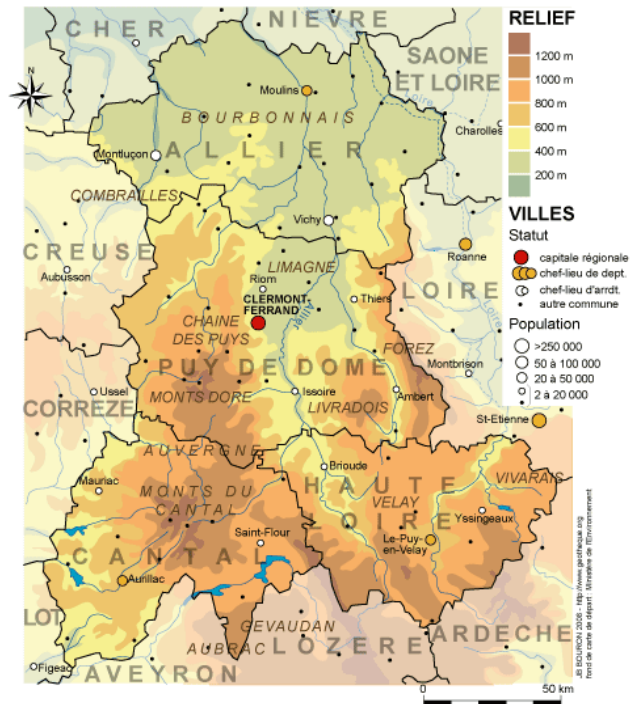
.....

Capitale de la région Auvergne, située au cœur de la riche plaine agricole de la Limagne, Clermont-Ferrand souffre aussi d'être la porte d'entrée d'un espace répulsif : le Massif Central.

Depuis toujours, responsables économiques, politiques et culturels travaillent à rendre attractif le territoire. A cette fin, de nombreuses infrastructures ont été construites.

Infrastructures de communication : autoroute A71 Paris-Languedoc (gratuite au sud de Clermont), aéroport d'Aulnat, amélioration de la liaison ferroviaire avec Paris. L'agglomération s'est dotée d'équipements culturels et commerciaux à la dimension d'une aire urbaine de 440 000 habitants : Zénith, Grande Halle d'Auvergne. **Rendre attractif un territoire, c'est aussi changer son image de marque.** Patrie de Michelin –immenses usines intra urbaines et cités ouvrières-

la cité des Arvernes est construite en pierre de Volvic : aussitôt se dessine l'image d'une ville ouvrière, triste et sombre... D'où **rénovation et restructuration du centre ville** : rues piétonnes, tramway reliant le CHU à Montferrand via les nouveaux espaces tertiaires et résidentiels de Centre Jaude et Carré Jaude (ci-dessous) ;



réflexion engagée sur l'avenir des friches urbaines (ancien Hôtel Dieu au cœur de la ville) et industrielles (usines Michelin fermées). Clermont-Ferrand est également une **ville universitaire** : son Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) regroupe 36 000 étudiants dont 5 000 étrangers et 6 000 chercheurs.

Mais, à l'heure d'une mondialisation qui favorise les littoraux et s'épanouit dans des métropoles millionnaires, Clermont-Ferrand apparaît comme une périphérie bien lointaine...

C'est pourquoi, à l'initiative conjointe de la SNCF et de sociétés de transport routier, notamment le groupe Combronde, a été créée en 2010 la société **FEROVERGNE** qui vient d'ouvrir un terminal conteneurs à Gerzat (banlieue nord-est). En juillet 2012, une liaison de transport de marchandises par trains entre Clermont-Ferrand et Le Havre a vu le jour et Ferovergne vient d'inaugurer une ligne entre Clermont et Fos-sur-Mer. D'après le journal *La Montagne* du 14 juin 2013 –article signé Rémi Dugne-, « l'aller et retour hebdomadaire d'un train de 32

wagons, proposé par Ferovergne entre le port méditerranéen et le « port sec » de Gerzat, près de Clermont-Ferrand, où la société auvergnate dispose d'un vaste terminal de stockage, a séduit suffisamment de sociétés pour permettre le lancement de cette liaison. Déjà garni aux trois-quarts à l'export et à plus de la moitié à l'import, ce futur convoi pourrait vite être doublé ».



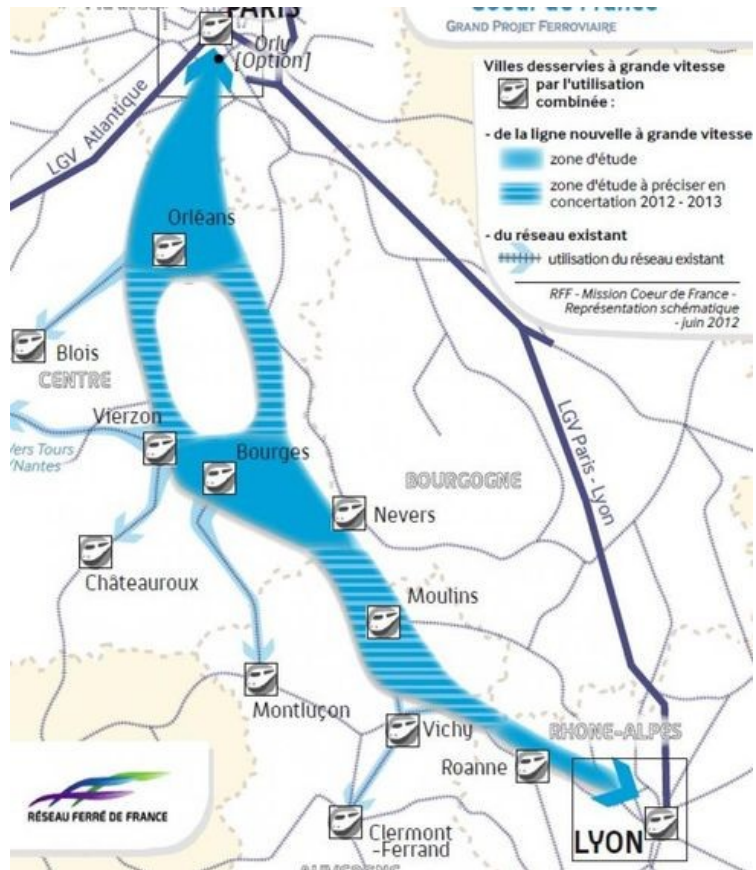
Comment expliquer le choix du rail pour desservir ce pôle urbain enclavé à l'heure du tout camion ? La réponse est donnée par Monsieur Combronde : « *Il n'y a qu'à voir ce qui se passe sur les autoroutes, énonce-t-il avec pragmatisme. Il y a tellement de poids lourds sur les voies de droite qu'il n'y a plus de place pour en mettre* ». Il suffit d'ajouter le renchérissement permanent du carburant et l'arrivée prochaine de l'éco-taxe pour finir de brosser le tableau. L'avenir est au rail, même si les difficultés que connaît la SNCF avec sa branche fret semblent démontrer le contraire... Et en cas de problèmes sur le rail, les actionnaires de Ferovergne peuvent mobiliser leur flotte de camions » (Cinq cents camions au total) ».

Cette liaison –d'abord hebdomadaire- s'inscrit donc dans le cadre du Grenelle de l'environnement et répond à une démarche de développement durable : dimensionné pour transporter 6 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds : L = 6 m x l = 2.43 x H = 2.59, la taille standard du conteneur) par an, **le choix du mode ferroviaire économisera 4500 poids-lourds/an soit 4500 tonnes/an de CO²** selon Port de Marseille. De plus, en insérant Clermont-Ferrand dans les grands axes du commerce mondial, **cette nouvelle liaison permettra au port de Marseille-Fos d'étendre son hinterland** (arrière-pays dans lequel le port recrute sa clientèle). Ferovergne peut/pourrait compter parmi ses clients : Michelin, Limagrain, Eaux de Volvic, Babou (grand importateur de textiles, l'entreprise est née en Auvergne et a son siège social à Cournon), Rockwool (leader de l'isolation avec la laine de roche)... Reste cependant la saturation de la vallée du Rhône que le convoi emprunte jusqu'à Lyon. **Cette volonté de désenclavement** explique aussi l'intérêt que la région porte à la **réalisation de la LGV « POCL »** (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), actuellement suspendue. Cette ligne ferroviaire mettrait la capitale régionale à environ 2 heures de Paris. Au risque d'être absorbée (?) par cette métropole qui, concentrant les fonctions de commandement économique, politique et culturel, regroupant les acteurs de la mondialisation et polarisant les flux de toutes natures (marchandises, capitaux, informations, hommes...) la fait qualifier de « ville mondiale ».

.....

Les changements économiques dessinent ainsi une nouvelle carte des activités et donc de la répartition de la population. Confrontés à ces mutations -parfois très douloureuses-, les territoires cherchent à valoriser leurs atouts afin d'attirer et conserver la richesse de demain...

Le projet LGV « POCL » :



L'article du journal : http://www.lamontagne.fr/auvergne/actualite/2013/06/14/nouvelle-ligne-de-transport-de-marchandises-entre-clermont-ferrand-et-marseille_1588548.html

Présentation de FEROVERGNE : Télécharger en bas de la page de présentation « Présentation ferovergne ».

<http://www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr/ferovergne-une-vision-partagee-du-a1001.html>