

SCoT du Grand Clermont

Garantir le développement des ressources et des énergies...



2009

Contribution

CCI de Clermont-Ferrand/Issoire et Riom

SOMMAIRE

I - Préambule.....	Page 3
II - Rappel de la démarche.....	Page 4
III – Eléments de Contribution :	
1 – Habitat/Construction.....	Page 5
2 – Les Parcs d’Activités.....	Page 7
3 – L’Urbanisme Commercial.....	Page 9
4 – Les Déplacements/Infrastructures.....	Page 11
5 – La Desserte Numérique.....	Page 13
6 – Le Tourisme.....	Page 14
7- La Recherche et l’Université.....	Page 15

I - Préambule :

Le Pays du Grand Clermont élabore actuellement son Schéma de Cohérence Territoriale dont la maîtrise d'ouvrage revient au Syndicat d'Etude et de Programmation de L'Agglomération Clermontoise (SEPAC). Une partie de cette maîtrise d'ouvrage ainsi que la maîtrise d'œuvre du SCoT ont été délégués à l'agence d'urbanisme Clermont Métropole.

Au titre de l'article L.121-4 du code de l'urbanisme, les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) sont associées à la mise en œuvre des SCoT en tant que Personne Publique Associée (PPA) :

« L'Etat, les régions, les départements, les autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains, les établissements publics de coopération intercommunale [...] sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme [...] Il en est de même des chambres de commerce et d'industrie, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture [...] Ces organismes assurent les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées. [...] Les études économiques nécessaires à la préparation des documents prévisionnels d'organisation commerciale et artisanale peuvent être réalisées à l'initiative des chambres de commerce et d'industrie et des chambres de métiers. »

C'est dans le cadre de cette concertation et en s'appuyant sur leurs contacts directs avec les organisations professionnelles ainsi que sur la possibilité d'une initiative de leur part que les CCI de Clermont-Ferrand et de Riom ont souhaité verser au SCoT du Grand Clermont une contribution écrite visant à mettre l'accent sur les priorités qui les unissent autour d'un même objectif : développer l'économie locale.

Les remarques formulées dans ce document peuvent indifféremment viser toutes les parties du SCoT, qu'il s'agisse du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), du Document d'Orientations Générales (DOG), ou encore du Document de Mise en Œuvre (DME) venant compléter l'aspect réglementaire stricto sensu du document global.

II - Rappel de la Démarche :

La présente contribution est le fruit d'un travail mené en partenariat entre les CCI de Clermont-Ferrand/Issoire et de Riom dans le but d'apporter aux collectivités en charge de l'élaboration du SCoT un point de vue clair et officiel des milieux économiques sur l'élaboration du SCoT.

Un groupe de travail pluridisciplinaire s'est réuni 22 fois depuis 2005 dans le but de suivre l'élaboration du SCoT afin de contribuer du mieux possible à sa mise en place.

Nous remercions les nombreux participants des différentes filières économiques ainsi qu'aux intervenants qui ont bien voulu donner de leur temps pour réfléchir avec nous aux conditions de développement du Grand Clermont.

Le présent document est la résultante de ce travail, mais aussi de celui de l'engagement des Présidents des CCI, des élus des différentes commissions, et aussi des techniciens qui ont également contribué à sa rédaction.

Il est important de préciser que cette contribution vient en supplément de toutes les remarques et observations qui ont pu être formulées par nos élus et techniciens dans le cadre de la concertation qui a été menée par le SEPAC et l'Agence d'Urbanisme Clermont Métropole pour l'élaboration du SCoT. Ce processus de concertation atteignant ses limites malgré toutes les rencontres et réunions consenties par les maîtres d'ouvrage/œuvre, les CCI du Grand Clermont ont souhaité réagir de façon plus marquée au travers du présent document.

Si les fondamentaux qui composent le développement économique sont largement partagés entre les CCI et les collectivités locales, il est de la plus haute importance que le contenu de la présente contribution puisse trouver sa place dans le SCoT afin de garantir un développement efficace des ressources et énergies du territoire.

III – Eléments de Contribution :

1 – Habitat/Construction :

Si l'on considère la filière habitat/construction dans son ensemble et dans son aspect urbanisme/aménagement du territoire, il faut s'assurer que le SCoT permette :

- **Une autonomie en approvisionnement des matériaux de construction en permettant l'ouverture des sites d'extraction de roches massive sur son territoire** (conformément aux engagements du Schéma Départemental des Carrières). Cela en prévision notamment d'un déficit prévisible de l'ordre de 1 million de tonnes par an à moyen terme dû à la fermeture des sites d'extraction de matériaux alluvionnaires (il est important par ailleurs de noter que les techniques de construction actuelles ne peuvent pas toutes se passer des apports alluvionnaires, d'où viendront ces matériaux et à quel coût économique et environnemental ?). Les études effectuées dans le cadre du Schéma Directeur de l'Agglomération Clermontoise de 1995 identifiaient des gisements potentiels en roches massives. Il est souhaitable que le SCoT du Grand Clermont analyse de façon précise la faisabilité de l'exploitation des gisements (tonnages et durées d'exploitation) sur son territoire. Il convient également d'engager une concertation avec les territoires voisins, notamment celui couvert par le SCoT des Combrailles.
- **Une offre foncière « habitat » suffisamment importante en quantité et en diversité** assurant la possibilité d'atteindre l'objectif démographique fixé par le SCoT et permettant une relative souplesse du marché dans un contexte particulièrement mouvant.
Les objectifs du SCoT en matière d'efficacité foncière sont en cohérence avec l'objectif global (accueil de population et densification) et en possible adéquation avec la demande du marché local (exemple : 700m² pour un logement individuel en secteur rural/périurbain). Les capacités d'adaptations importantes des professionnels de la construction doivent pouvoir répondre à ces changements dans les formes d'habitat à condition de concertations préalables aux opérations d'aménagement. Par contre, la répartition initialement prévue dans le SCoT ayant pour objectif de construire 70% des nouveaux logements dans l'espace urbain métropolitain, 15% dans les pôles de vies, et 15% dans les

territoires ruraux est en soit louable au titre des objectifs de développement durable (accès aux services, déplacements...), mais assez mal adaptée aux réalités locales si elle ne s'accompagne pas d'une certaine flexibilité : le problème de mitage est d'avantage lié aux formes d'urbanisation choisies dans les 30 dernières années qu'à leur lieu ou commune d'implantation (exemple : linéaires le long des voies de communication loin des centralités existantes et sans possibilité ultérieure d'utilisation des parcelles en arrière de ces zones). Par ailleurs, la notion de «quotas» en nombre de logements que cela implique n'a que peu de valeur réglementaire et sa traduction dans les PLU est difficile, voire impossible. Ce principe de répartition territoriale risque fort s'il est appliqué stricto sensu d'amener certains propriétaires fonciers à contester juridiquement d'éventuelles interdictions de construire sur des terrains pourtant en conformité avec les règles de construction : ces arbitrages indirects ne sont pas du ressort du SCoT.

Parallèlement à cela, la cohérence inter-SCoT n'étant pas suffisamment garantie, des contraintes trop importantes sur le territoire du SCoT auraient pour effet de repousser la pression foncière des territoires ruraux et périurbains en dehors de l'aire d'influence de celui-ci vers des communes moins contraintes : le résultat obtenu serait alors antagoniste à l'objectif visé et les plus touchés seraient vraisemblablement les ménages les plus modestes désireux de devenir propriétaires d'un logement individuel .

2 – Les Parcs d'Activités :

Encore une fois l'objectif démographique d'accueil d'actifs sur notre territoire dépend directement des emplois et donc de l'activité économique. Il est donc vital de ne pas se tromper sur la nécessité d'anticiper la maîtrise foncière (dans le tissu urbain aussi bien qu'en parcs d'activités). Une réponse tangible à ces enjeux dépend pour les CCI de préconisations visant à :

- **La logique globale d'aménagement des parcs d'activités** impose au SCoT de tenir compte des objectifs de complémentarité du réseau de villes ainsi que du Schéma Régional de Développement Economique. Ce dernier définit des niveaux de zones d'activités dont une très forte majorité de zones de niveau 1 (de niveau Régional) sur l'aire du Grand Clermont (Parc tertiaire des Montels, Biopôle Clermont Limagne, Parc Logistique Clermont Auvergne, Zone Industrielle Aéronautique Sud, Partie tertiaire de la plaine de Sarliève), ou encore à proximité immédiate du Grand Clermont (zone de l'Aize à Combronde). Il est impératif que cette logique globale soit prise en compte dans le rôle de locomotive Régionale joué par le Grand Clermont.
- **Développer une offre foncière sûre** à proximité des grandes infrastructures de communication comme le prévoit le SCoT dans les Parcs de Développement Stratégiques (PDS). Pour cela il est primordial que leur inscription au SCoT tienne compte des aléas pouvant cruellement diminuer (voire annuler) les zonages initialement planifiés (risques naturels, fouilles archéologiques, typologie des sols entraînant des surcoûts à la construction rédhibitoires, conflits d'usages et/ou difficultés d'accès prévisibles, mise en perspective avec le développement des infrastructures routières et des zones d'habitat futures...etc.). Il faut minimiser ces risques en ayant des garanties sur la faisabilité de ces projets. Aujourd'hui, il n'est pas concevable de geler des terrains (exploités de surcroît) sans être certain de pouvoir y développer des projets futurs.
- **Faire valoir l'idée** que tout le secteur se situant entre le nord de la commune de Gerzat et la zone de Riom Est (entre l'A71 et la voie ferrée) constitue à terme un Espace de Développement Economique Stratégique (EDES) de l'agglomération (au-delà des PDS qu'il englobe).

- **Permettre une réelle identification** (nom ; signalétique ; aménagement/mobilier urbain...) des Entreprises et de leurs clients aux Parcs d'Activités (à créer ou à requalifier) du territoire par une approche marketing/communication partagée par les collectivités et les entreprises.
- **La vocation du Parc d'Activité de Sarliève Nord doit être clairement identifiée dans le SCoT** : il s'agit d'un secteur en partie urbanisé qui constituera à terme le lien entre des espaces existants (ZI de Cournon, Les Ribes, Cap Sud) ainsi qu'une entrée de ville de première importance qui doit à ce titre faire l'objet d'une planification (Art. L122-1 du Code de l'Urbanisme). Sa proximité avec le Zenith et la Grande Halle d'Auvergne ainsi que son identification en Parc d'Activité de niveau 1 par le Schéma Régional de Développement Economique sont des raisons supplémentaires pour offrir aux acteurs du territoire une réelle visibilité sur ce secteur géographique majeur.
- **Le développement de la partie sud de la plaine de Sarliève** (inscrite comme zone de développement stratégique dans le SCoT) doit être pensé en complémentarité et dans le même temps que celui du secteur Sarliève Nord, notamment en raison de sa proximité du site de la Grande Halle et du Zénith (cf. plan annexé au présent document).
- **Installations classées / entreprises à fortes contraintes environnementales** : il faut privilégier la notion de mixité/intégration de ces entreprises dans l'ensemble des zones d'activités dont la vocation le permet. A ce titre, il est souhaitable que le SCoT incite fortement les collectivités à inscrire dans les parcs dédiés à l'industrie et à l'artisanat la possibilité d'accueillir des installations classées. Les POS/PLU devront ainsi, en conformité avec le SCoT, offrir des espaces d'accueil pour ces entreprises qui évoluent dans des secteurs d'activités souvent à fort potentiel et indispensables au bon fonctionnement de l'économie locale (recyclage, traitement des matériaux de déconstruction...). Le SCoT devant fixer les règles de répartition géographique des activités économiques, il est de son devoir de répondre à ce problème récurrent. Il est important que la collectivité soit consciente que les normes actuelles ainsi que les concepts modernes de parcs d'activités garantissent une protection environnementale forte et sans commune mesure avec les anciens sites développés.

Remarque générale : aujourd'hui, le contenu de la charte de développement durable des espaces d'activités développée par le Comité d'Expansion Economique, le Conseil Général et le Conseil Régional doit en partie être repris dans le SCoT. Son contenu n'ayant **pour l'instant** pas encore été intégré aux documents, il est impossible de se prononcer sur cet aspect précis.

3 – L'urbanisme Commercial :

Et tout premier lieu, le SCoT doit ré-affirmer la vocation régionale, voire inter-régionale de l'espace urbain métropolitain et le rôle essentiel de l'offre commerciale (centrale et périphérique) dans cette attractivité.

C'est pourquoi, le SCoT doit permettre :

- **De créer, dans les centres historiques, les conditions d'installation indispensables aux nouveaux standards du commerce et correspondant aux nouveaux comportements de consommation**
 - o en encourageant la **restructuration des linéaires commerciaux** les plus anciens et/ou les plus touchés par une déstructuration urbaine pour créer une offre de locaux adaptés
 - o en garantissant une **accessibilité sans faille** : améliorer l'accessibilité multimodale, incitation à l'usage des transports en commun en continuant l'amélioration de leur prestation globale déjà engagée (cadencement, correspondances, horaires, vitesse commerciale...). Ces améliorations et incitations ne doivent cependant pas être discriminante à l'égard des autres modes de fréquentation des centres villes (automobile, 2 roues...) et garantir une accessibilité et une signalétique de qualité en direction des zones de stationnement privilégiant les rotations rapides (parkings en ouvrage en particulier).

Ces actions sont indispensables pour enrichir la diversité commerciale des centres-villes et ainsi renforcer leur attractivité.

- **D'intégrer les pôles de périphérie comme une composante essentielle de l'attractivité du maillage commercial de notre territoire :**
 - o **En valorisant les espaces commerciaux** par un encouragement des opérations de requalification mais également en intégrant le même type d'approche identitaire que pour les parcs d'activités (cf. chapitre précédent).
 - o En conservant, par le biais d'un système de régulation concerté (cf. paragraphe ci-dessous), une **souplesse importante** dans la maîtrise des pôles commerciaux existants afin de garantir des possibilités d'extension aux projets particulièrement novateurs et attractifs.

- **De structurer le comité consultatif et l'observatoire du commerce et de l'artisanat prévus dans la charte de développement commercial.** Les échelles de temps du développement des espaces commerciaux et du SCoT sont, en général, bien différentes : ces organes seront donc indispensables afin que les décisions prises par les collectivités locales en la matière puissent s'appuyer sur des expertises et avis partagés. Si le SCoT ne prévoit pas la rédaction d'un schéma/document d'aménagement commercial, il doit au minimum faire référence à ces organes consultatifs et à leur rôle même si leur existence ne découle pas d'une obligation légale.
 - o Par ailleurs, les indicateurs de suivi du SCoT en matière d'équipement commercial doivent être adaptés à l'activité réelle des espaces marchands et ne pas opposer des formes de distribution répondant à des besoins différents et donc complémentaires. Il semble judicieux de s'orienter **vers des critères de** performance commerciale des espaces marchands comme par exemple une hiérarchie des pôles commerciaux et des projets en fonction de leur potentiel d'attractivité et de structuration du territoire.

4 – Les Déplacements/Infrastructures :

La question des déplacements est centrale dans le SCoT car elle garantit le bon fonctionnement de la circulation des biens et des personnes nécessaire aux activités économiques, mais aussi culturelles, touristiques, de loisirs...

Au-delà des éléments devant être repris dans le SCoT au titre de leur inscription dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération, il est impératif d'insister sur quelques points majeurs sur lequel le SCoT doit être clair :

- **Mettre en chantier une réflexion sur le Couloir Urbain Métropolitain** : de Riom à Vic le comte aujourd'hui ; de Vichy à Issoire demain. Dans ce couloir, tous les fluides nécessaires à la vie de la métropole : transports individuels, transports collectifs, transports numériques. Tous les fluides sans goulot d'étranglement (péage), sans rupture (trains connectés aux autres modes de TC), à très haut niveau de service (forte capacité), très rapide (fibre optique, TER) et en permanence (cadencement et fréquence élevée). Ce projet donnerait du sens au Couloir Urbain Métropolitain, lui-même structurant l'Espace Urbain Métropolitain. Chaque pôle de vie étant raccroché au plus près de ce couloir structurant. Un exemple du pouvoir structurant et fédérateur d'un couloir urbain : l'avenue de la République à Clermont qui sépare les deux villes de Clermont et de Montferrand jusqu'à il y a seulement 15 ans. Depuis qu'il a acquis un statut de couloir urbain « musclé » avec le tramway, il fédère le centre République, le NHE, le stade Michelin, le diocèse, Polydôme et les activités économiques induites (hôtels, boutiques, services...). La notion de Couloir Urbain Métropolitain Nord – Sud, c'est la même idée pour fédérer la métropole de 500 000 habitants. Il est important que le SCoT insiste sur l'incompatibilité qui existe entre toute notion de réflexion économique à l'échelle métropolitaine et la situation géographique actuelle du péage de Gerzat, véritable ralentisseur du développement de l'espace urbain métropolitain.
- **Le boulevard Sud Ouest (BSO)**, prévu dans l'actuel PDU, est le chaînon manquant du boulevard de contournement et de protection du centre de l'agglomération. Il est nécessaire pour permettre d'éviter la circulation de transit en centre ville. En théorie, il aurait dû être réalisé avant même le tramway. Il permettra aussi de décongestionner la partie Est de Chamalières (mairie, église, Banque de France).
Il y a nécessité absolue de réaliser le boulevard Sud Ouest (entre Chamalières et la place Henri Dunant/CHU).

Ce boulevard urbain permettra enfin :

- de limiter la circulation de transit au centre de l'agglomération,
- de faciliter les échanges entre Chamalières (place de l'Europe) et le CHU ou entre Royat et Beaumont,
- de donner tout son sens et toute son efficacité au tramway, au PDU et au schéma de déplacements du Grand Clermont.

- **Des liaisons rapides par autocar sont envisagées Afin de mieux relier les « pôles de vie »** (tels que Pont du Château, Billom ou Volvic) à Clermont.

Elles arriveront aux futurs pôles intermodaux des Pistes, de La Pardieu, Margeride et Clermont Nord qui doivent à terme remplacer la gare routière pour un rabattement quasi-systématique vers le tramway. L'idée de ces « liaisons rapides en car » est intéressante. Mais faut-il absolument que tous les pôles de vie convergent directement vers la ville centre et contribuent à l'engorger, ou bien faut-il faire converger vers le « Couloir Urbain Métropolitain » ? (à l'identique de ce qui a été conçu avec le tramway pour le cœur de l'agglomération clermontoise').

L'idée du projet de Riom Communauté d'une liaison de bus en site propre (sur la 2x2 voies) est proche de cette idée et l'on pourrait l'imaginer se prolongeant jusqu'à Vic le Comte.

- **L'actuelle gare routière** (provisoire) satisfait les clients, les entreprises et les conducteurs et vu les investissements consentis, il paraît judicieux de la conserver sur ce site car elle constitue un pôle de transports en commun bien identifié. Le SCoT doit clairement inscrire ce pôle.

- **La bretelle d'autoroute entre Saint-Beauzire et Les Martres-d'Artière** doit être inscrite au SCoT (comme elle l'était au Schéma Directeur) afin de parachever l'aménagement autoroutier du nord de l'agglomération en liaison avec l'agrandissement récent du péage de Gerzat. Il est à noter que cette bretelle devra partir depuis le sud de l'actuel péage de Gerzat afin de ne pas accentuer l'effet néfaste de ce dernier pour le Grand Clermont.

Il en est de même pour le passage à 2x3 voies de l'A71/A75 entre le Nord et le Sud du Grand Clermont ainsi que l'autoport sur la commune de Gerzat qui constituent des projets nécessaires à la structuration d'un Grand Clermont et plus largement d'un département performant sur le plan des liaisons et échanges routiers en anticipant les augmentations de trafic prévisibles et déjà observées sur le double flux A71/A75 et A89.

5 – La Desserte Numérique :

Si le SCoT est un document prospectif de planification, il est impératif qu'il prenne en compte les éléments suivants :

- **Une recherche de cohérence plus forte** doit être initiée entre le programme régional de développement des T.I.C et celui du SCoT du Grand Clermont (objectifs de couverture ADSL et développement de la fibre optique pour une concurrence accrue et des tarifs plus bas notamment dans les secteurs péri-urbains et ruraux, formation des socio-professionnels...).
- **la couverture des parcs d'activités par le très haut débit** est une nécessité fonctionnelle pour les entreprises, c'est pourquoi doit être inscrit dans le SCoT avec un objectif de réalisation dans les 5 ans l'extension du réseau de fibre optique couvrant actuellement Clermont Communauté sur l'ensemble des parcs d'activités de l'Espace Urbain Métropolitain.
- **il est également indispensable que ce réseau soit étendu aux parcs d'activités des pôles de vie** identifiés dans le SCoT avec là encore un horizon temporel (5-10 ans). Il s'agit là d'un exercice imposé si l'on souhaite conserver du développement économique dans les pôles de vie.
- **La création systématique de Spots WiFi** gratuits aux abords des grands équipements et sites touristiques nouveaux ou encore non équipés devrait être envisagée et inscrite dans le SCoT afin d'offrir aux visiteurs extérieurs à l'agglomération une image dynamique contribuant ainsi à changer l'image de l'agglomération. L'association « Clermont Sans Fil » développe déjà ce concept avec le soutien de Clermont Communauté, il faut l'étendre sur l'ensemble du territoire du SCoT.

6 – Le Tourisme :

De par ses vocations touristiques multiples (tourisme d'affaire, tourisme vert, sports de pleine nature, tourisme culturel, thermalisme...), le territoire du SCoT doit être avant tout organisé à une échelle intercommunale large et viser une offre de plus en plus globale, notamment en vue de l'aménagement du site du Puy-de-Dôme et de la réorientation prise par le projet Vulcania. La volonté affichée dans le SCoT de faire du tourisme une véritable filière économique est partagée par les CCI et doit permettre une réflexion concertée des acteurs du tourisme autour d'un objectif commun : l'attractivité et la lisibilité.

Dans sa mise en œuvre :

- Globaliser l'offre touristique du Grand Clermont : le suivi et l'évaluation du SCoT doivent permettre une cohérence entre les différents sites touristiques et leurs vocations diverses (affaires, culture et patrimoine archéologique, industriel, nature, évènementiel...).
- Coordonner le réceptif et l'offre globale autour d'outils ouverts et partagés comme « Open System »
- Mettre en scène des sites archéologiques (ex : Gergovie) doit, sans dénaturer l'histoire, prendre une tournure la plus ludique et attractive possible auprès du grand public afin de ne pas répéter des erreurs passées.
- Soigner les portes d'entrée du département du Puy-de-Dôme, et plus largement de l'Auvergne, qui se situent pour partie sur le territoire du Grand Clermont. Il est important d'insister sur le rôle de diffuseur que jouent ces portes d'entrée, notamment vis-à-vis des SCoT voisins de celui du Grand Clermont (Issoire Val d'Allier Sud et Combrailles).
- Utiliser la notoriété internationale de Volvic et son appartenance au Grand Clermont pour enrichir l'image et la différencier des autres métropoles de même taille.

Dans son aménagement :

- Favoriser l'arrivée de compagnies low cost et de nouveaux opérateurs pour développer de nouvelles accessibilités aériennes sur l'agglomération clermontoise. La desserte en transports en communs (train notamment – halte ferroviaire d'Aulnat) est capitale dans cet enjeu.
- Veiller au respect des grands équilibres concurrentiels entre l'équipement hôtelier et l'équipement parahôtelier tel que les résidences hôtelières et de tourisme, à l'échelle du Grand Clermont,
- Développer une « offre de services plus » afin d'améliorer la prise en charge des voyageurs, congressistes et clientèles en voyages d'affaires sur Clermont-Ferrand : navettes et liaisons aéroport – gare SNCF et centre ville,
- Aménagement de la plaine de Sarliève : la question de l'intégration ou non d'équipement hôtelier à plus ou moins long terme doit être évoquée,
- Mesurer l'impact de la création de nouvelles implantations périurbaines et des quartiers en développement, (ex : NHE)

- Mise en place d'une signalétique des points touristiques majeurs à l'échelle de la métropole clermontoise à partir des portes d'entrées dans le territoire métropolitain : aéroport, gares Sncf, entrées autoroutières (A75 au sud, A89 Bromont Lamote et Manzat à l'ouest, A71 Riom et Gerzat au Nord, A89 Pont du Château Lempdes à l'Ouest). Décliner cette signalétique le long du parcours du tramway : ce besoin est exprimé depuis plus de trois ans par les hôteliers.

Et dans son organisation :

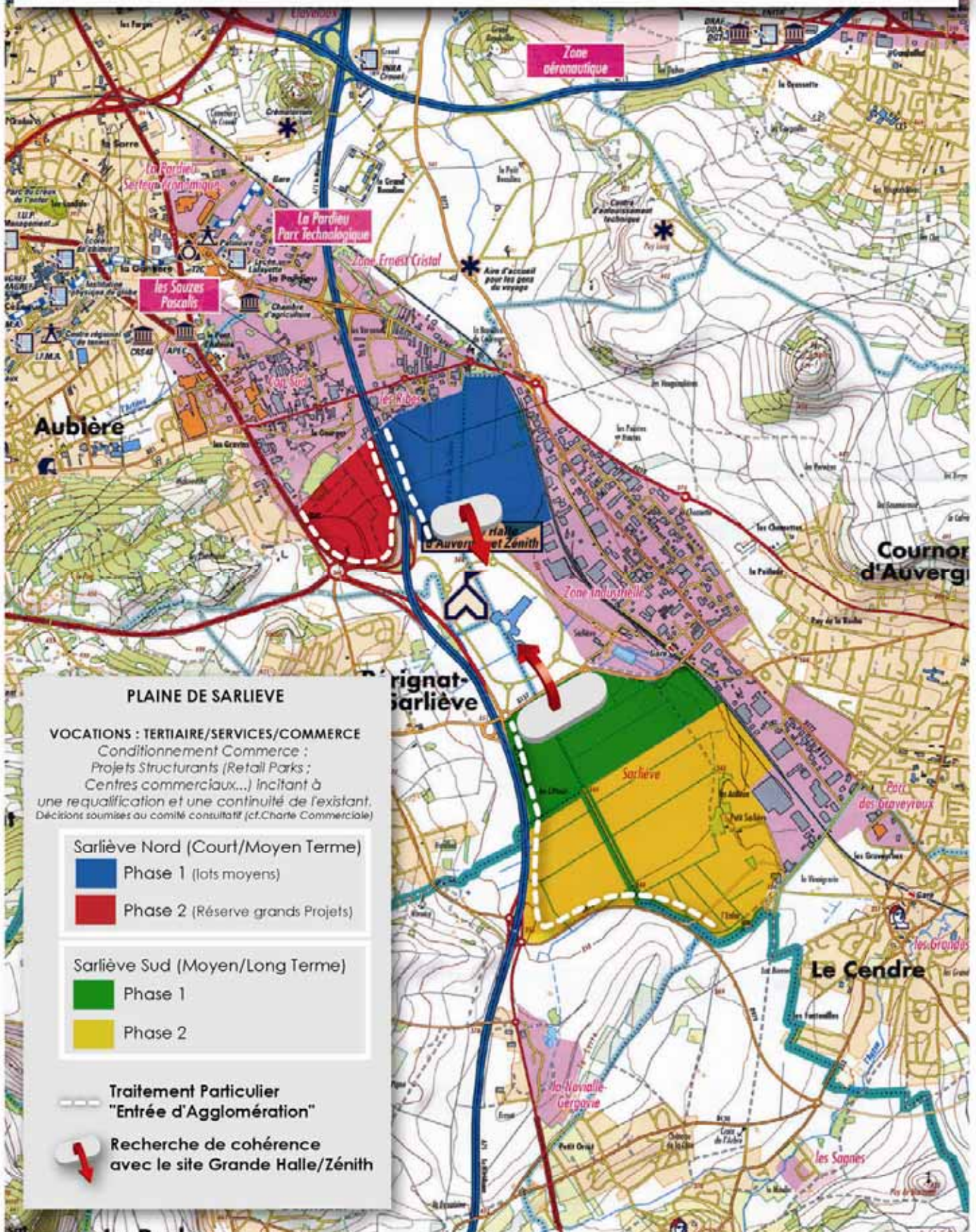
- Mettre en place une taxe de séjour au niveau du Grand Clermont qui permettrait d'affecter une partie des recettes à l'aménagement touristique (signalétique notamment), à la promotion du tourisme événementiel et d'affaires pour l'ensemble des acteurs et entreprises touristiques situés sur la métropole clermontoise,
- Soutenir l'équipement hôtelier existant, notamment en cœur des villes en étudiant les pistes d'accompagnement à la modernisation et l'adaptation aux exigences nouvelles de consommation.
- Permettre a terme au Train panoramique des Dômes de devenir un véritable symbole touristique du territoire en intégrant son image dans la communication extérieure de l'agglomération.
- Appuyer très clairement la réalisation du projet du carrefour des pistes Michelin en complément de l'Aventure Michelin.
- Soutenir le nouveau départ de la station de Châtel-Guyon-Volvic sur un positionnement « bien-être, santé, remise en forme » par un espace de projet sur le Puy du Béchet et la requalification des équipements existants.

7 – La Recherche et l'Université :

- Ne faut-il pas réfléchir a une cohérence plus grande de l'Espace Urbain Métropolitain en identifiant et en créant des lieux de recherche publique ou universitaire très spécialisés dans le nord de cet EUM : par exemple de la recherche et des unités dans le domaine de la biologie (biopôle) ou des matériaux de construction sur Riom avec l'ouverture du lycée P-J BONTE ?

PLAINE DE SARLIEVE

Vocation et Grands Principes Souhaités



SCoT du Grand Clermont

Garantir le développement des ressources et des énergies...

Réalisation : CCI de Clermont-Ferrand/Issoire et CCI de Riom
Contact : J.NORE (j.nore@clermont-fd.cci.fr)



2009

CCI de Clermont-Ferrand/Issoire et Riom