



Renforcer les dynamiques métropolitaines



Vers une armature urbaine équilibrée sur toute l'Europe



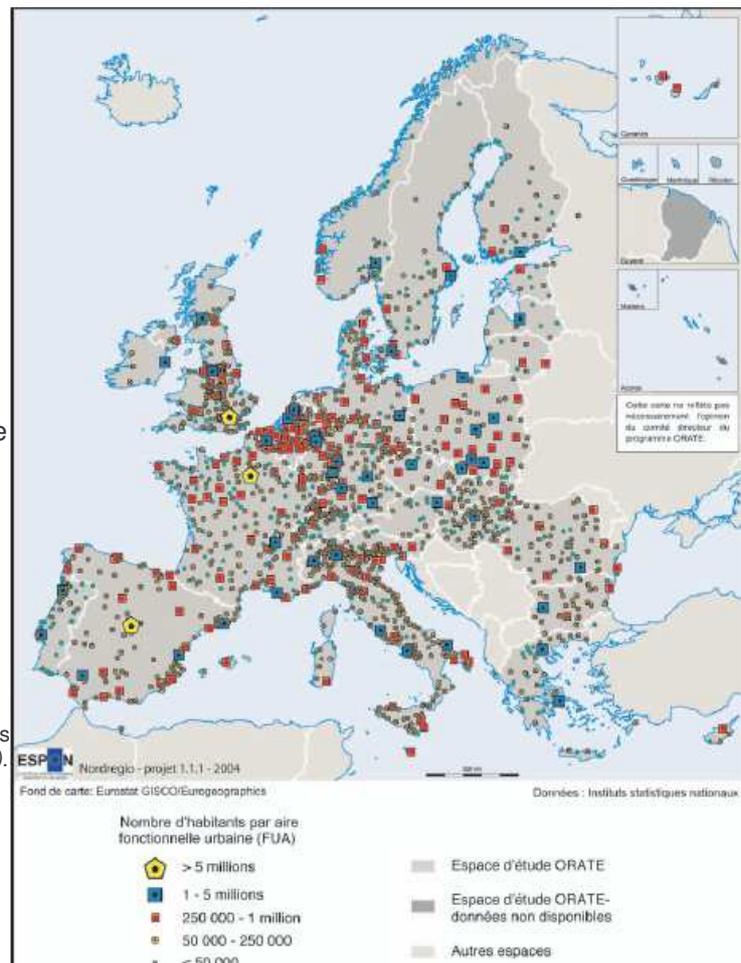
La Dorsale européenne appelée communément "Banane bleue".

L'Europe des villes, n'est plus uniquement dominée par la dorsale Londres – Francfort – Milan, la fameuse "banane bleue" des années 1980, que l'on retrouve bien évidemment sur les cartes représentant l'implantation des places financières ou des sièges sociaux.

Le recentrage de l'Europe vers l'est ainsi que l'émergence d'une Europe de plus en plus multi-polaire (pays du sud avec le Portugal, les Pays Baltes...) sont des faits aujourd'hui indiscutables.

Afin de remédier aux déséquilibres de développement, l'Union européenne s'est dotée en 1999 d'un Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), visant en priorité à un développement polycentrique afin de développer une armature urbaine équilibrée au sein de l'espace européen.

La population en 2000-2001 des aires urbaines européennes (source DATAR, territoires 2030).



La construction du polycentrisme passe par l'organisation de « grappes de villes » organisées en réseaux plus ou moins pérennes, et aptes à offrir collectivement un niveau de services supérieurs suffisamment attractif¹.

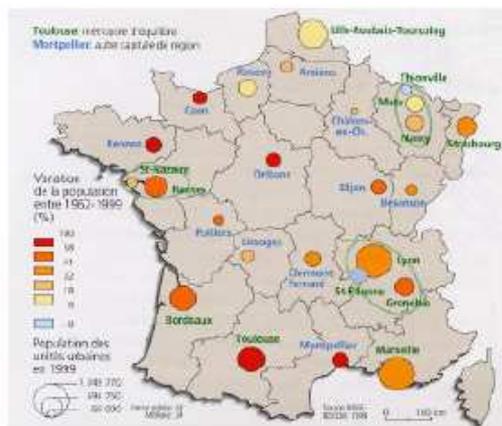
La "Grappe européenne" : des unités spatiales plus petites et plus grandes avec leurs traditions culturelles, sociales et économiques.



Désormais, la notion de "grappe européenne" est utilisée : des unités spatiales plus petites et plus en relation avec leurs traditions culturelles, sociales et économiques.

L'image de la grappe est utilisée car elle renvoie à l'idée d'une collection d'unités interdépendantes et articulées les unes aux autres, tels les grains ramifiés d'une grappe de raisin.

La bonne tenue des métropoles françaises



Source : Reclus, Th. Saint-Julien (Dir), Atlas de France, Territoire et aménagement, Vol. 14, La Documentation française, 2001, p. 64.

La France, qui possède autant de grandes villes que les autres pays européens, compte désormais 30 agglomérations de plus de 200 000 habitants, sur 165 en Europe (14 pays), soit 18 %.

L'Allemagne compte 34 villes de plus de 200 000 habitants, l'Angleterre 32, mais avec un maillage plus serré qu'en France.

Globalement, les villes moyennes françaises ont donc bien résisté à l'épreuve du temps.

Seul manque en fait l'échelon intermédiaire : des villes de 1.5 à 5 millions d'habitants, du type Milan ou Munich.

Les villes françaises soutiennent d'ailleurs très bien la comparaison avec leurs homologues européennes. Une étude a été effectuée en 2003² portant sur 180 villes européennes, selon une méthodologie rigoureuse aboutissant à la comparaison quantitative de quinze indicateurs représentatifs des différentes fonctions métropolitaines qui caractérisent et différencient les villes entre elles.

Pour les villes françaises, les résultats sont considérés comme probants et encourageants.

Les points forts sont notamment : une bonne accessibilité, des manifestations culturelles nombreuses, une forte présence estudiantine et une activité industrielle diversifiée.

Les points faibles : un fort centralisme, un rayonnement scientifique modeste, des villes peinant à passer dans la catégorie supérieure, des faiblesses économiques, et enfin des villes à faible rayonnement et à dominante industrielle marquée (Angers, Saint-Etienne, Rouen, **Clermont-Ferrand**).

¹ Source K. KUNZMANN

² Source DATAR, Les villes européennes, analyse comparative

**Rayonnement des villes françaises
en comparaison à d'autres villes européennes**

Rayonnement (classe)	France	Autres villes européennes	Nombre de villes européennes par classe
1 : métropoles de rang mondial	Paris (1)	Londres	2
2 : métropoles européennes majeures	-	Amsterdam, Madrid, Milan	3
3 : métropoles européennes	-	Berlin, Munich, Lisbonne, Barcelone, Bruxelles, Vienne, Stockholm, Rome	8
4 : grandes villes d'importance européenne	Lyon, Marseille, Toulouse (3)	Cologne, <u>Frankfort</u> , Düsseldorf, Hambourg, Dublin, Athènes, Zurich, Genève, Copenhague, Helsinki, Oslo, Florence	15
5 : grandes villes à potentiel européen	Strasbourg, Bordeaux, Lille, Nice, Montpellier, Nantes, Grenoble (7)	<u>Stuttgart</u> , Hannover, Birmingham, <u>Manchester</u> , Rotterdam, Anvers, Bilbao, Séville, Porto, Naples, <u>Turin</u> , ...	34
6 : villes d'importance nationale affirmée	Cannes, Rennes, Nancy, Dijon, Rouen, Angers, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Brest (9)	Dresde, Brême, Leipzig, Liverpool, <u>La Haye</u> , Gand, Heindhoven, Lausanne, <u>Gênes</u> , Bari, Palerme, Saragosse, ...	39
7 : autres villes d'importance nationale	Tours, Metz, Reims, Toulon, Le Havre, Orléans, Saint-Etienne, Valenciennes, Béthunes, Lens (10)	Sarrebruck, Cardiff, Brighton, Leicester, <u>Liège</u> , Cordoue, Saint-Sébastien, Valladolid, Bergame, ...	79
Nombre de villes de plus de 200 000 habitants	30	150	180

Sur une échelle de rayonnement allant de 1 à 7, la ville de Clermont-Ferrand se classe ainsi à l'échelle 6 (ville d'importance nationale affirmée), sans évolution par rapport au classement comparable effectué presque 15 ans auparavant.

Évolutions depuis 1989 (étude Brunet) :

- En gras : villes ayant progressé d'une ou deux classes
- En souligné : villes ayant régressé d'une ou deux classes

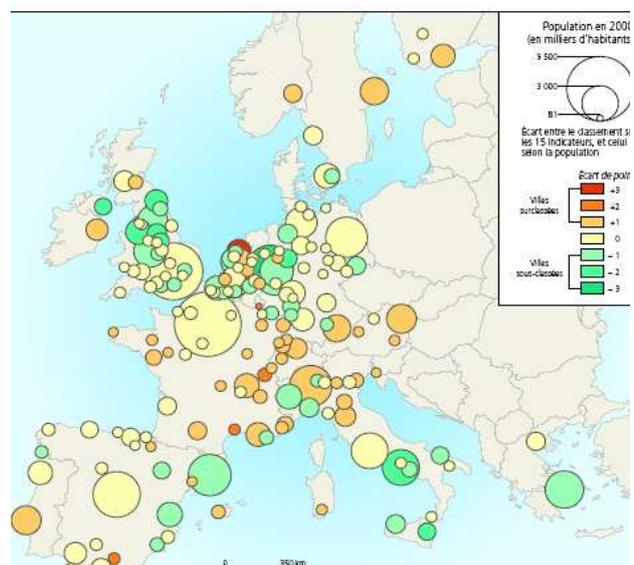
Source DATAR, Les villes européennes, analyse comparative

17. Niveau de rayonnement et taille des villes

La même étude comparative montre aussi que certaines métropoles françaises telles que Clermont-Ferrand ont un rayonnement légèrement plus fort que leur poids démographique.

La "taille humaine" des métropoles moyennes leur confère un avantage compétitif intéressant à exploiter pour rivaliser avec des métropoles plus importantes a priori.

Source: DATAR



En effet, leur dimension spatiale réduite permet de limiter les "déséconomies d'agglomération", grâce à :

- un coût moindre du foncier
- une limitation de la perte de temps dans les embouteillages
- l'accès plus rapide aux services
- une relation facilitée (moins anonyme) des entreprises entre elles ainsi qu'avec les différentes administrations
- une facilitation des échanges physiques et de la résolution de certains problèmes

En résumé, dans les villes moyennes, les gains de productivité sont facilités par la qualité des réseaux et des coopérations tissées autour des projets.

Une métropole régionale...

L'agglomération clermontoise est reconnue comme métropole régionale moteur du développement économique et se trouve au centre d'un système urbain continu (cf chapitre 1) comprenant plusieurs aires urbaines : Vichy, Thiers, Issoire, et plusieurs pôles d'emploi ruraux tel Gannat.

Dans le cadre du PASER³ 2004-2006 et de l'orientation n°4 "Ouvrir l'Auvergne et assurer un développement durable, équilibré et solidaire des territoires", l'Etat incite à conforter Clermont-Ferrand dans son rôle de capitale régionale pour :

- développer son rayonnement européen
- accroître son attractivité à l'échelle nationale

Sur ce dernier point, il convient de signaler que les métropoles moyennes de France (comprises entre 200 000 et 550 000 habitants) jouant le rôle de capitale institutionnelle de leur région, comme c'est le cas pour Clermont-Ferrand, ont fait l'objet d'une étude très récente⁴ aboutissant à une approche comparative, spécifique et pertinente, de leur attractivité.

Basée sur une comparaison des performances sur la période 1990-1999 de chaque unité urbaine et ville-centre selon différents critères en matière de population (évolution de la population totale, de la population jeune, de celle des 60 ans ou plus...) et d'emploi (taux d'activité, emploi des cadres...), elle aboutit à une hiérarchie très nette de l'attractivité des différentes métropoles, dans laquelle Clermont-Ferrand (considéré aussi bien à l'échelle de la ville-centre qu'à l'échelle de l'aire urbaine) arrive en dernière place.

Tableau 23. L'attractivité relative des métropoles moyennes régionales en France

Commune-centre des métropoles moyennes régionales		Unité urbaine des métropoles moyennes régionales	
rang		rang	
1	Orléans	1	Montpellier
2	Montpellier	2	Rennes
3	Dijon	3	Orléans
4	Rennes	4	Caen
5	Metz	5	Dijon
6	Caen	6	Metz
7	Clermont-Ferrand	7	Clermont-Ferrand

Le commentaire du résultat de l'étude est le suivant:

"...Enfin, Clermont-Ferrand se classe incontestablement au dernier rang, dix-sept points derrière la sixième, étant en dernière position aussi bien selon les critères de population que selon ceux de l'emploi⁵

³ Projet d'actions stratégiques de l'Etat en Auvergne

⁴ L'attractivité des métropoles moyennes en France, DIACT, 2006

⁵ Ibidem, page 49

En matière de forces et faiblesses, cette même étude note :

" Au dernier rang du classement général, donc ayant la moins bonne attractivité relative, Clermont-Ferrand dispose néanmoins de plusieurs avantages, dont deux essentiels ont chacun leur revers. Parmi ses atouts, il faut citer la place sans équivalent dans l'armature urbaine de sa région, avec 30 000 étudiants (et des écoles d'ingénieurs), un important potentiel de recherche [...], et l'accroissement du secteur tertiaire grâce à sa fonction régionale. Son bon réseau autoroutier permet de rallier rapidement Paris, le midi, la vallée du Rhône et Bordeaux, Clermont-Ferrand devenant le centre géographique autoroutier de la France.[...] Clermont-Ferrand n'apparaît pas comme une agglomération complètement sinistrée [...] Son rayonnement se limite [...] à des territoires démographiquement affaiblis et fortement vieilliss."

Le second point fort ayant son revers est l'existence d'une grande firme multinationale [...] Mais l'entreprise Michelin est évidemment confrontés en permanence au défi de la compétitivité, qu'elle a jusqu'à présent assuré avec un plein succès, d'où une tendance implicite à considérer Michelin comme une rente, ce qu'elle ne peut être compte-tenu du secteur compétitif dans lequel elle évolue. D'ailleurs, la réussite de l'entreprise Michelin a notamment nécessité [...] des réductions d'effectifs dans ses emplois directs sur Clermont-Ferrand. Or, les activités susceptibles de concourir à la diversification de l'économie clermontoise restent insuffisantes. [...] Les services aux entreprises sont sous-représentés et la fonction commerciale est relativement faible. Enfin, [...] son image de marque demeure négative, malgré un environnement de qualité."

Notons toutefois que cette étude, certes réalisée en 2006, s'appuie sur les données statistiques nationales des années 1990 à 1999. Elle ne prend pas en compte les effets des initiatives prises par les collectivités ces 5 dernières années, de même que l'inversion de tendance qui semble s'amorcer en matière de population communale d'après les recensements effectués entre 2004 et 2006 (cf chapitre 2 le défi démographique).

Par ailleurs, une étude qualitative menée en 2003 pour le compte de la DATAR⁶, basée sur l'observation de 15 indicateurs de rayonnement, positionne l'agglomération clermontoise au 85ème rang des 180 plus grandes agglomérations européennes.

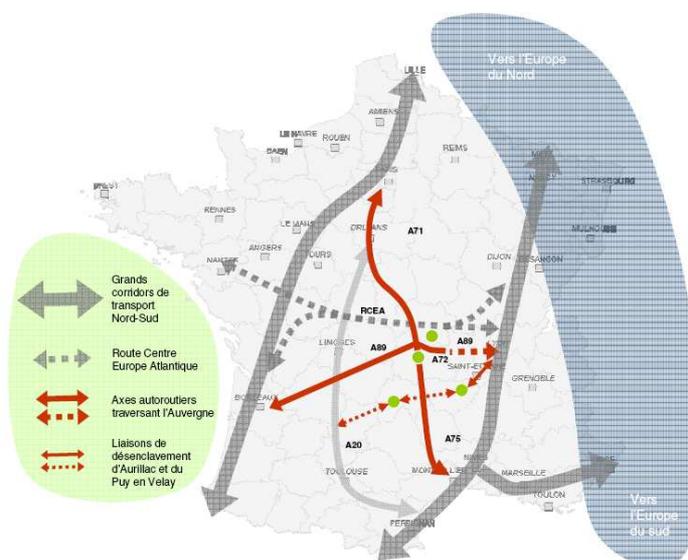
...qui renforce son accessibilité...

Le Grand Clermont possède des équipements structurants dont le niveau de service et de performance constitue une base minimale pour conforter l'agglomération clermontoise dans sa fonction de métropole régionale.

En matière d'infrastructures routières, Clermont figure désormais au coeur d'un maillage autoroutier européen

Longtemps évité par les grands axes d'échanges et de transit, la métropole clermontoise bénéficie désormais avec l'aménagement des autoroutes A71, A72, A75 et A89, d'une ouverture cardinale qui lui permet de conforter son dynamisme régional et d'acquérir une place stratégique au sein des échanges nationaux et internationaux.

L'axe de transit Nord Sud a pour ambition d'assurer une alternative au couloir rhodano-lotharingien.



Source: MENSIA Conseil, agence Clermont Métropole

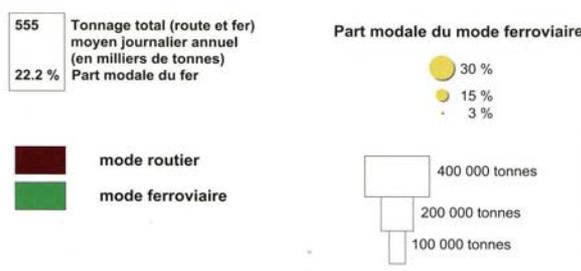
⁶ C. ROZENBLAT, P. CICILLE, Les villes européennes : analyse comparative, DATAR 2003

Cependant la desserte ferroviaire vers les autres métropoles reste insuffisante

"En matière ferroviaire, la desserte des grandes métropoles n'est pas compétitive vers le Nord et l'Est et apparaît encore totalement insuffisante vers le Sud et l'Ouest". Ce constat identifié dans le diagnostic d'agglomération de mars 2000 est encore d'actualité malgré les efforts réalisés sur la ligne Clermont – Paris avec la mise en service de Théoz. Sur le parcours Clermont-Lyon, 18 minutes ont été gagnées suite à la suppression du rebroussement de St Germain-des-Fossés en décembre 2006.



En matière de transport de marchandises, la part du fret ferroviaire est marginale avec 5% de part de marché en 2005⁷, du fait que Clermont n'est pas situé sur les deux grands corridors terrestres de transports.



Le plus important Hub aéroportuaire des métropoles régionales moyennes (avec celui de Montpellier)

L'aéroport de Clermont Auvergne est desservi quotidiennement par des liaisons vers 13 villes françaises et 4 villes européennes. Le trafic est en légère progression (+1% au premier semestre 2006) après un déclin important suite à la réorganisation du Hub. Des adaptations et des suppressions de lignes ont eu lieu en début d'année 2007.

Il bénéficie, d'une connexion directe au réseau autoroutier et d'un accès rapide au centre de l'agglomération (15 minutes).

Enfin, le recul très net de l'activité de l'aéroport de St Étienne par rapport à celui de Clermont-Ferrand est à prendre en compte dans le contexte du transfert de propriété des infrastructures. En effet, au début de cette année un syndicat mixte composé du Conseil Régional, du Conseil Général du Puy-de-Dôme et de la communauté d'agglomération de Clermont-Ferrand est devenue propriétaire de l'aéroport et pour une année encore, la CCI est gestionnaire de l'aéroport jusqu'à désignation d'un nouveau délégué.

⁷ source DRE, observatoire régionale des transports

...et son attractivité

Le Grand Clermont dispose également d'équipements structurants...

Des infrastructures sportives qui ont déjà permis d'organiser des événements de haut niveau relayés par les médias (meeting d'athlétisme avec les 100 meilleurs athlètes mondiaux le 9 février, coupe Davis, championnat du monde junior de rugby, prologue du rallye Paris Dakar...). Il s'agit d'une offre diversifiée et supérieure, en superficie d'équipements sportifs, à d'autres capitales régionales ayant un nombre d'habitants très proche (Limoges, Amiens) ou supérieur (Dijon).

Un zénith et la Grande Halle d'Auvergne qui ont permis la tenue de manifestations d'ampleur nationale.

Un dispositif d'enseignement supérieur et de recherche très complet comportant actuellement deux universités dont deux IUT, et six écoles d'ingénieurs et conforté par la présence en région de cinq organismes de recherche (INRA, CNRS, Cemagref, INSERM, LCPC). La grande majorité des disciplines scientifiques et technologiques sont ainsi enseignées..

Le potentiel intellectuel (enseignants-chercheurs, chercheurs, étudiants) ainsi constitué est tout à fait considérable et propre à attirer les jeunes générations, notamment au plan international, et à accompagner le développement économique de l'agglomération.

Un important tissu de laboratoires de recherche (une soixantaine d'unités de recherche dans le secteur public) couvrant largement l'éventail des disciplines scientifiques et technologiques et auquel est associé plusieurs structures d'aide au transfert technologique (CASIMIR, CNEP, ADIV, Méc@prod) et à la création d'entreprises innovantes (Auvergne Valorisation, BUSI).

....mais le Grand Clermont doit mieux affirmer son rôle de capitale régionale

Le Grand Clermont doit promouvoir des dynamiques de coopération entre métropoles nationales ou européennes. En effet les démarches de coopération métropolitaine incitent et accompagnent les acteurs locaux dans leurs réflexions sur le potentiel de leurs territoires dans une perspective à long terme et à une large échelle géographique.

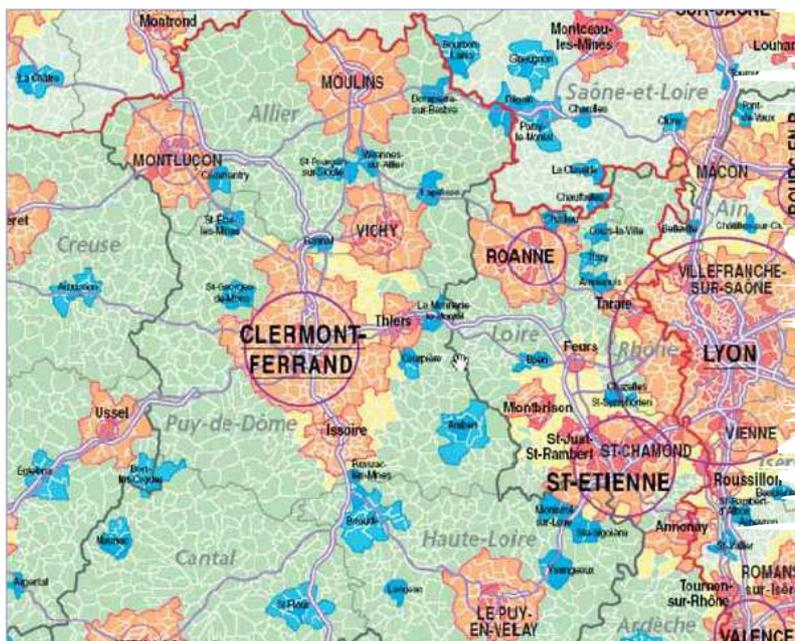
...« La compétition ne doit plus s'exercer au sein même de nos métropoles, entre centre et périphérie et entre la grande ville et les villes moyennes qui gravitent autour d'elle : l'heure est à la complémentarité et à la coordination pour formuler et porter un projet métropolitain de niveau européen ou international. C'est bien à l'échelle européenne, voire mondiale, que se joue la compétition des villes aujourd'hui.

La coopération est vue comme un préalable, une condition nécessaire, à l'énonciation d'un projet métropolitain. C'est grâce à elle que ce projet pourra être ambitieux. Étant partagé par les multiples acteurs de la métropole et de sa région, il aura les plus grandes chances de se concrétiser pour développer significativement son attractivité »⁸.

⁸ source DIACT document appel à projet juin 2004

Le Grand Clermont doit ainsi :

- mieux préciser sa stratégie de métropole régionale en concertation avec les villes moyennes auvergnates et en alliance étroite avec les espaces Issoire – Thiers – Vichy.
- dynamiser la coopération engagée avec l'agglomération lyonnaise
- construire des partenariats durables avec des métropoles européennes de taille comparable, de tels fonctionnements en réseaux des villes constituant des accélérateurs d'innovation.



A titre d'illustration, dans le domaine sportif, les deux pôles géographiques en mesure d'accueillir des manifestations sportives d'envergure internationale sont l'agglomération clermontoise, dotée d'équipements de haut niveau et l'agglomération vichyssoise, dotée du CREPS et d'une bonne capacité d'hébergement. Chacune d'elles peut mener sa politique de développement et, en agissant de façon complémentaire, renforcer globalement l'attractivité de la région Auvergne.

La mise en oeuvre de nouveaux projets d'équipement sportifs sur Vichy (CREPS) et Bellerive-sur-Allier (centre aquatique) ainsi que du projet de construction d'un centre d'hébergement et de formation des sportifs de haut niveau sur l'agglomération clermontoise, participerait ainsi d'une stratégie d'alliance et d'équilibre entre ces deux pôles.

....au service des villes et territoires d'Auvergne

Le chapitre suivant traitant de l'amélioration de la desserte ferroviaire de Clermont-Ferrand permet d'illustrer comment les efforts portés sur la capitale régionale bénéficient aussi par effet de ricochet aux autres villes d'Auvergne.

Un autre thème pouvant illustrer cette synergie conciliant compétitivité et développement durable de tout le territoire auvergnat est celui de l'enseignement supérieur.

Les Universités, les grandes Ecoles et les laboratoires de recherche présents sur le Grand Clermont contribuent au rayonnement et à l'ouverture internationale de l'Auvergne.

C'est la raison pour laquelle le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 comporte un important volet financier destiné à:

- accompagner la mise en place du pôle régional d'enseignement supérieur (PRES)
- rénover le campus universitaire des Cézeaux
- co-financer la bibliothèque communautaire et inter-universitaire (BCIU)
- assurer le transfert de l'Ecole d'architecture
- réorganiser le site universitaire clermontois
- co-financer plusieurs axes de recherche dans les domaines de la santé, de l'agro-alimentaire, de l'environnement et de l'informatique
- soutenir les pôles de compétitivité
- soutenir le déploiement des technologies de l'information et de la communication, notamment en zone rurale et accompagner le développement du secteur des services dématérialisés accessibles aux entreprises et aux citoyens

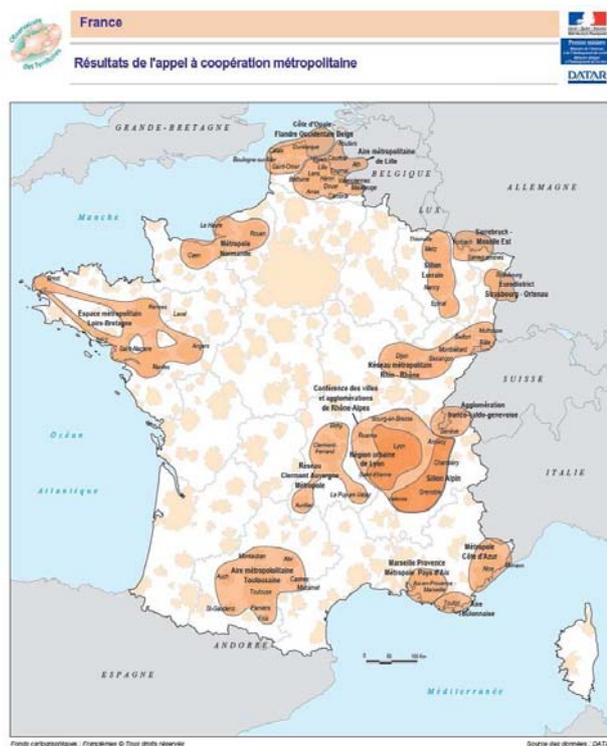


Tendances

Le réseau Clermont-Auvergne-Métropole, une dynamique récente

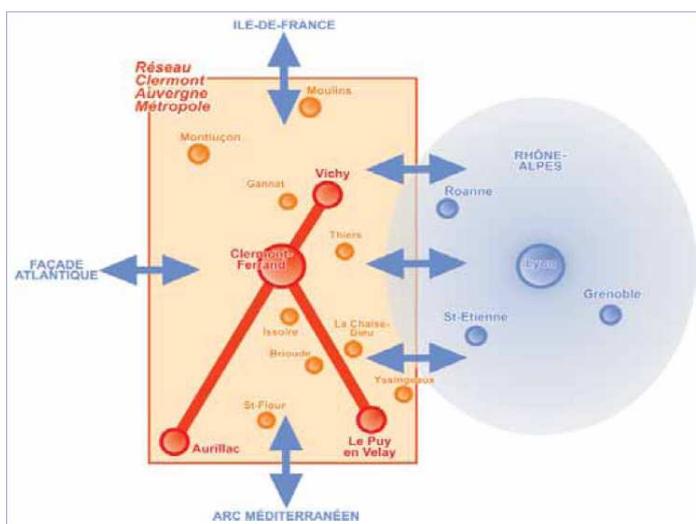
Dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en 2004, le succès de la candidature clermontoise traduit cette volonté de partage et de collaboration active entre territoires autour de projets porteurs de rayonnement et de compétitivité aux échelles nationale et européenne.

L'appel à coopération métropolitaine a constitué un véritable levier de coopération entre acteurs, les projets thématiques en cours étant sources de développement économique et d'aménagement du territoire du fait qu'ils représentent des secteurs directement porteurs (tel les biotechnologies, l'ingénierie de la mobilité, etc.) ou des outils indispensables à la compétitivité des territoires (accessibilité, haut et très haut débit).



Neuf axes de coopération métropolitaine

En effet, cette coopération a permis l'émergence de projets qui n'auraient certainement pas pu être développés sans ce contexte d'appel à coopération métropolitaine :



Les neufs axes :

- 1 Cancéropôle
- 2 Biopôles, bioparcs
- 3 Ingénierie de la mobilité
- 4 Accessibilité / développement
- 5 Haut, très haut débit
- 6 Grands événements touristiques et culturels
- 7 Routes des villes d'eaux
- 8 Métropole lecture
- 9 Coopération Clermont - Vichy et Rhône-Alpes

- le cancéropôle (centre Jean Perrin et CHU) et sa tumorothèque (plate-forme pour fournir en quantité et en qualité des spécimens biologiques) et la coopération avec Rhône-Alpes ;

- les biopôles et bioparcs et la dynamique des bioclusters ;

- La recherche en ingénierie de la mobilité orientée vers le développement de Véhicules Individuels Publics pour la desserte de zones urbaines en liaison avec le Tramway, ou pour le déplacement de personnes à mobilité réduite;

- les TIC porteurs de rééquilibrage entre territoires (zones denses bien desservies et zones rurales ou moins denses mal couvertes et à des coûts élevés).

Une meilleure desserte ferroviaire inscrite au contrat de projet 2007-2013

L'amélioration de la desserte ferroviaire autour de Clermont-Ferrand reste un enjeu majeur, concrétisé par la priorité donnée dans le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 à la poursuite du désenclavement ferroviaire de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne.

L'objectif de mettre Clermont à moins de 3 heures de Paris et moins de 2 h 15 de Lyon contribue à rapprocher la métropole régionale des lignes à grande vitesse par l'intermédiaire des gares et des aéroports de Paris et de Lyon, et des réseaux ferroviaires vers le nord, le sud et l'est de l'Europe. Citons à cet égard le projet de Transversale ferroviaire fret et voyageurs Alpes Atlantique (T.A.A.) qui s'inscrit dans le corridor Lisbonne – Kiev passant par Bordeaux, Lyon, Milan et Zagreb, élaboré par l'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO) et soutenu par l'association des villes européennes de la grande vitesse.

L'amélioration de la liaison Clermont – Paris par des renforcements de voie ou des adaptations de signalisation, sera optimisée par des évolutions attendues en matériel roulant (automoteur 220 km/h, TER apte à 200 km/h).

L'amélioration de la liaison Clermont – Lyon permettra de faciliter les déplacements liés aux échanges économiques entre les agglomérations lyonnaise et clermontoise, ainsi que d'optimiser l'accès de la métropole aux réseaux structurants LGV (gares de Lyon Part-Dieu, Saint Exupéry, hub ferroviaire pour le fret vers le Sud et l'Est de l'Europe).

L'amélioration de l'offre ferroviaire entre Clermont et Aurillac ainsi qu'entre Clermont et le Puy-en-Velay permettra aussi de favoriser l'accès de ces deux préfectures vers les fonctions supérieures métropolitaines et régionales, ainsi que, par contrecoup, au noeud des réseaux LGV.

Enfin, la promotion de l'intermodalité (desserte périurbaine, pôles d'échanges intermodaux et tramway) dans les zones densément peuplées comme Clermont, se justifie dans une perspective de développement durable mais également au titre du droit au transport pour une meilleure inclusion sociale.

Au global, la participation de l'Etat à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Clermont-Ferrand se monte à 70 M€ dans le CPER 2006-2013 (sur les 282 M€ apportés au total par l'Etat).

► Enjeux en matière de dynamiques métropolitaines

A l'échelle supra-Scot,

Nouer des alliances ciblées avec des métropoles nationales de rang supérieur (Lyon) ou européennes, dans les domaines porteurs d'innovation, de compétitivité économique ou dans les domaines culturels et identitaires.

Consolider la fonction de métropole régionale

Le Grand Clermont gagnerait à stimuler, encore, des synergies à des échelles plus vastes, notamment celles du réseau des villes d'Auvergne (Clermont, Aurillac, Le Puy, Montluçon, Moulins, Vichy) et celles de la région urbaine clermontoise (Vichy, Gannat, Thiers, Issoire, Brioude).

Un exemple parmi d'autres : dans le domaine du sport de haut niveau, coordonner les équipements entre Vichy et Clermont-Ferrand en matière d'hébergement et de formation des sportifs de haut niveau, d'une part au travers de la production des nouveaux équipements sportifs et d'autre part au travers du fonctionnement en réseau de l'ensemble des équipements.

A l'échelle du Grand Clermont,

Intégrer les projets émergents et les équipements structurants issus de la démarche de coopération métropolitaine.

Etre attentif aux besoins des 3 pôles de compétitivité du territoire (Céréales Vallées, Innoviandes et Viaméca), et sur le territoire de l'agglomération à ceux des structures d'aide au transfert technologique (CASIMIR, CNEP, ADIV, MEC@PROD), et de pré-incubation (Auvergne Valorisation) et d'incubation (BUSI) d'entreprises innovantes.

Créer un lieu pérenne d'échange et de coordination des réflexions sur le développement de l'espace allant d'Issoire à Vichy.