



# Aménager durablement le territoire du Grand Clermont

**a**

Promouvoir de nouvelles formes de développement urbain orientées sur la gestion économe de l'espace et des déplacements

**b**

Poursuivre les démarches engagées pour de nouveaux modes d'habitat de qualité adaptés aux besoins

**c**

Améliorer l'accessibilité du territoire et renforcer la desserte des pôles de vie par une offre performante en transports collectifs

**d**

Penser l'offre commerciale avec de nouvelles exigences urbanistiques et environnementales



**a**

**Promouvoir de nouvelles formes  
de développement urbain orientées  
sur la gestion économe de l'espace  
et des déplacements**





## Une péri-urbanisation déjà ancienne

A l'échelle de l'aire urbaine (définition INSEE 1999), la population vivant dans l'attraction de Clermont-Ferrand a quasiment doublé entre 1946 et 1999, passant de 240 000 habitants à un peu plus de 410 000 habitants.

L'extension des zones urbanisées liées à l'habitat s'est essentiellement déroulée entre les années 1950 et 1975, l'habitat individuel apparaissant à cette époque comme la meilleure solution pour diversifier un mode d'habitat jusque-là quasi exclusivement collectif ou semi-collectif.

A titre d'illustration, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Clermont-Ferrand (SDAU de 1975) préconisait la "réalisation éventuelle d'au moins 66% de l'habitat sous forme de villas individuelles".

## L'étalement urbain se poursuit au cours des dix dernières années

Entre 1995 et 2005, avec une croissance démographique d'environ 20 000 habitants, les surfaces urbanisées du Grand Clermont ont augmenté d'environ 2000 hectares,<sup>1</sup> en grignotant pour l'essentiel sur les terres agricoles (1900 ha), et pour le reste sur les espaces naturels (100 ha). Ces derniers ont donc été relativement épargnés.



Photo : Gilles Michel – CIFP Clermont-Ferrand

<sup>1</sup> source : agence d'urbanisme Clermont Métropole et DDE 63

Les surfaces urbanisées ont été majoritairement consacrées à l'habitat, les zones d'activités et les équipements représentant les autres grands postes de consommation foncière.

Les surfaces urbanisées augmentent deux fois plus vite (+11%) environ que la population (+5%). La consommation moyenne d'espace est de 1000 m<sup>2</sup> rapporté à l'habitant supplémentaire sur le Grand Clermont, dont environ 800 m<sup>2</sup> consacré à l'habitat.

	1995	2005	Variation
<i>Population (nbre d'habitants)</i>	380000	400 000	+ 5 %
<i>Surfaces urbanisées</i>	18 500 ha	20 500 ha	+ 11%

Source: agence d'urbanisme et de développement, d'après Spot Théma

## Un développement au détriment de la ville centre

Selon une étude récente<sup>2</sup>, parmi les 73 aires urbaines de plus de 100 000 habitants, certaines se sont développées de façon inégale depuis 1990.

Pour certaines aires urbaines telles Nancy, Lyon, Nantes ou Angers, la ville centre a retrouvé son attractivité au détriment de sa périphérie.

D'autres aires urbaines (Poitiers, Tours, Orléans, Toulouse...) se sont agrandies, la ville centre a perdu en attractivité, la forte progression des banlieues a dépassé celle de la couronne péri-urbaine et celle de la ville centre.

Enfin, certaines aires urbaines se sont densifiées au détriment de la ville centre, c'est le **cas de Clermont-Ferrand** mais aussi de Limoges, Saint-Etienne ou Montauban. A la différence d'agglomérations très attractives, elles ont connu un développement péri-urbain autour d'un bassin d'emploi globalement dense.

## L'étalement, un faisceau de facteurs

Le phénomène est national. La croissance démographique des agglomérations n'explique désormais qu'une partie de l'étalement urbain. D'autres facteurs entrent en jeu.

L'étalement urbain intervient dans une zone donnée lorsque le taux d'occupation des terres et la consommation de celles-ci à des fins d'urbanisation sont plus rapides que la croissance de la population sur une période donnée.

En France comme en Europe, l'étalement urbain est plus causé par l'évolution des modes de vie et de consommation que par celle de la population. Plus d'un quart du territoire de l'Union européenne est déjà affecté par l'urbanisation<sup>3</sup>. Les Européens vivant mieux, plus longtemps et malheureusement plus seuls, leur demande d'espace vital augmente. Si les rythmes actuels d'urbanisation observés se confirment, la surface urbanisée de l'Europe pourrait doubler en un peu plus d'un siècle.

<sup>2</sup> Etude rétrospective et prospective des évolutions de la société française (1950-2030) sur les trajectoires des différentes agglomérations, CERTU, 2003

<sup>3</sup> Source: rapport "Urban Sprawl in Europe" (nov 2006, Agence européenne pour l'environnement AEE),

Ainsi, la croissance démographique des agglomérations n'explique désormais qu'une partie de l'étalement urbain.

..."De manière schématique, l'augmentation de la superficie consacrée à l'habitat s'explique de la manière suivante<sup>4</sup> :

- pour 1/5 par l'augmentation de l'habitat
- pour 2/5 par la diminution du nombre de personnes par logement
- pour 2/5 par la forte croissance de la part du logement individuel qui résulte à la fois d'un choix politique et de choix individuels."

## Repérer les moteurs principaux de l'étalement sur le Grand Clermont

En général, quatre facteurs sont les plus souvent cités :

- un attachement des français à la maison individuelle,
- un prix élevé du foncier disponible en zone agglomérée,
- la faible qualité écologique des villes ou le déni des besoins environnementaux des habitants,
- la modernisation des infrastructures, routières notamment.

Le diagnostic en cours gagnera à évaluer finement ces facteurs sur le territoire du Grand Clermont.

### Les moteurs de l'étalement urbain

#### Facteurs macro-économiques

- croissance économique
- mondialisation
- intégration européenne

#### Facteurs micro-économiques

- augmentation du niveau de vie
- coût du foncier
- disponibilité de terres agricoles de faible valeur
- concurrence entre collectivités

#### Facteurs démographiques

- Croissance de la population
- Augmentation du nombre de ménages

#### Choix liés au logement

- Demande de plus d'espace par habitant
- Attrait pour l'habitat individuel

#### Problèmes urbains

- Mauvaise qualité de l'air
- Bruit
- Appartements trop petits
- Insécurité
- Problèmes sociaux
- Manque d'espaces verts
- Niveau des écoles

#### Transports

- possession de véhicules personnels
- Développement des routes
- Faible coût de l'essence
- Transports en commun insuffisants

#### Gouvernance

- Déficit de planification urbaine
- Mise en œuvre insuffisante des plans d'urbanisme
- Manque de coordination et coopération entre collectivités

European Environment Agency, *Urban sprawl in Europe, the ignored challenge*, novembre 2006

## Ne pas se contenter d'une simple vision consommatrice du territoire

Sur le Grand Clermont, le rythme de consommation foncière ne semble pas remettre en cause les grands équilibres globaux puisque les espaces naturels et agricoles continuent d'occuper plus de 80% de la superficie du territoire.

L'étalement urbain, pour le Grand Clermont, semble relativement faible comparé à la moyenne française. Mais il faut le replacer dans un contexte local avec des atouts paysagers de proximité ou d'importance métropolitaine (chaîne de Puys, plateau de Gergovie, Côtes de Clermont, Chanturgue ...), ainsi que des atouts en matière d'agriculture (plaine de Limagne).

<sup>4</sup> extrait du rapport de l'IFEN "L'environnement en France", édition 2006

Cet étalement apparaît alors comme un réel problème, car :

- il touche directement des espaces remarquables et il influence fortement le paysage (urbanisation remontant sur les côteaux ...)
- l'urbanisation s'est faite sans réflexion urbaine architecturale et globale (défaut de qualité des lotissements et des zones d'activités ou de commerces par exemple).

En 2005 le potentiel d'urbanisation<sup>5</sup> sur le Grand Clermont est estimé à environ 3300 ha constituant, dans l'hypothèse d'un scénario tendanciel de développement de l'urbanisation, une "réserve" d'urbanisation pour les 20 prochaines années. La répartition de cette capacité de développement privilégie d'une part la ville centre et sa 1ère couronne (l'espace urbain métropolitain, 45%) et d'autre part les espaces péri-urbains (40%). Le potentiel des 7 pôles de vie ne représentant qu'environ 15% de ces réserves.

## **L'étalement urbain une entrave au développement durable du territoire**

En s'accompagnant du développement d'infrastructures, notamment de transport, et d'usages multiples des sols, l'étalement urbain et son corollaire en matière d'artificialisation des surfaces contribuent :

- à la fragilisation voire à la disparition des espaces agricoles, forestiers, pastoraux, et avec eux, la biodiversité
- au ralentissement des processus d'infiltration des eaux de pluie, à l'accélération du ruissellement, à l'accentuation des dynamiques d'érosion des terres et du risques d'inondation
- à l'augmentation du coût énergétique de ce type de développement (accroissement des réseaux et des déplacements, plus grande difficulté à chauffer et isoler thermiquement les constructions de faible densité qui accompagnent l'étalement urbain)
- à la ségrégation sociale et spatiale, en repoussant les ménages les plus endettés en lointaine périphérie (attire moins de coût du foncier), en favorisant la dépendance à la voiture particulière, (dans un contexte annoncé d'inflation des cours mondiaux du pétrole).

---

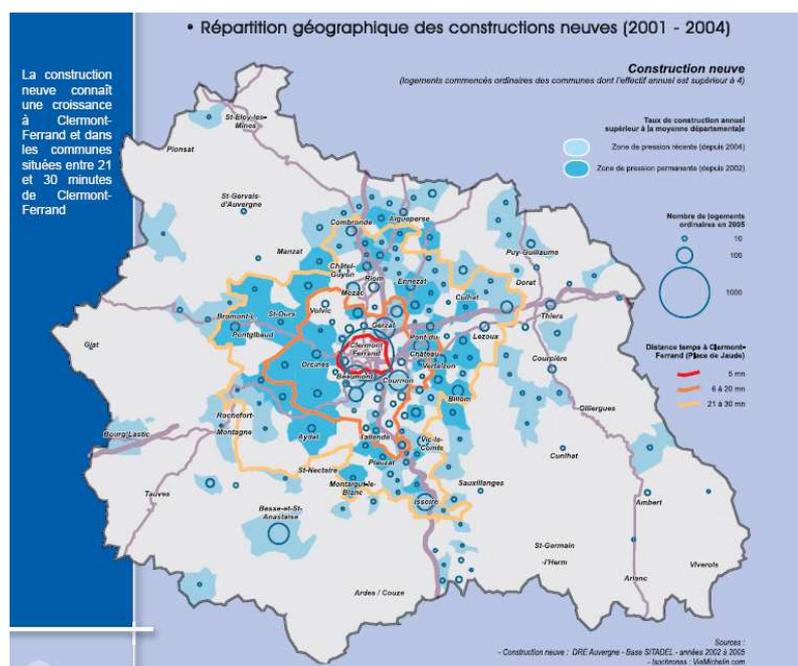
<sup>5</sup> source agence d'urbanisme Clermont Métropole octobre 2006



## La péri-urbanisation, un phénomène qui se poursuit

Le rythme de construction neuve est toujours important, stable dans les secteurs périphériques de la 1ère couronne, en augmentation dans les 2ième et 3ième couronnes.

Au coeur de l'agglomération, la construction neuve est dopée par le dispositif "De Robien".



Extrait de l'observatoire des déplacements 2003-2005, source DRE-Sitadel.

## Augmentation du coût des énergies et prise de conscience du réchauffement climatique

- La perspective d'un prix du baril de pétrole avoisinant les 100 \$ qui met en lumière le poids croissant du poste « déplacements » dans le budget des ménages, ce malgré les progrès technologiques ou l'émergence de nouveaux carburants de substitution ,
- la fragilisation inquiétante des ménages modestes qui en découle,
- la sensibilité « éco-citoyenne » grandissante des populations face au changement climatique et à l'urgence d'une plus grande prise en compte de l'environnement,

constituent autant de phénomènes et tendances sociétales qui sont appelés à enrayer la dynamique de l'étalement urbain.

## Répondre à la demande d'habitat individuel

**Produire une offre foncière** pour expérimenter de nouvelles formes d'habitat individuel dense sur les bourgs centres et l'agglomération clermontoise, et fixer des niveaux d'intensité de développement urbain, à l'instar d'autres agglomérations (Montpellier).

**Coordonner une offre d'habitat variée** sur l'aire urbaine et les pôles de vie.

**Développer à l'instar d'autres métropoles, une politique incitative en zone urbaine en faveur des ménages modestes candidats à l'accession.**

**Développer une politique vigoureuse d'urbanisme sur les quartiers centraux** pour en améliorer la qualité de vie (espaces publics, services, modération de la circulation automobile en faveur des modes doux) et stimuler les initiatives privées en matière de revalorisation du patrimoine et d'activités de services.

**Coordonner systématiquement espaces urbanisés nouveaux et transports en commun** à niveau de service élevé.

**Enrayer la fuite des équipements commerciaux vers la périphérie** qui incite à l'augmentation des déplacements et conforte le recours à la voiture particulière et qui s'avère très consommateur d'espace (voirie de desserte, espace de stationnement).

*Concernant l'aspiration des gens à quitter la ville<sup>6</sup>*

*Selon Francis Beaucire<sup>7</sup>, ... « La moitié des ménages en grand périurbain font ce choix pour accéder à un grand nombre de m<sup>2</sup>, donc à un meilleur confort de la vie quotidienne, et l'autre pour ne pas habiter en ville. Donc si on offre du m<sup>2</sup> à des prix attractifs dans des zones mieux choisies, plus concentrées, à des populations qui n'ont choisi le périurbain que par défaut, on a un « potentiel » de 50 % de détournement territorial de l'aspiration urbaine ».*

<sup>6</sup> Actes de l'Université européenne d'été 2005– conception de la ville et mobilité - Clermont-Ferrand

<sup>7</sup> Professeur à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - Université européenne d'été 2005– Clermont-Ferrand