



**G**âce au tramway, Clermont franchit une étape importante dans son développement. Elle joue, aujourd'hui, en première "division", à côté d'autres grandes villes. Cette étape lui permet d'améliorer son image, son rayonnement et de devenir ainsi plus attractive. Mais au-delà du système de transports innovant, Clermont a pu mener, enfin, une véritable politique d'urbanisme, à l'échelle de la ville. Jamais la cité n'avait réaménagé l'espace urbain avec une telle ampleur.

De Champratel à La Pardieu, en passant par Jaude et les Cézeaux, tous les quartiers traversés ont été repensés, avec l'aide de plusieurs équipes d'architectes. Il ne s'agissait pas seulement de renforcer les transports en commun, mais aussi d'embellir la ville et d'attirer de nouvelles activités. Plusieurs d'entre elles se sont déjà implantées le long de la ligne. Principalement des

bureaux et des hôtels, tels que le Suitehôtel, l'hôtel Ibis, à Montferrand, qui a pratiquement doublé sa capacité, ou la nouvelle résidence hôtelière.

En dehors de la place de Jaude, rendue aux piétons, et des différentes places qui jalonnent la ligne, entièrement réaménagées, comme la place de La Fontaine, à Montferrand, la place Henri Dunant, devant l'entrée du CHU, qui accueille un parking relais souterrain, d'autres mutations sont attendues dans les prochaines années, en particulier, l'ouverture du futur Hôtel du Conseil régional d'Auvergne, à côté du musée d'arts Roger Quilliot, du nouvel hôpital d'Estaing, de la Grande bibliothèque, attenant à la Maison de la culture, et probablement au niveau de l'îlot situé entre les places du 1<sup>er</sup> Mai et Delille. Une enquête de Denis Couderc et de Michel Joselin (photos de Christophe Camus, sauf mention contraire).

# Quand Clermont s'éveille



De Champratel au CHU

## Les archis sur la ligne...

La conception de l'insertion architecturale et urbaine de la ligne de tramway a été répartie entre quatre équipes, chacune se voyant confier un tronçon des 14 kilomètres dont le design global – les poteaux de la ligne aérienne de contact, les stations et leur mobilier... – avait été confié à Jacques Dulieu (atelier du Lieu, Nantes). Mais les intentions des architectes n'ont pas toujours pu se concrétiser...

dégager un grand parvis devant les pistes Michelin. Ainsi on génèrait de l'espace public urbain, pas simplement de l'aménagement de périphérie. Pour nous, ça restera comme un regret, et je n'assume pas le choix du carrefour tel qu'il a été fait. Cela dit, globalement on ne peut que se féliciter du projet de tramway, qui aujourd'hui n'est plus contesté ; et cette validation revalorise les quartiers, avec le véritable changement de caractère de sites comme la rue du Torpilleur Sirocco. Donc le bilan est quand même positif à l'échelle urbaine."

### De Montferrand à la place Delille

L'agence Attica (Paris) était en charge de cette deuxième partie commençant par le boulevard Léon Jouhaux ; le tramway et les voies piétonnes sont placés en position latérale, le long des anciens remparts de Montferrand. La station initialement prévue sur la place de la Fontaine a été placée en amont sur le boulevard, pour traiter la place en véritable porte d'entrée dans Montferrand, en espace ouvert aux circulations "douces". L'éclairage et la végétation y sont plus bas que dans les rues voisines, pour mettre en



Champratel, terminus nord.

Place de la Fontaine, à Montferrand.



Rue Montlosier l'entrée dans le centre clermontois.



Changement de paysage à Croix-de-Neyrat.



© CRF architectes

Futur visage du front nord de l'avenue de la République.



### Du terminus nord de Champratel jusqu'au vieux Montferrand

Les architectes François Bouchaudy, Antoine Bruhat et Rayko Gourdon (Chamalières et Clermont-Ferrand) ont travaillé sur des "sous-tronçons" assez homogènes : la rue du Pont de Neyrat, zone plate et peu dense ; puis la rue du Torpilleur Sirocco (1,4 km), avec une première

zone comprenant un hypermarché et des tours de logements, et une seconde zone pavillonnaire, toutes deux d'apparence plus "routière" qu'urbaine.

Les volumes des sous-stations électriques ont été traités en "petites maisons", des clôtures métalliques vertes tout au long du bâti créant une unité graphique assez sobre. L'agencement des végétaux (600 arbres supplémentaires) a permis d'organiser les différents espaces de cheminement piétons ou cyclables, tout en signalant croisements et bâtiments. La réduction du trafic automobile à deux voies accentue le renouvellement profond

du paysage, dans lequel les espaces publics comme le parvis du collège Albert Camus sont fortement mis en valeur. Plus loin, la rue du Dr Bousquet, élargie en mordant sur l'emprise du lycée Brugière, forme un passage plus étroit, presque intime, avant le très large carrefour des Pistes. Ici, le projet initial des architectes, qui prévoyait un aménagement piétonnier en passerelle sur le côté sud, a été sacrifié sur l'autel des restrictions budgétaires suite aux coupes sombres dans les subventions d'État. "Nous avions prévu de traiter ce lieu en carrefour urbain, en croix, avec des feux, en réduisant la place vouée à l'automobile afin de

valeur le front bâti. Sur l'avenue de la République, la proposition des architectes n'a pas été réalisée puisque le tramway est resté en position centrale, comme l'étaient auparavant les voies de bus – toujours pour des motifs d'économies. Après la station des Carmes, devant le siège social Michelin, "l'avenue Couthon a assez belle allure, avec sa dalle béton et ses plantations," conclut brièvement l'architecte Yves Couloume. La place Delille par le tramway qui l'isole du flux de transit automobile est-ouest, détourné sur l'avenue Couthon dans le sens descendant.