



IGN 1946

À propos de lieux disparus...

(...ou presque)

Du destin de différentes places...

(ou du malheur de se trouver sur un "axe lourd")



Un certain désintérêt pour la "qualité urbaine" ?

On constatera en premier lieu que les principales places "historiques" de l'itinéraire de liaison de Clermont à Montferrand sont aujourd'hui, soit fortement altérée (la place Delille), soit détruites en tant que places (la place des Carmes écrasée par le viaduc, dont un gros quart seulement est réaménagé en parvis du siège Michelin), la place Turgot devenue un carrefour routier, et dans une moindre mesure (car la situation est réversible pour celle-ci), la place de la Fontaine, maintenue en carrefour routier.

La constitution de la place du Premier-Mai n'a pour sa part pas amené la création de lieux réellement urbains, qui se seraient articulés avec des éléments bâtis, mais plutôt d'un assemblage d'espaces libres, plus ou moins plantés, sablés ou au gazon pelé, isolés dans un réseau de voiries, bordé d'architectures sous-dimensionnées. Seule la sculpture d'Étienne-Martin, posée dans un angle, atteste que ce n'est pas un simple terrain vague...

Le bilan de l'ensemble de ces aménagements est donc décevant du point de vue des "qualités urbaines" qu'on aurait pu en attendre.

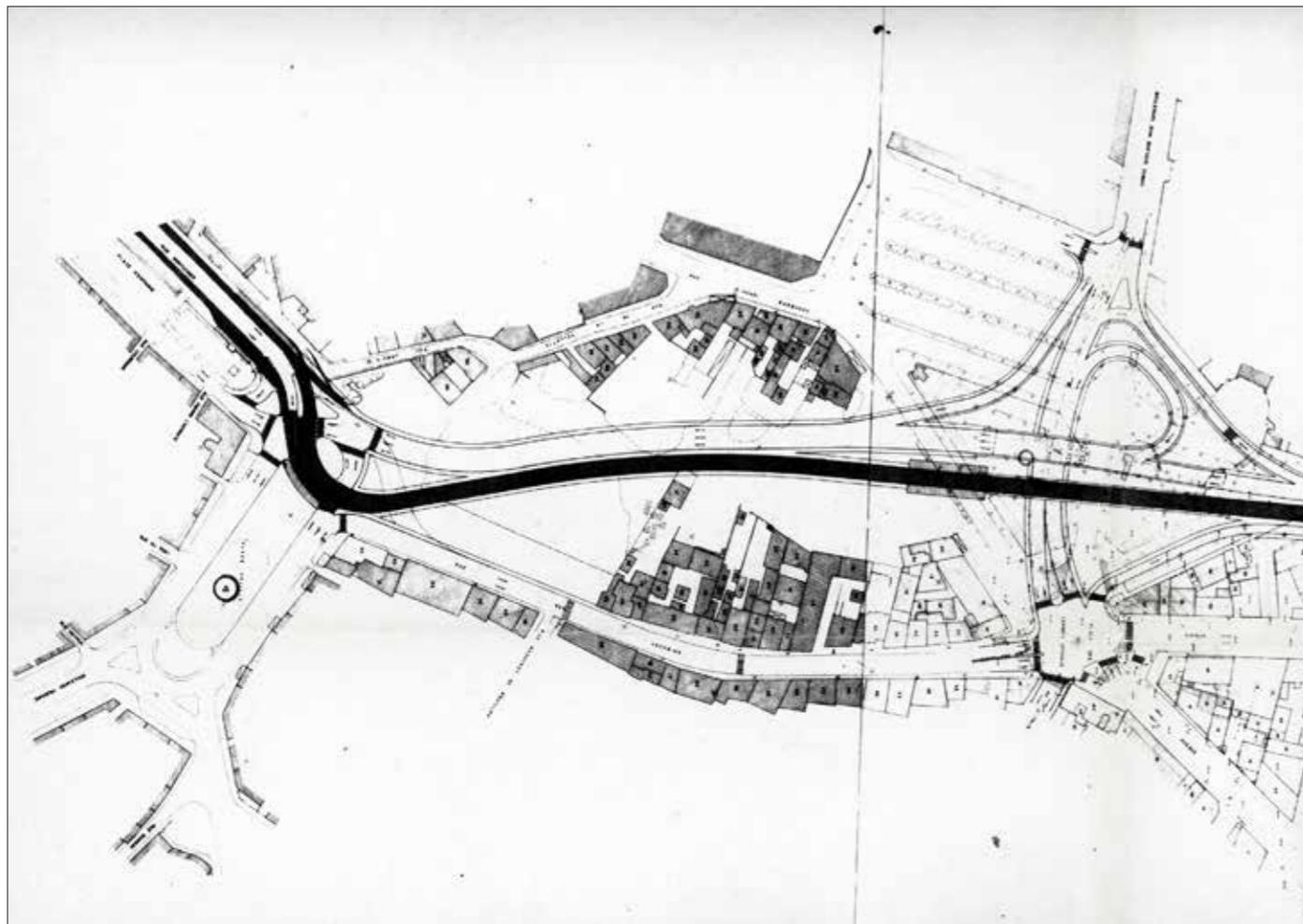
Seul le parvis du stade Marcel-Michelin, quoique d'une minéralité absolue, et bordé d'architectures hétérogènes, d'un aspect parfois funéraire, pourrait prétendre au statut de "place urbaine".

Page de gauche, de haut en bas : l'écrasant viaduc de la place des Carmes, la "place" du Premier Mai, la place de la Fontaine, (haut-lieu du recyclage)...

À droite : le parvis du stade Michelin (qui n'est pas un espace public au sens strict).

Clichés personnels d'août 2020





Bienvenue en centre-ville : le projet originel a ici été réalisé tel quel. Aucune réflexion sur la "réparation" éventuelle de l'éventrement de la place Delille n'était engagée.

La démolition du couvent des Hospitalières a débuté la série des destructions des grands bâtiments classiques et néoclassiques de Clermont-Ferrand (l'Hôpital Général, le bâtiment de la "Chasse"...)

(Document non daté d'origine DDE du Puy de Dôme, vers 1980, archives personnelles)

La percée des Carmes vers la place Delille (1978-1980)

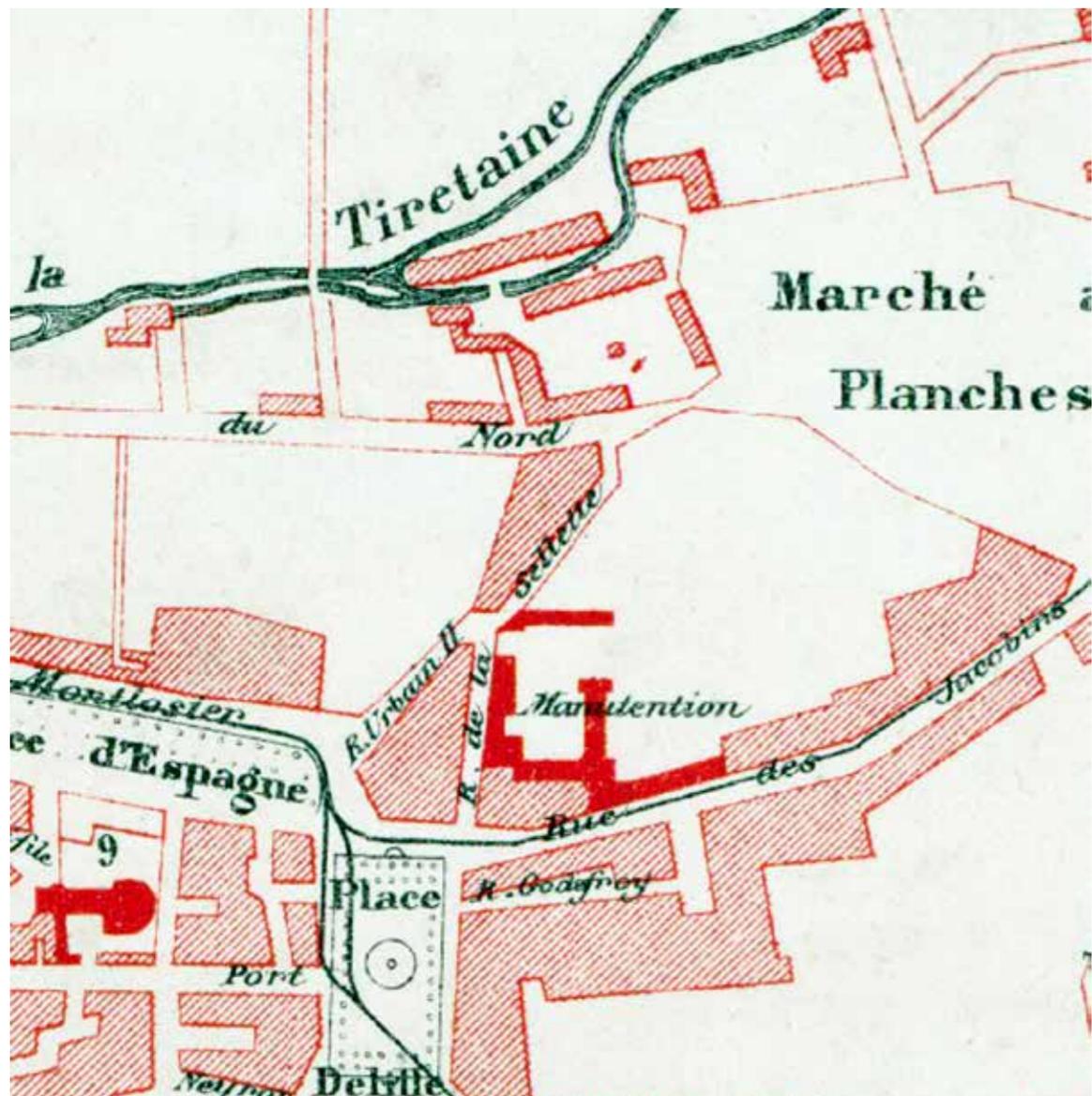
Il faut considérer que l'éventrement de cette place marque le vrai point de départ de l'avenue de la République, bien que l'espace informe alors dégagé n'en porte pas le nom (mais de manière très adaptée, celui du conventionnel auvergnat Georges Couthon, grand démolisseur du patrimoine s'il en fut).

Autrement appelée *liaison* Trudaine-les Carmes (le terme "liaison" paraît plus doux que celui de "percée", même si c'en est bien une...), elle a entraîné la démolition presque complète de l'îlot bâti compris entre la rue de la Sellette et la rue des Jacobins en 1977. Il comprenait un ancien couvent d'Hospitalières du XVII^e siècle, anciennement affecté à la manutention militaire, ensemble de bâtiments en grande partie anciens, peu documentés.

C'est que pour faire déboucher la 2 x 2 voies du viaduc des Carmes un large espace est nécessaire. Le profil et le nivellement des voies sont également établis à l'origine pour permettre le passage d'une voie en tunnel sous la place Delille proprement dite...

Cette option sera abandonnée tardivement, durant les années 1990 : elle aurait nécessité côté Sud une longue trémie occupant le centre du boulevard Trudaine, et la dénaturaison irrémédiable de cet espace (déjà bien malmené...). Quant à l'utilité de cet ouvrage, il procédait vraisemblablement de la **prophétie autoréalisatrice**, des prédictions d'augmentation quantitative du trafic justifiant la programmation d'ouvrages permettant encore plus d'augmentation...

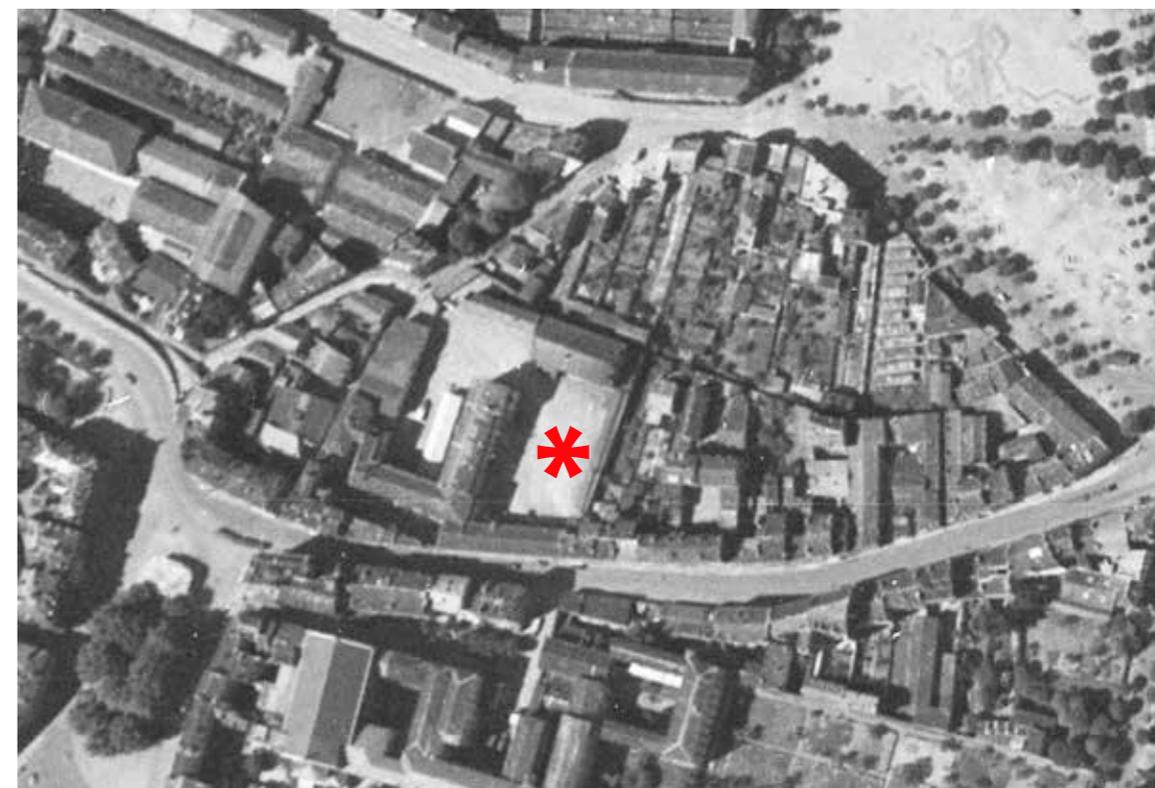
L'alignement Nord de la place Delille va disparaître alors, et la place est réorganisée comme un anneau de circulation. Si les terrains de la percée sont dégagés de 1977 à 1978 et aménagés en partie en parking, la réalisation des voies attendra 1981. La place est demeurée jusqu'à aujourd'hui en l'état.



L'îlot Selette-Jacobins.

Extrait d'un plan de ville XIXe modifié avec mention du premier tramway).

(BMIU, base Overnia via Gallica)



Contrairement aux casernes de Clermont, bien documentées, la manutention militaire fait l'objet de très peu de clichés.

Secrets militaires à préserver ?

(Copie d'écran du site de cartes postales anciennes Barthko-Reher, Berlin)

L'îlot Selette-Jacobins en 1945 (l'étoile signale le point d'où a été réalisé le cliché de la carte ancienne). Il subsistait encore une partie d'un cloître. La partie basse du site était constituée de jardins. De l'autre côté de la rue se situe le couvent des Jacobins, qui lui a donné son nom.

On notera qu'une bonne moitié de la place Delille avait perdu ses arbres, pour implanter une station-service. Depuis, ils ont été replantés.

(Couverture IGN de 1945)



La rue de la Selette : aujourd'hui sous l'ombre du centre Georges-Couthon, elle n'a conservé que quelques immeubles "d'avant".

Noter le bâtiment industriel du cliché de gauche : il s'agissait des locaux de l'ASM, dont la piscine. Cette typique architecture utilitaire Michelin a cédé la place à une partie du siège de la Caisse d'Épargne.

(clichés personnels de 1977 et 2020)

On remarquera que la vision "montante" de la même rue est plutôt contrastée, avec des assemblages de volumes massifs, d'une écriture architecturale typique des années 1980.

cliché personnel 2022



Avant/Après : un petit jeu classique, mais place Delille l'angle de prise de vue de la carte postale a disparu. On a en effet replanté des arbres sur l'emplacement de la station-service (et c'est tant mieux).

On mesure l'ampleur des destructions opérées. Sans être d'une qualité exceptionnelle, plusieurs immeubles auraient mérité conservation.

Ce qu'on entrevoit de la rue des Jacobins en 2020 n'est par contre pas architecturalement très excitant...

Carte postale de la fin des années 1940, ou début des années 1950, collection personnelle et cliché 2020.





En haut clichés de 1978 du site dégagé. En bas l'état du chantier en 1981 : on distingue nettement la station-service en construction (des petits carrés juxtaposés). Ce bâtiment était-il vraiment indispensable ? On découvre aussi une ville littéralement recouverte par les véhicules : fallait-il vraiment en amener encore davantage ? Sans doute ce constat de saturation avait-il "justifié" l'étude du tunnel sous la place Delille...?

(clichés personnels/document IGN)

Une voie de rase campagne en pleine ville

Pendant une dizaine d'années, une station-service va être établie sur cette voie, la faisant apparaître comme une voie de rase campagne implantée en plein centre, avec la silhouette des clochers du centre historique en arrière-plan.

À l'occasion des vœux de la commune pour 1982, c'est un cliché de cet ouvrage qui est proposé au clermontois (pour qu'il n'y ait pas de doute, une flèche symbolise le caractère routier rapide de la voie...). On rappellera qu'à cette époque le Ministre de l'Urbanisme en poste n'est autre que le maire de Clermont-Ferrand... et aussi que c'est pendant ces années-là que les villes de Nantes et Grenoble préparent leur réseau de tramway... (Celui de Nantes est ouvert en 1985).



Ce type de communication serait impossible aujourd'hui, où l'on se pique de "protection de la planète"... (Un maquillage habile a presque fait disparaître la station-service...). On se vante ailleurs d'avoir mis la nouvelle ZUP de la Croix de Neyrat à 10 minutes en voiture du centre-ville...

On est encore dans le concept "tout-voiture". Une telle approche était néanmoins déjà décalée par rapport à l'époque.

Pendant la même période, les tramways de Nantes et Grenoble sont en effet en phase d'étude (certes dans un contexte polémique), mais ils aboutiront finalement à la constitution de réseaux dans chacune de ces villes (réseaux aujourd'hui particulièrement développés). Aurait-on pris un tram de retard ?

Cliché personnel de 1982



«Avant-après» : la reconstruction de la rue des Jacobins est d'abord particulièrement austère, et depuis son "recarrossage" pour cause d'isolation extérieure, a pris un caractère encore plus fruste.

Pourtant le projet initial de plots isolés a reçu une forte amélioration en étant aligné sur la rue. Mais les rez de chaussée aveugles en béton strié ont définitivement tué la possibilité d'un alignement commercial. Voie de passage très fréquentée, la rue des Jacobins avait pourtant jusqu'aux années 1980 une vocation commerciale, sans doute liée à la présence de l'importante population ouvrière fréquentant le quartier.

Clichés personnels de 2020



Le centre Georges-Couthon, du nom de ce grand démolisseur du patrimoine religieux, mais enfant de l'Auvergne, présente un curieux porche ouvrant sur une perspective banale et sans charme. Sa proportion étrange proviendrait d'une absence de niveaux supplémentaires, faute de clients... (mais n'est ce pas une légende ? il suffit en effet de se reporter rue de la Selette pour constater l'existence de volumes importants...)

Carte postale ancienne (origine Internet) et clichés personnels de 2020



Des reconstructions décevantes

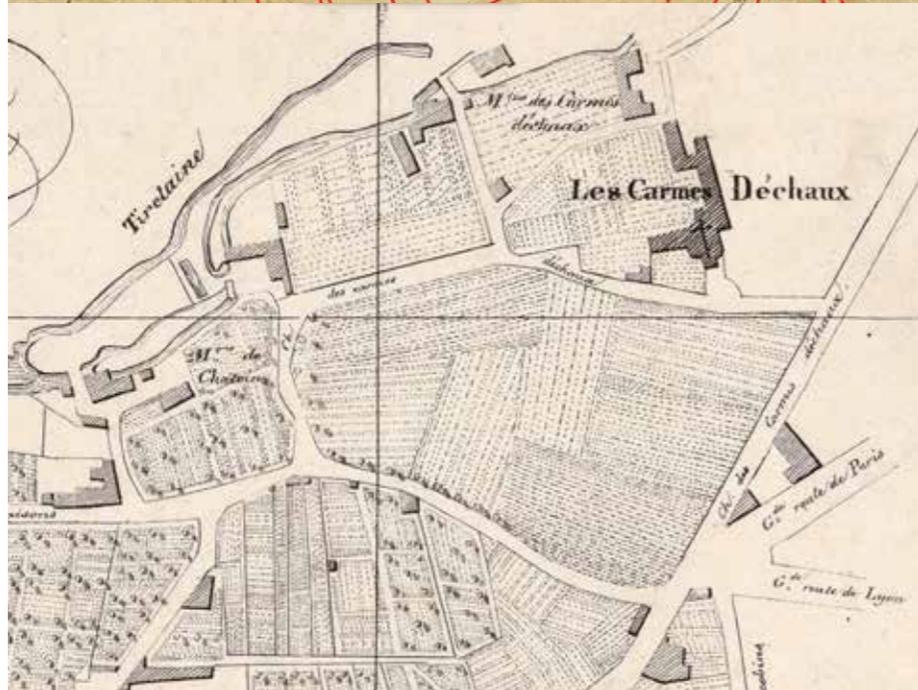
Les reconstructions à usage d'habitat social opérées sur le site, côté rue des Jacobins, sont assez banales, et vont soulever quelques irritations. Le parti initial de reconstruction est en effet assez peu urbain : l'architecte propose des plots séparés, déconnectés du parcellaire, plus conçus pour une périphérie que pour refermer une brèche dans des alignements urbains centraux, voire historiques (projet Robert Vialon, architecte DPLG).

Le maire Roger Quillot (qui dirige aussi l'Office HLM maître d'ouvrage) admet mal que ses choix personnels soient discutés par l'architecte conseil du département (à l'époque Bernard Kohn). Il n'y a pas eu de consultation préalable sur ce projet (cette pratique viendra quelques années plus tard, dans le cadre d'une recherche de meilleure qualité architecturale de l'habitat social). On est encore dans une époque où l'on désigne directement le maître d'œuvre et où l'habitat social présente une "esthétique de HLM".

Des adaptations seront néanmoins apportées pour tenter de mieux retrouver une certaine cohérence du bâti, et l'adapter à son site (en particulier en simulant un alignement sur la rue des Jacobins). Dans les années 2000, les immeubles en question ont été revêtus d'une isolation par l'extérieur qui a un peu atténué leur impact négatif... mais ne les a pas rendus plus attrayants dans le paysage urbain.

Côté rue de la Selette, un immeuble administratif a été envisagé par le Département, qui y a logé un certain nombre de services, dont un auditorium, longtemps utilisé par l'ancien Conseil Régional Auvergne, celui-ci ne disposant pas d'un équipement adapté.

Il se chuchote parfois que ce projet devait se développer en hauteur, en proposant des surfaces tertiaires, mais n'aurait pas trouvé sa clientèle. L'ensemble a ainsi gardé côté Delille l'aspect un peu décevant d'un soubassement ou même d'une passerelle... mais présente une image plus massive sur la rue de la Selette (ATRA architecture).



La "place avant la place", un espace occupé par seulement deux parcelles.

En haut à gauche des plans le moulin "Barnier", aisément reconnaissable.

En bas à droite des plans, l'octroi (barrière des Jacobins).

En haut cadastre de 1831 retraité, en bas plan Sauty de 1832.

Archives Départementales du Puy de Dôme/BMIU

La place des Carmes (ou des Carmes Deschaux)

Une naissance très discrète...

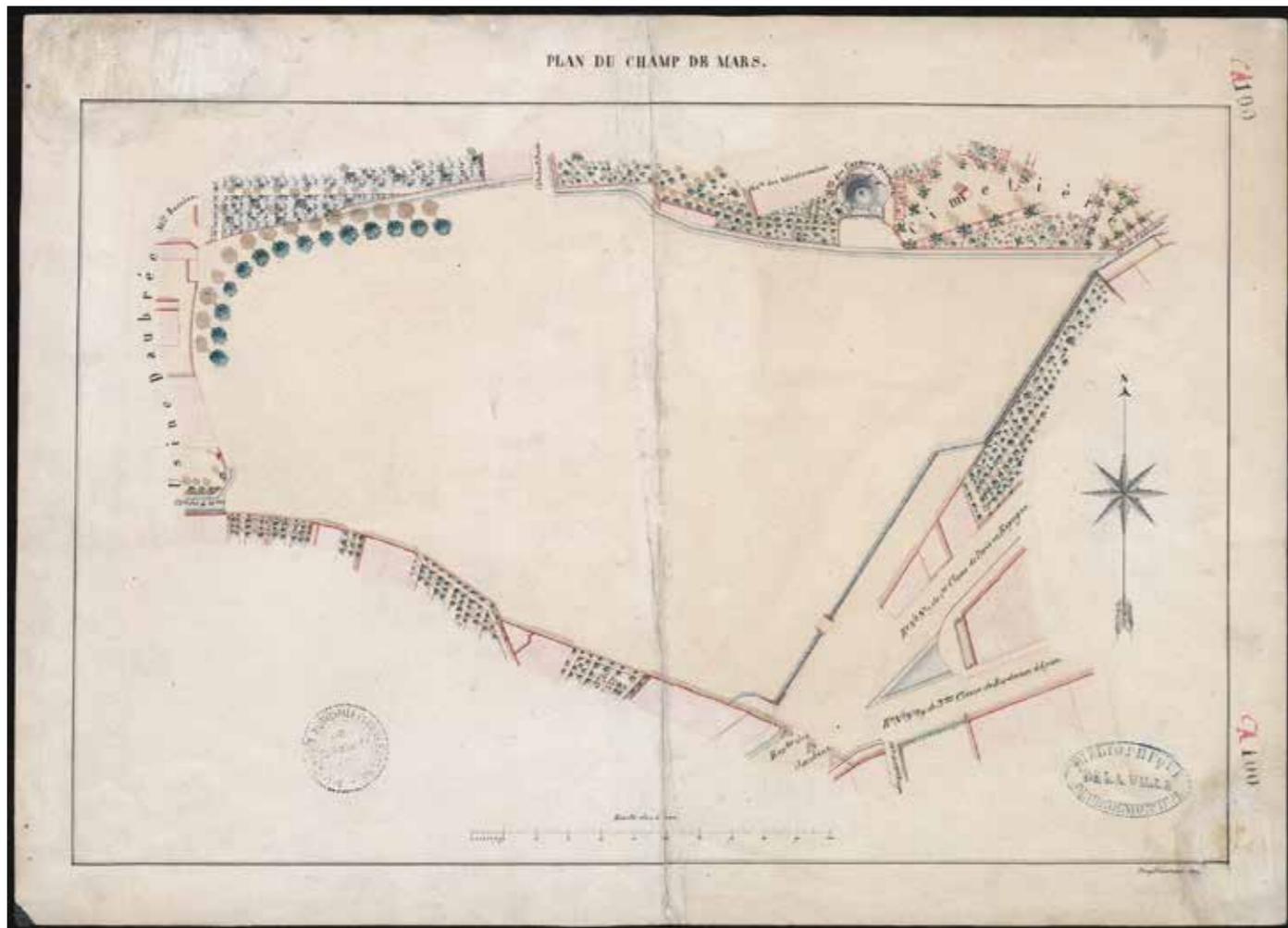
Le signal d'une urbanisation vers l'Est est donné en 1816, par le maire Blatin, qui acquiert l'enclos des Carmes pour y implanter un cimetière à partir de 1820 : c'est le premier équipement public au bas de la butte de Clermont. La place des Carmes, dont on ne connaît pas la date de création (à partir de deux parcelles cadastrales), va devenir à usage de marché aux bestiaux (fonction transférée de la place de Jaude).

Elle deviendra ensuite un "marché aux planches", après avoir été mentionnée comme "Champ de Mars". Un plan de cette place en 1852 est connu (dessin de Francisque Puray). L'espace est vide (comme il convient à un terrain militaire). Une minuscule placette (qui existe encore) est localisée devant la chapelle des Carmes (donnant accès au cimetière), le tout bordé de jardinets. L'usine Daubrée se situe en partie ouest de la place.

Dès le développement de l'usine Michelin des Carmes (sur l'emplacement de l'ancien moulin Barnier), la place deviendra une sorte de "cour extérieure" de l'usine, rythmée par les entrées et sorties des ouvriers (alors presque tous des piétons et rares cyclistes). C'est aussi jusqu'aux années 1970 le point de départ des grandes manifestations revendicatives.

Découpée en 4 par une voirie en croix de la fin du XIXe siècle (dont le barreau nord-sud constitue encore aujourd'hui une section d'un boulevard de ceinture), elle prend un aspect de square planté. Le siège social de la firme est localisé au nord de la place. Au nord-est est localisée l'ancienne chapelle des Carmes Déchaux, implantée depuis 1633, entourée de locaux d'architecture néoclassique. Cette chapelle a été reconstruite de 1720 à 1775, à la suite de l'incendie du couvent en 1699.

Du XVIIIe siècle jusqu'au début du XXe, (mais surtout dans les années 1820-1850), le Puy de Dôme est agité par une grande affaire : la création d'un canal latéral à l'Allier, qui aurait permis de dériver cette rivière jusqu'à Clermont. Dans les différentes hypothèses, les tracés venus de Limagne auraient tous fait aboutir la voie d'eau sur la place des Carmes.



On ne sait pas si le plan de 1852 constitue un état des lieux ou un projet d'aménagement (ou les deux à la fois). Ce plan mentionne l'usine Daubrée. Comme il convient à un lieu d'exercice militaire, la place est vide, mais clôturée. Le plan mentionne également la barrière d'octroi des Jacobins. Les RN 9 et 89 sont encore "nationales" pour quelques mois : elles vont devenir "impériales".

Plan du "Champ de Mars" en 1852, BMIU.



En 1863, le très fantaisiste plan d'alignement de Clermont par Sauty proposera une régularisation drastique de cette place...

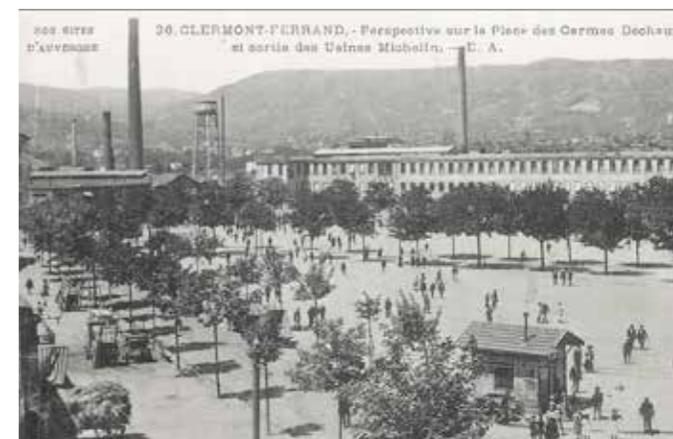
Elle redevient rapidement marché au bois, et parfois aux fourrages, avant de s'appeler place des Carmes au tournant des XIXe et XXe siècles.

Extrait du plan d'alignement Sauty de 1853, BMIU

Le thème de la "sortie d'usine" est très fréquent dans la carte postale ancienne, l'ouvrier étant ainsi répertorié au même titre que le paysan ou la fermière, mais comme groupe plutôt que comme individu remarquable ou pittoresque. On remarquera un assez faible nombre de cyclistes.

Les vues de "sorties d'usine" sur la place des Carmes ont ainsi été très nombreuses, et tous les éditeurs en ont proposé. On a de cette façon peu à peu assimilé la place à une sorte d'extension de l'usine... Elle ne semble en fait qu'utilisée par les ouvriers qui se la sont appropriée.

(Cartes postales récupérées sur Internet)





Dernier état avant destruction...

En 1945, la place est encore nue, avec simplement la croisée des deux voies plantées. Son pourtour est également planté. Le vrai carrefour est en-dessous...

En 1956, un parking a été organisé devant l'usine et planté. Le reste de la place s'oriente vers un aménagement en 2 squares triangulaires. Un parvis en demi ellipse est dessiné devant la chapelle des Carmes.

En 1960 (premier cliché en couleurs) on constate la pousse des arbres dans les squares. Le parvis de la chapelle, elliptique, est organisé en parking.

En 1974, le couvert des squares (et du parking) est plus dense, mais les voitures saturent fortement les autres espaces.

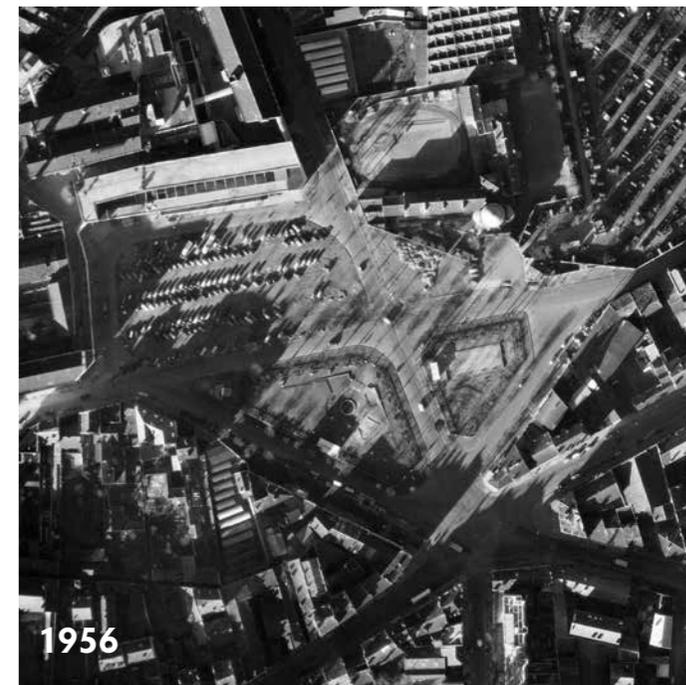
Documents IGN

La place des Carmes en été 1978

Segmentée selon quatre squares et parkings, la place ne procurait pas une impression d'espace très unitaire... Elle était par ailleurs littéralement engloutie sous le stationnement sauvage.

Les commerces étaient essentiellement des débits de boissons ou restaurants destinés à abreuver et rassasier la population ouvrière. Mais quelques uns relevaient de l'abord du cimetière... Une fabrique de couronnes voisinait ainsi avec les bars (disparus) "À tout va bien" et le "Bib rond"...

Clichés personnels de juillet 1978.





Ci-dessus, dernier souvenir des squares en fond du plan original de "l'échangeur" des Carmes : si les passages pour piétons entre les îlots séparateurs de trafic sont dessinés avec un soin maniaque, on peut penser au vu des tracés que le contexte bâti (en particulier la chapelle) n'a guère été pris en compte.

(Document non daté d'origine DDE du Puy de Dôme, archives personnelles)

L'urbanisme des 30 glorieuses...

On a peine aujourd'hui à se souvenir des excès de cet urbanisme de la voirie et de la percée...

L'ouvrage des Carmes prend place dans un ensemble d'infrastructures (comme la traversée souterraine de la place Delille), destinées à constituer une continuité routière de Montferrand vers le cours Sablon et le viaduc St-Jacques. Cet axe (lit-on dans un document de l'époque) est destiné à se substituer à l'axe traditionnel Dellile-Gaillard-Jaude (rappelons que cet axe est toujours alors la RN 9...).

Ce parcours du combattant de la modernité clermontoise, à la justification technique improbable, sera néanmoins d'actualité jusqu'aux années 1990, qui verront le recul relatif des projets destinés au trafic automobile (du moins en hypercentre), en grande partie pour des raisons de faisabilité économique.

Comme on l'a vu précédemment, ces projets reposent sur des prophéties auto-réalisatrices, l'augmentation des infrastructures entraînant mathématiquement plus de trafic, nécessitant encore d'autres infrastructures.....

Un projet «phare», élaboré à partir de 1968, le "tunnel sous Clermont", destiné à connecter les "pénétrantes" nord et sud (en fait des voies rapides urbaines) n'est abandonné que dans les années 1980, après une ultime modification : l'hypothèse d'une bretelle souterraine afin de desservir le futur Centre-Jaude...



Le nouvel axe Delille-Les Carmes et les aménagements riverains.

L'ANNEE DU CENTRE VILLE

En 1979, la municipalité portera ses efforts sur le secteur central de la cité qu'il importe de faire revivre. Cette année marquera, en matière d'urbanisme, le début d'une étape capitale : la construction du quartier du Mazet, malgré les lenteurs de la procédure administrative, entrera dans sa phase opératoire : 2 milliards et demi seront, en trois ans, consacrés à cette considérable opération.

Fontgviève également participera à ce renouveau. Le projet d'utilisation des espaces de l'ancien hôpital général n'en est certes encore qu'au stade de la réflexion. Cependant, ce remodelage s'articulera autour d'espaces verts, de parkings, d'H.L.M. et de promotions.

C'est en 1979 aussi que la rue du Onze Novembre sera livrée aux piétons.

Concernant la circulation, le plan de circulation se développera et la percée Trudaine - Les Carmes marquera, pour les automobilistes, l'évènement de l'année. Ce projet prévoit notamment, rue des Jacobins, une opération d'H.L.M.

De plus, l'an qui s'ouvre sera aussi celui de la Maison des Congrès et de la Culture et avec elle celui de l'épanouissement du secteur culturel. Enfin, place des Bughes verra l'édification de la Maison de la Jeunesse et la Maison du Peuple le début de sa rénovation.

Telles sont quelques-unes des grandes opérations qui pourront à just titre, faire dire aux Clermontois que 1979 est l'année du centre ville.

Roger QUILLIOT
Sénateur-Maire



Fièremment, un bulletin municipal de fin 1978 montre la maquette de l'échangeur des Carmes, présenté comme une amélioration décisive pour les automobilistes (pas un mot pour le transport en commun).

Le projet routier brut a été "paysagé" tant bien que mal (Coopérative de paysage API, Paris) et la maquette, une pratique toujours séductrice, aide à faire passer la pilule.

(Bulletin municipal de Clermont, archives personnelles)

La destruction de la place

En 1980, la place est surplombée d'un viaduc à 2 fois 2 voies, flanqué de bretelles d'accès (ou de sortie), ouvrage évoqué plus haut, qui lui font perdre tout caractère de place unitaire : ce qu'il en reste apparaît comme un ensemble de délaissés.

Des locaux techniques de gestion de la voirie sont implantés sous le viaduc, à l'architecture massive. Toutefois, le projet définitif de "l'échangeur des Carmes" va réserver l'une des chaussées au transport collectif et s'inscrit dans la perspective de la création du futur transport en site propre (TCSP). L'opération de percée menée alors au nord de la place des Carmes va, comme on l'a évoqué, profondément modifier la physionomie urbaine de la place Delille. Mais on considère, que du moins du point de vue des automobilistes, cette percée est "l'évènement de l'année".

À la suite de cette percée, un premier réaménagement des abords du siège de Michelin amène à supprimer le parking rectangulaire qui jusqu'à maintenant formait son frontispice. Celui-ci est tranché en diagonale et une partie rétrocédée à Michelin. Dans les années 2000, à l'occasion d'un premier lifting, une serre tropicale est construite sur une partie de ce domaine public aliéné.

Les nouvelles opérations de reconstruction sur place du "siège social mondial" de Michelin en 2019-2021 ont amené la collectivité à encore réaménager les vestiges de ce qui fut une place, en supprimant au passage une partie des bretelles de l'échangeur et en aménageant un accès plus commode à la station de tramway située en partie haute de la place (auparavant inaccessible depuis le nord de la place).

Plus que jamais, la place des Carmes apparaît comme un espace relevant de choix non de la collectivité, mais de la Manufacture Michelin...



Ces clichés de 2022 (partie Est non encore "traitée" de la place) et 2020 (durant la démolition d'une bretelle d'accès) permettent de prendre conscience de la lourdeur visuelle des ouvrages surplombant la place...



Dernier état avant nouveaux travaux, selon les clichés de l'IGN.



En 1994, la place a été réorganisée tant bien que mal à partir des lambeaux des anciens squares. Il a fallu supprimer le barreau Est-Ouest et courber la circulation en provenance de la chaussée Clodius. En 2013, les arbres ont prospéré, sauf devant l'usine, devenue "siège social" au fil du temps, et dotée d'un parvis nu, au gazon pelé. C'est qu'une partie de la place, comme au "bon vieux temps", a été rétrocédée à la Manufacture... qui a supprimé les arbres («ce qui est bon pour Michelin est bon pour Clermont-Ferrand»...)



Accommoder les restes... (2019-2021)

Ils s'inscrivent dans un ensemble plus vaste (nommé "Campus", sans doute pour suggérer une "concentration intellectuelle"), dont des plans officiels n'émergent que de gigantesques parcs de stationnement.

La place semble évacuer enfin tout stationnement (on voit d'ailleurs mal comment il aurait pu en être autrement).

L'aménagement de surface affecte de n'avoir pas de structure autre que des îlots arrondis faussement aléatoires et sans doute végétalisés de manière différente, semblant évoquer un paysage naturel. La délimitation public/privé n'existe plus : le traitement "Michelin" et le traitement "Clermont" sont identiques.

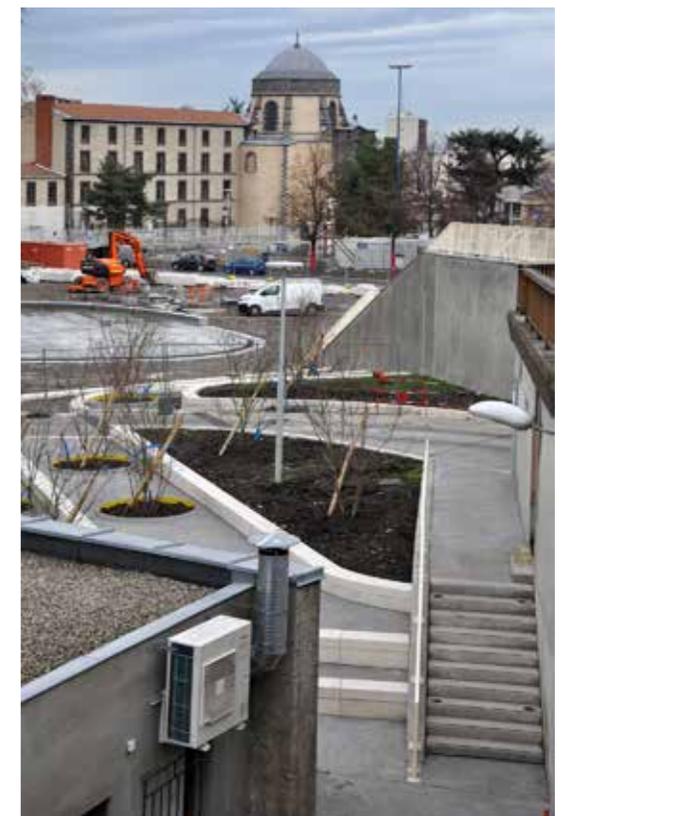
Un accès piétons nettement amélioré, avec une sorte de grand trottoir accessible par des rampes, est apporté à la station Carmes (initialement desservie par le seul côté Sud, à l'opposé des emprises Michelin). Mais ce trottoir est condamné à rester séparé de l'axe de transport par la présence de la voie routière : celle-ci sera donc munie d'un ralentisseur.

On notera au passage que même dans un monde "tout digital", la bonne vieille maquette physique comme argument de vente est encore d'actualité.

**Travaux Clermont Métropole : Plan b architectes-urbanistes (Lyon)
Travaux MFP Michelin : Construire BASE encore heureux-Selarl d'Architecture Construire (Paris)**

(Documents collectés sur Internet, sites divers, dont FR3)





Constructions des années 2010 sur l'avenue Georges Couthon (en haut à droite l'angle Jacobins-Couthon)

Clichés personnels (septembre 2020 et février 2021)

État du chantier en février 2021 : l'ensemble donne une impression de très forte minéralité plus que l'image d'un espace vert...

Clichés personnels



La nouvelle image de la "percée Carmes-Delille", avec son accès à la partie nord de la place.

Cliché personnel (août 2021)



La partie réalisée de la place : il semble évident que la place est avant tout le faire-valoir du siège de Michelin. On semble attendre des cyclistes par dizaines...

Clichés personnels (août 2021)



Les vestiges d'anciens alignements plantés ont été conservés. On voit aussi le futur miroir d'eau, non encore en service.

Clichés personnels (août 2021)



Deux coupures visuelles importantes qui segmentent l'aménagement : une sorte de voie d'accès au sous-sol du viaduc (non portée au plan de la page 24), et le boulevard Dumas (une chaussée routière en enrobé doublée d'une "véloroute" en béton clair). La partie Est de la place n'est pas encore traitée.

Clichés personnels (août 2021)



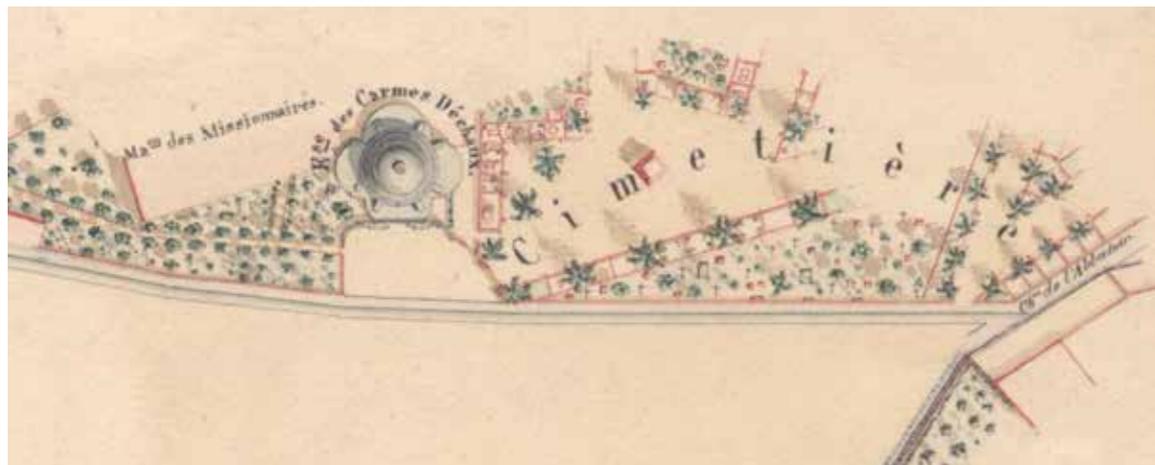
La présence d'activités de restauration permet d'activer une vie urbaine sur la place. On peut par contre s'interroger sur le devenir de certaines affétries décoratives...

Clichés personnels (février 2022)



Côté chapelle des Carmes (protégée MH), la situation est restée incertaine... Cette partie reste isolée de l'aire réaménagée. (voir pages suivantes)

Clichés personnels (février 2022)



Extrait du plan du "Champ de Mars" en 1852, BMIU.

Réalité ou fiction ?



La chapelle en juillet 1978 et août 2020 (après restauration).

Le calvaire a perdu son dense environnement végétal de 1978.

On relèvera le caractère routier du parvis, aussi bien en 1978 qu'en 2020.

Clichés personnels de 1978 et 2020

Oups, on allait encore oublier la Chapelle des Carmes...

Et oui, on oublierait presque qu'il y a un *vrai monument historique* sur la place tant on nous a ressassé qu'elle accueille avant tout le siège historique de Michelin...

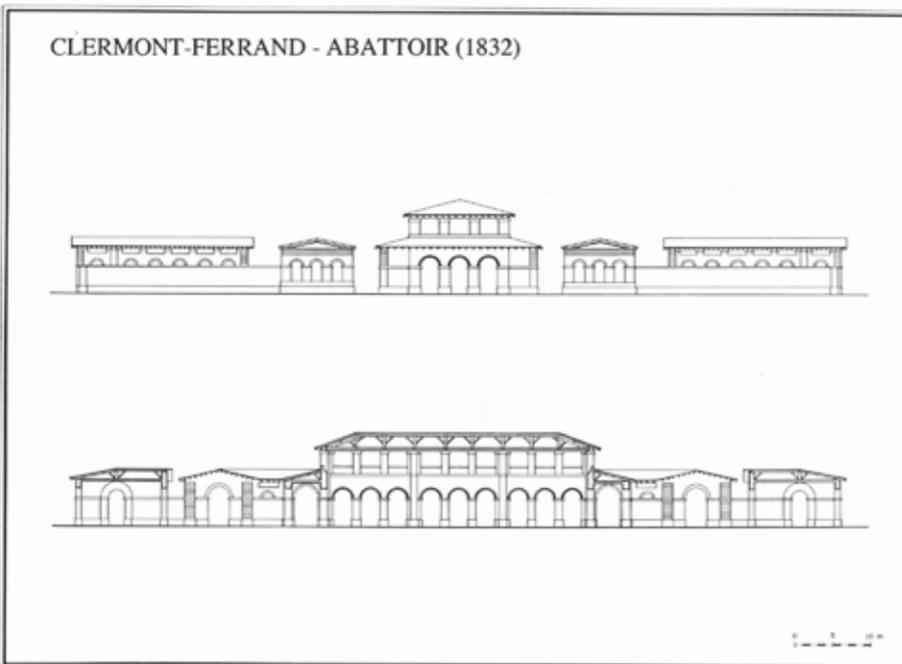
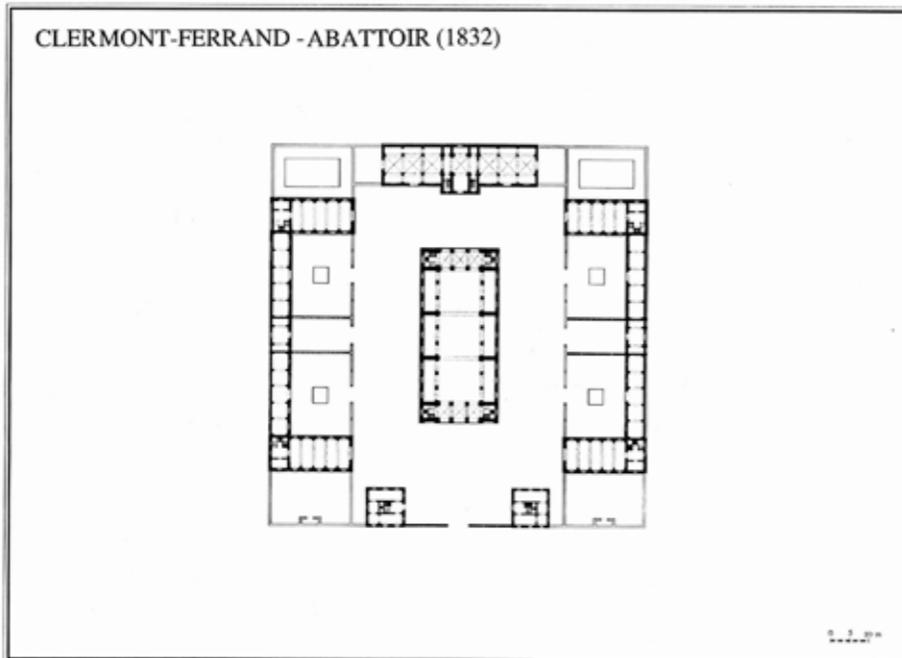
Bien qu'assez fortement vue, cette chapelle du XVIIIe siècle (bâtie à partir de 1720), récemment restaurée, ne bénéficie pas d'une mise en valeur particulière. Il est vrai qu'elle balise l'entrée du cimetière, qui occupe l'ancien enclos des Carmes, ce qui lui confère un certain caractère sérieux, pour ne pas dire austère...

Elle entre dans la catégorie particulière des édifices à plan centré et à coupole. Elle a parfois été comparée par certains historiens de l'art locaux à "une cocotte-minute". Cette comparaison est un peu injuste : le dessin de la façade rococo en pierre de Volvic n'est pas dépourvu d'élégance.

Les anciens bâtiments, d'un style assez sec, sont en 1852 qualifiés de "Maison des Missionnaires". Par la suite ils sont devenus une école Michelin et n'ont guère été mis en valeur.

Quant aux éléments paysagers portés au plan de 1852, leur existence n'a pas été attestée. Le projet en cours est d'ailleurs assez évasif sur le traitement du parvis de cette chapelle, qui constitue aussi un accès véhicules au cimetière.

Plus que jamais, la mise en valeur de cet élément reste incertaine.



Plan, élévation et coupe de l'abattoir, projet de 1832 par l'architecte Louis-Charles-François Ledru (1778-1861), dessins de Marilynne Doutré d'après les originaux.

TPFE École d'Architecture de Clermont-Ferrand, 1993.

Archives personnelles

La défunte place Turgot, et l'abattoir Ledru

En 1832, à la suite d'une épidémie de choléra qui a affecté Clermont, on décide (enfin) de transférer l'abattoir au bas de la butte, en dehors du centre historique. L'équipement existant de la place du Mazet est notoirement insuffisant et insalubre... Bouillet mentionne que faute de place, les bouchers abattent directement dans la rue...

Le nouvel abattoir dessiné par Louis-Charles-François Ledru n'est entrepris qu'après 1842, pour une mise en service en juillet 1846. Il arbore une esthétique néoclassique caractéristique, avec un parti axé, perpendiculaire à l'avenue, mais en retrait. Il s'accôle à la Tiretaine, sans doute pour s'en servir comme égout. Une fois démoli à la fin des années 1960, on considérera qu'au-delà de sa fonction, son architecture présentait des qualités... (hélas trop tard ! comme d'habitude, serait-on tenté de dire...).

La place Turgot constitue le dégagement situé à l'avant de l'abattoir et se présente d'abord comme une simple rue puis comme une voirie large, en forme de T, et plantée (sans doute cet espace servait-il de "salle d'attente" pour les bestiaux amenés à l'abattoir...). Par la suite certains plans distinguent la "place de l'Abattoir" (quadrilatère planté légèrement déporté à l'ouest) et la "rue Turgot", qui contourne l'ensemble à l'opposé, en remontant au nord en direction du boulevard Barbier-Daubrée actuel.

Au début des années 1970, l'abattoir et la place de l'Abattoir disparaissent, remplacés par la caserne des pompiers : plan masse symétrique, orienté selon l'axe (et les alignements) de la place, d'une esthétique de logement social des années 1960, devant un hangar (Marcel Depailler, architecte).

La place Turgot est encore en partie délimitée par un alignement bâti côté est. Puis avec l'élargissement de l'avenue de la République et la disparition de plusieurs îlots pour former la place du Premier Mai, elle perd son caractère et se dissout physiquement dans des aménagements de voirie particulièrement complexes.

Aujourd'hui seul le toponyme rappelle l'existence passée d'une place au lieu d'un carrefour... Les bâtiments des pompiers ont subi un lifting dans les années 1990, qui a quelque peu atténué leur caractère basique.



Seul demeure l'axe...

La place Turgot du temps de l'abattoir (vers 1900) et du temps des pompiers (1978)...

Elle possède alors encore pour quelques mois un alignement Est. Sa principale qualité était de matérialiser des espaces "alignés"...

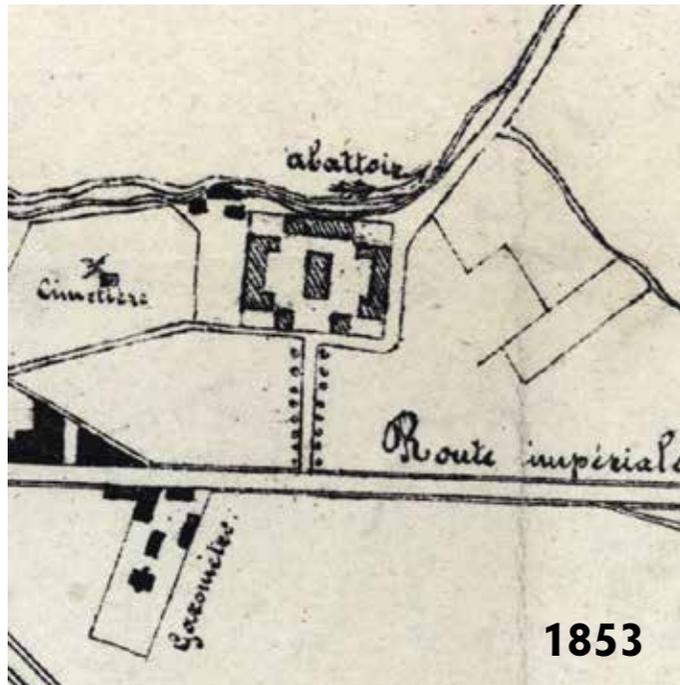
La tour centrale de la caserne de pompiers matérialise le souvenir de l'axe de la place disparue.

(Carte postale ancienne récupérée sur Internet et cliché personnel de juillet 1978)



Il ne faut pas toutefois fantasmer sur la qualité architecturale des constructions disparues (page de droite). Le secteur était un tissu urbain de faubourg assez médiocre, mêlant ateliers et habitations.

Clichés personnels de juillet 1978



1853



vers 1920



1974



1981



1947



1994



2013

Vie et mort d'une place...

En 1853, l'abattoir est encore isolé, et sera peu à peu enveloppé par une urbanisation peu qualitative.

Le cliché IGN de 1947 nous montre une place Turgot plantée régulièrement et axée dans un tissu urbain structuré et aligné.

Par la suite la construction de la caserne de pompiers amènera à détruire la partie plantée de la place. La disposition des 3 barres de logements correspond aux alignement Est et Ouest de la place.

À partir des années 1970 l'espace va perdre sa structure, jusqu'à se diluer dans la place du Premier-Mai voisine.

La place s'est aujourd'hui transformée en carrefour informel.

Plan BMIU, couvertures IGN de 1947 à 2013



La place Turgot avant la construction de l'hôtel-restaurant (dont on distingue en bas à gauche le futur emplacement) : on peut toujours qualifier de "place" un carrefour, mais un carrefour reste un carrefour...

(Base "Plans", d'après OpenStreetMap et autres fournisseurs de données, 2021)

En 2019/2020, une partie de l'îlot formant l'alignement ouest de la place Turgot a fait l'objet d'un programme immobilier assez important (un hôtel restaurant). Son volume balise fortement l'alignement de l'avenue.

Celui-ci ne reconstruit toutefois pas un véritable fond de place, du fait de l'existence d'une dénivellation à l'avant de l'alignement... (à usage de stationnement privatif). Quelques arbres subsistent toutefois.





1976



1978



2020



2020



2020



2020

Et si on reparlait de la place du Premier Mai ?

L'aménagement du terre-plein de la place a varié dans le temps. On a vu que sa délimitation était restée la même de sa création à nos jours, alors que des remodelages auraient permis de créer plusieurs places de taille significative, et de caractère différent. L'aménagement actuel a consisté en un lotissement de la place pour constituer une sorte de patchwork de traitements différents : signe par l'absurde que des aménagements divers auraient été possibles, pour autant qu'on envisage de constituer un quartier.

On peut constater également que cette place n'a guère été "amie des arbres" puisque une grande partie des plantations d'alignement, pourtant d'origine, ont été coupées, remplacées par d'autres. C'est le destin d'un arbre en ville : considéré comme du mobilier urbain, il court le risque de ne pas dépasser 40 ans. Il définit une trame : on ne veut plus de la trame, alors on le coupe et on en plante d'autres selon une autre trame...

Peu d'espaces auront autant changé de physionomie depuis les années 1960 : des jardins potagers bien tenus, au terrain vague pour fêtes foraines et foires, puis au découpage en îlots géométriques (le retour de la diagonale fatale... pour installer une sculpture monumentale) enfin un redécoupage en bandes longitudinales, mais qui doivent composer avec des vestiges conservés du plan "diagonal" (la sculpture désormais expulsée de toute composition...). Au passage, on relèvera que l'activité foraine a été en grande partie chassée du site (non sans récrimination des forains, exilés en grande périphérie...), même si une sorte d'aire de jeux géante s'y installe parfois l'été.

Mais des années 1970 à aujourd'hui, la sensation de vacuité est demeurée, malgré les aménagements successifs... Sans doute l'absence d'architectures à l'échelle du site y est-elle pour beaucoup. Sans doute faudra-t-il encore de nouveaux aménagements pour la doter de ce qui lui manque : *une âme* qui en ferait un lieu de vie et non un espace fonctionnel.

Tout ici est heureusement réversible, même la sculpture monumentale d'Étienne-Martin, qui est simplement un dépôt de l'État et non une propriété de la commune.



En route pour la rétrospective... Nous sommes en **1960**, l'une des premières photos aériennes en couleurs de Clermont-Ferrand.

Rien ne laisse supposer la création d'une place sur cet ensemble de jardins et cultures resté tel qu'au XIXe siècle. Le vieil abattoir Ledru est encore en place, avec une place Turgot en partie plantée.

Les toits clairs sont ceux d'alignements de garages individuels, appelés boxes, un type d'installation alors en plein développement, en liaison avec le développement des voitures individuelles.

L'entreprise Michelin convoite ces terrains, mais il faut pour cela que la commune accepte de déclasser les voies publiques existantes.

On notera que le parcellaire est biais (en sifflet) par rapport à l'avenue, ce qui aura des conséquences jusqu'à aujourd'hui.



Nous sautons en **1978**.

Jardins et cultures n'existent plus. La place a été créée depuis un peu plus de 10 ans, et elle a reçu les plantations périphériques portées au plan évoqué dans la première partie. Seule une partie de ces alignements a par la suite été conservée (côté Est, à droite du cliché).

L'immeuble de la "Mutualité" a été construit récemment, la caserne de pompiers également, en liquidant la partie plantée de la place Turgot.

Au Sud les gazomètres (dont on perçoit l'ombre sur le cliché de 1960, cliché de gauche) ont été supprimés, remplacés par les bureaux d'EDF.



En **1981**, les démolitions sont presque achevées sur l'avenue de la République. La place Turgot n'existe plus. Une attraction foraine est installée sur la partie Nord-ouest de la place, le stationnement prend de l'importance et l'immeuble de la DRT a été construit à droite du cliché)



En **1987**, le TCSP (tracé plus clair) est réalisé, le stationnement prolifère et un aménagement de surface suggère une possible redivision de l'espace.



Nous voici en **1989**. Une volonté de structurer le terre-plein en le compartimentant semble bien exister (des arbres ont été plantés). Mais voici que tel un message d'outre-espace se sont posées selon une étrange orientation biaisée, les "Demeures" d'Étienne-Martin (en fait une sorte de fontaine).

Plusieurs bronzes sont répartis au centre de 4 bassins. L'immensité du site indéfini rend peu compréhensible ce dispositif qui reste bas, et qui aurait nécessité un cadrage (comme de nombreuses autres œuvres d'Étienne-Martin). De plus, il réintroduit l'orientation "diagonale" de l'ancienne rue Entre les Deux Villes, dont on a mis des années à se débarrasser...



En **1991**, on a en effet commencé de replanter la place selon un axe biaisé, ce qui est un peu incompatible avec le stationnement...

Une nouvelle géométrie règne : on replante en suivant les orientations définies par les 4 bassins (ce qui entraîne la suppression d'une partie des plantations de la rue de Chanteranne).



En **1994**, on a réalisé une composition complète à partir des "Demeures" même s'il faut disposer d'une vue satellite pour la comprendre, (du sol ces dessins sont en effet impossibles à interpréter). Ils semblent néanmoins en cohérence... avec ceux du cimetière.

Le stationnement a été doté de 2 "écrans" symétriques, sans doute peu commodes à utiliser, de part et d'autre d'une sorte de jardin à l'air soigné.



En **1999**, on a construit l'ensemble Polydôme-Coop de Mai à la place du magasin SOCAP, et les arbres ont poussé...



Deux aspects de Polydôme, et son allée d'accès, doublée d'une rigole.



La "strate sablée" (qui reçoit du stationnement informel) et la "strate en herbe". Il s'en dégage une impression de vide...



Le parking est doté d'une géométrie curieuse qui découle du tracé biais des plantations d'arbres.

Clichés personnels
Août 2020



Et bien tous ces arbres ne seront jamais parvenus à maturité...

La situation a radicalement évolué (ici en 2004). Une allée triomphale doublée d'une rigole glougloutante (rappel du passé humide des lieux ?) a été tracée dans l'axe de la rotonde de Polydôme, et la place divisée en 3 tranches : une sèche (sablée), une gazonnée, une goudronnée. Les 3 sont plus ou moins arborées. Les Demeures d'Étienne-Martin s'insèrent plutôt mal que bien dans ce dispositif, et sont entourées de haies en pointillé.

Cet aménagement illustre une tendance paysagère des années 1990-2000 : la juxtaposition de strates de différentes "textures". Quant à disposer d'une lisibilité depuis le sol de ces dispositifs, c'est une autre affaire...



Neuf années plus tard (2013) on a une impression d'hétérogénéité, renforcée par (tiens tiens !) le retour d'une activité ludique. La place, bien que découpée en tranches, retrouverait-elle un peu de sa vocation d'origine ?

D'autant que les aménagements semblent déjà un peu érodés : une sorte de sentier s'est établi dans l'un des bassins (à l'abandon, ils sont désormais secs), les gazons semblent râpés... les systèmes de haie déplumés... seuls les arbres du parking semblent jouir d'une bonne santé.

On peut désormais légitimement se poser la question du maintien ou non de l'œuvre d'Étienne-Martin sur ce site.



Collection du Centre national des arts plastiques

ETIENNE-MARTIN
1913, Loriol-sur-Drôme (Drôme, France) - 1995, Paris (France)

Sculpture pour la ville de Clermont-Ferrand
Ensemble

Aucune image générale de l'ensemble

Centre national des arts plastiques

Détail des 2 éléments Déplier tous les éléments

1

2 *Les Terrasses de la Terre et de l'Air*

Autre titre : La Demeure XX
1989
Le plâtre date de 1973
Lieu de destination : Auvergne-Rhône-Alpes (département du Puy-de-Dôme), ville de Clermont-Ferrand - place du 1er mai
Fonderie d'art Coubertin, Saint-Rémy-Lès-Chevreuse

Sculpture, Sculpture monumentale
6 éléments disposés sur une plate-forme au centre d'un plan d'eau rendus accessibles par 4 passerelles
Bronze blanc, pierre de Volvic
3 x 10 x 10 m



Achat par commande à l'artiste en 1987
Inv. : FNAC 91663 (1 à 6)
Centre national des arts plastiques

En dépôt depuis le 10/12/1987 : Mairie de Clermont-Ferrand



Étienne-Martin, catalogue du Festival d'Automne de Paris, 1988 (Internet)

La présentation actuelle de la sculpture est plutôt décevante (les bassins sont à sec). Elle n'a jamais été perçue comme une mise en scène convaincante : on s'approche en fait plus de "l'art de giratoire" que de la mise en évidence d'une "œuvre d'art".

Le choix d'un espace aussi complètement ouvert, dans un environnement aussi hétéroclite était-il une bonne idée ?

(Site Internet du CNAP)



Deux visualisations 3D des fontaines

La logique d'implantation n'est pas non plus évidente, même vue du ciel... Les aménagements actuels semblent sans rapport avec l'ouvrage...

(Base "Plans", d'après OpenStreetMap et autres fournisseurs de données, 2021)

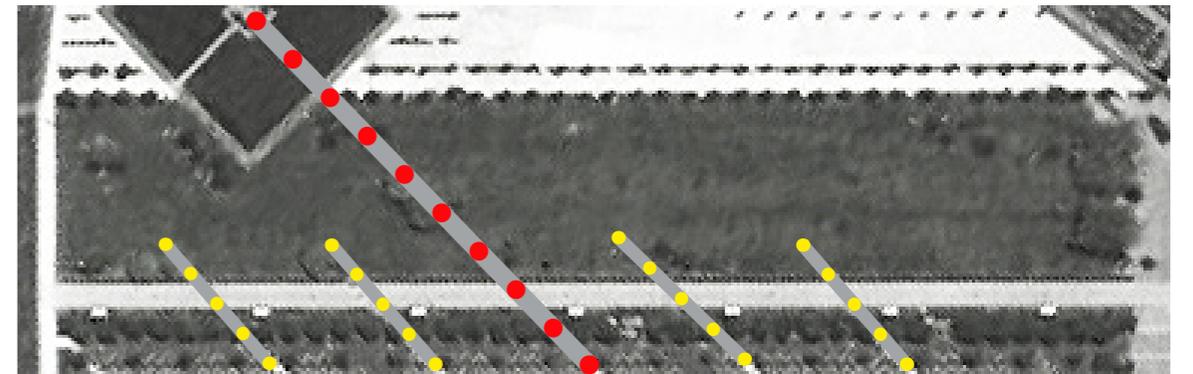


Les tracés vus de satellite et les tracés vus depuis le sol sont quelque peu différents à interpréter...

En fait si la rigole rectiligne en guidant de ou vers Polydôme matérialise une logique de déplacement (5 minutes en marchant normalement), les cheminements obliques (balisés par leur planche de traversée de la rigole), sauf celui dallé, qui suggère une continuité, restent à l'état virtuels...

Document IGN 2004

Clichés personnels, avril 2021.





Les deux tribunes dans les années 1940 ou 1950 (?)

Sites Internet liés à l'ASM



La grande tribune en 1970

Cliché personnel



La grande tribune avec un pavillon de la cité ouvrière en 1978

Cliché personnel



La Grande Tribune en 2020. Autrefois directement sur l'espace public elle en est aujourd'hui séparée.

Elle a également été peinte (son aspect initial est le béton brut)

Cliché personnel



L'angle redressé de la rue de Cataroux a été occupé par une extension du Centre de Santé République.

Cliché personnel 2020



Les bâtiments en frontispice du stade. L'aménagement ne donne pas trop d'impression d'unité.

Cliché personnel 2020

Le parvis du stade Marcel-Michelin

Il constitue l'espace de dégagement du stade. Selon le cadastre, il s'agit d'un ensemble de parcelles et non du domaine public.

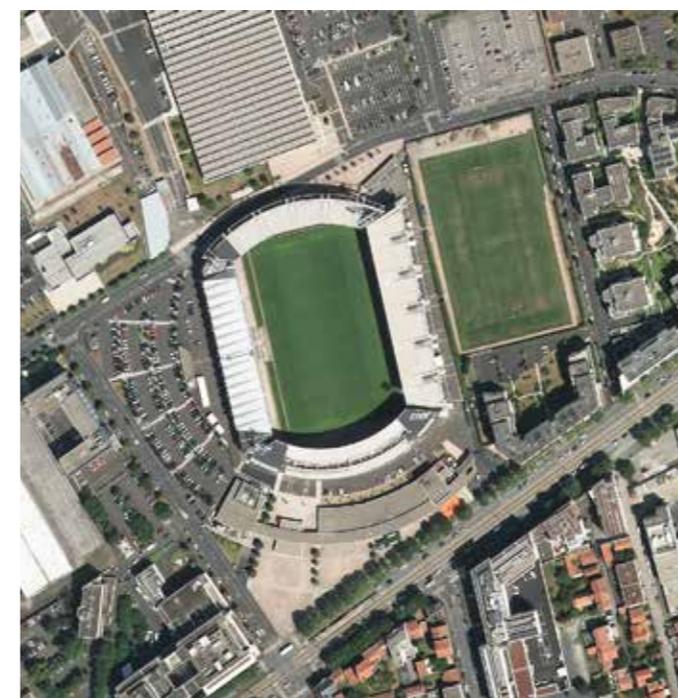
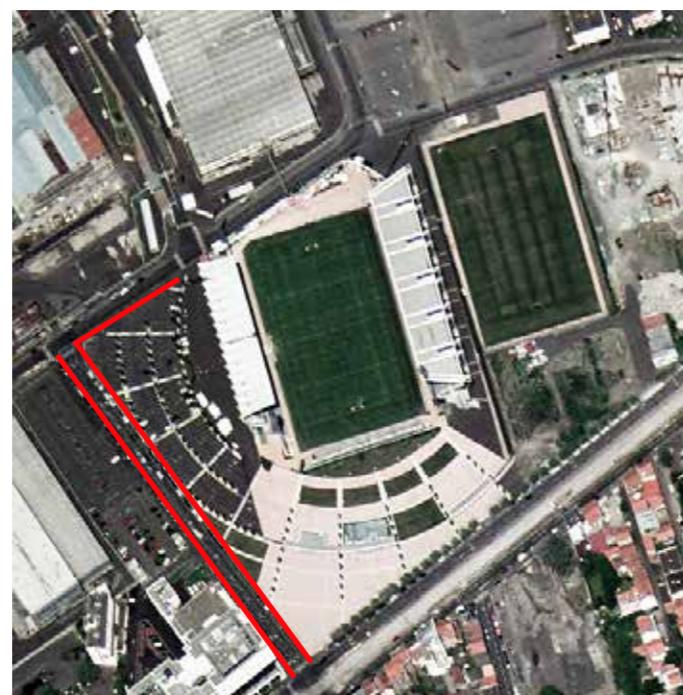
En 1911 le stade est localisé en pleine campagne, puis il est enclavé dans des ateliers et des cités ouvrières, et de quelques terrains vagues. Deux tribunes un peu rudimentaires se font face : la "grande tribune" et la tribune "populaire", remplacées par des structures plus modernes en 1968 ("grande tribune") et 1999.

Le stade reste enclavé avant l'élargissement de l'avenue, qui va déclencher la disparition progressive des cités ouvrières. Les travaux vont s'enchaîner de 1999 à 2016, avec la création de la tribune "Auvergne" (1999), celle d'un terrain d'entraînement (2002), et des interventions successives sur les tribunes, jusqu'à constituer une continuité en 2011...

En 2008 est créé le parvis, avec parking souterrain, et un ensemble de locaux administratifs et commerciaux, le tout disposé selon un plan circulaire, suggérant une continuité des locaux et équipements disparates : le stade est en effet fait "de pièces et de morceaux" de différentes époques.

Comme tout tracé géométrique, ce cercle n'est lisible qu'une fois matérialisé physiquement, ce qui est plus ou moins le cas côté parvis.

On a profité de cette reconstruction générale pour redresser la rue de Cataroux, en en faisant un barreau perpendiculaire à la rue du Clos-Four et à l'avenue de la République. La partie nord de cette rue, qui rejoignait l'avenue Barbier Daubrée est aujourd'hui incluse dans l'usine Michelin.



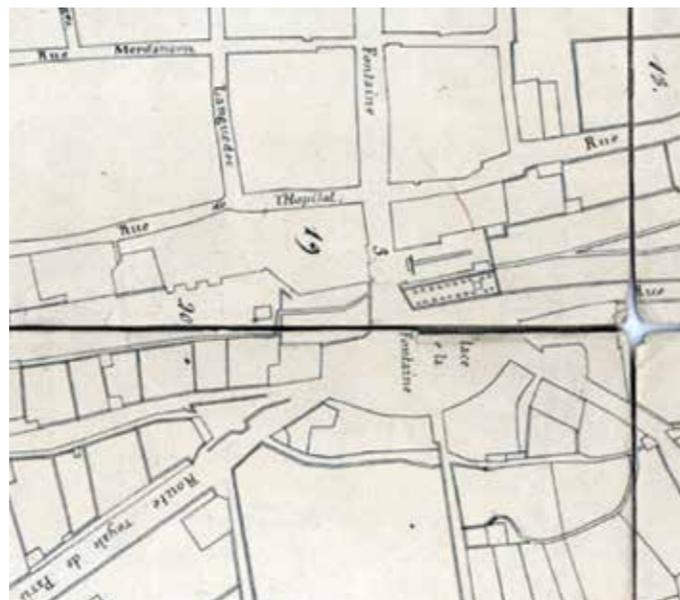
Ci-dessus, la situation en **1960**, le stade ne dispose d'aucun dégagement. On repère facilement les voies ferrées qui desservent les usines. La rue de Cataroux est encore publique en partie nord.

À droite, en haut : en **1974**, un parking s'est constitué face à la tribune reconstruite en 1968. La partie nord de la rue de Cataroux a été cédée à Michelin.

En haut page de droite (**1996**), la partie de cité entre le stade et l'avenue a été dégagée de ses pavillons (on distingue encore les voiries). L'ancien dépôt des tramways au sud de l'avenue a été démoli.

En bas à droite (**2004**), la tribune Est a été reconstruite et un parvis a été dégagé, en partie en redressant la rue de Cataroux dotée d'un nouveau carrefour avec la rue du Clos-Four (tracé rouge). Le terrain d'entraînement occupe une partie de l'ancienne cité, et le reste est en reconstruction.

Page de droite (**2013**) la situation a cessé d'évoluer, le stade a été complété, un ensemble de services bâti à l'avant (au détriment du parvis) et le quartier s'est densifié (ensembles immobiliers, commissariat de police).



Ci-dessus : plan Lécuyer de la Jonchère de 1739. Il s'agit sans doute d'une représentation de convention et non d'un état des lieux. (BMIU, base Overmia)

Ci-dessus : plan de Montferrand "avec indications historiques diverses..." de 1850. (BMIU, base Overmia)

En-dessous : cadastre de 1831. On rappellera que le bleu représente les équipements communaux et le vert les ouvrages hydrauliques, nombreux autour de la place (dont la Fontaine). (AD Puy de Dôme)

En-dessous : plan topographique du Ministère de l'Équipement de 1960. Il s'agit d'un levé qui sera utilisé pour les études du Plan de Sauvegarde. L'ouverture de rues a effacé le caractère fermé du site.

Terminus du voyage : la place de la Fontaine

La place de la Fontaine constituait une rotule indispensable pour la circulation en direction de Paris : l'avenue s'y achève, et on doit s'engager en obliquant presque à 90° dans la traversée urbaine de la "bastide" de Montferrand. Il s'agit d'une voie étroite et de pente forte, que durant le XVIIIe siècle, on a tenté de régulariser et aplanir en "déchaussant" les immeubles au niveau de leur premier sous-sol. Le paysage urbain s'est alors garni d'un ensemble de plusieurs escaliers...

Ce tracé incommode, appelé rue de la Fontaine (avant de prendre le nom de Jules-Guesde), va être utilisé par la RN 9 jusqu'aux années 1960, qui verront la mise en place d'une déviation de Montferrand. Celle-ci va ouvrir largement la façade Est de la place (boulevard Léon-Jouhaux).

La Fontaine éponyme n'est d'ailleurs pas celle qui subsiste aujourd'hui tant bien que mal au milieu de poubelles géantes, mais la **Fontaine du Lion** (protégée MH), s'accompagnant de bassins, par la suite déplacée à l'intérieur de Montferrand (place André-Malraux).

La fontaine actuelle a été localisée au centre de la place dans un parterre de forme elliptique jusqu'à la fin du XXe siècle.

À quelle date cette place a-t-elle pris cette forme arrondie ? Lécuyer de la Jonchère représente en 1739 une sorte de demi-lune, plantée d'une double rangée d'arbres faisant face à la porte de ville... disposition inconnue de Trudaine. Les plans du XIXe (dont le cadastre de 1831) font apparaître comme fixé le tracé actuel de la partie Sud, la partie nord, au contact du rempart de Montferrand étant occupée par des ouvrages hydrauliques et présentant un alignement mal défini.



Localisée dans le fossé de la ville, la fontaine dite "du Lion" a été déplacée place André-Malraux (rue Kléber) à Montferrand.

Ouvrage en pierre de Volvic du XVII^e siècle (1650), elle est protégée au titre des monuments historiques (IMH 1931).

(Carte postale ancienne, origine Internet)



Le Montferrand rural a suffisamment perduré pour intéresser la carte postale des années 1900... La place semble comporter quelques plantations assez maigres. Une pharmacie est déjà implantée.

(Carte postale ancienne, origine Internet)



Des années 1940 aux années 1960.

Ci-contre à gauche : la place en 1945. La station service occupe le centre approximatif de la place.

En haut, deux vues générales avec la pharmacie reconstruite par l'architecte clermontois André Papillard (1880-1964), et la station service : la place est devenue un ensemble "Art-Déco". Elle constitue également jusqu'en 1957 le terminus de la ligne de tramway principale du réseau urbain. Par la suite, elle est réaménagée avec un terre-plein elliptique en pelouse où prend place une fontaine en bronze déplacée d'un autre site (fonderie Ducel, 1863).

Couverture IGN de 1945
Cartes postales Cim et Iris d'origine Internet
Vue du tramway : site Transporturbain.



En 1977, la place de la Fontaine préfigure par son aménagement routier les futurs carrefours giratoires... C'est alors l'une des entrées (sinon l'entrée principale depuis le nord) de Clermont-Ferrand. Quatre autres rues viennent s'y embrancher. L'espace du piéton y est quelque peu réduit. Mais la lisibilité de la forme de la place est réelle.

Cliché de 1977, DDE du Puy de Dôme, Sol photographe.
Archives personnelles.



En 2020, malgré sa desserte par le tramway, la place de la Fontaine a continué de jouer le rôle de carrefour routier, ce qui n'a pas permis d'en optimiser l'espace au profit des piétons. Ceux-ci doivent se contenter de délaissés, communiquant mal entre eux de part et d'autre des couloirs de circulation. En particulier, le maintien d'une entrée/sortie importante du Vieux Montferrand est assez handicapant, et ne permet pas de constituer un "parvis" crédible pour ce quartier. L'élimination de l'îlot central autrefois très marqué a également fait perdre une grande partie de sa lisibilité à l'espace. Quant à la fontaine, elle se retrouve au sein d'un ensemble de poubelles destinées au recyclage...

(Base "Plans", d'après OpenStreetMap et autres fournisseurs de données, 2021)



La Fontaine du Lion (voir les pages précédentes).

Son site actuel de la rue Kléber quelque peu minéral, n'est guère valorisant...



Clichés personnels (mars 2022)



L'aménagement piétonnier, discontinu, se réduit à quelques délaissés, segmentés par des voiries.

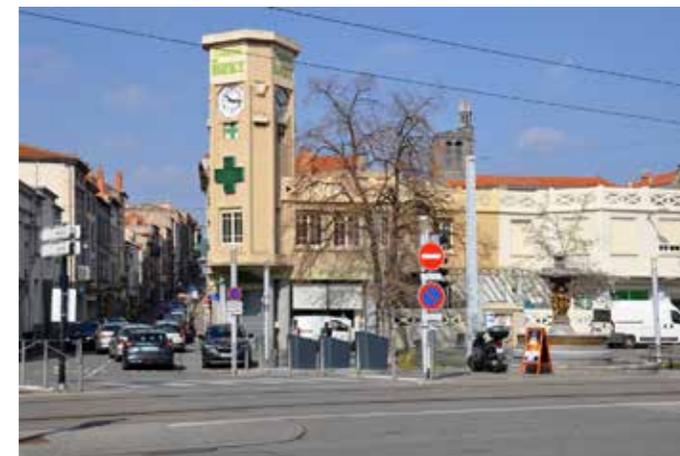
Clichés personnels (mars 2022)



Le choix a été fait de conserver la place comme carrefour automobile, avec une fonction d'entrée/sortie pour le vieux Montferrand. Du coup, beaucoup d'espace a été consacré à de la chaussée routière, et non à des aménités urbaines. Au lieu de positionner la station de tram sur la place, on l'a déportée vers l'est de plusieurs dizaines de mètres, ce qui ne contribue pas à la lisibilité du transport collectif.

Cet aménagement à lui tout seul représente bien les hésitations qui concernent depuis plus de 40 ans l'ensemble de cet axe : le transport collectif, oui, mais à condition qu'on puisse continuer de circuler en voiture...

Clichés personnels (mars 2022)



Borne de justice de Montferrand, marquant la limite de la justice royale exercée à Montferrand.

De la seconde moitié du XVe siècle elle porte un écu aux armes royales, surmonté d'une couronne.

Elle était située sur l'ancien chemin de Clermont à Riom (près du lieu-dit Cataroux).

Elle a été déplacée rue de la Rodade à Montferrand, dans une «dent creuse» humide entre deux immeubles conservés.

Elle est classée Monument historique depuis 1920

(Cliché personnel de 2022)





Inventer Clermont-Ferrand

Quelques aventures urbaines autour de l'avenue de la République

(...ou encore : comment faire du neuf avec du vieux)

Le "trait d'union"

Par les hasards du confinement inédit du printemps 2020, je découvre sur le site Internet d'un organe de presse régional un article (dont j'ai oublié la date, sans doute les années 2010 ?) concernant la place du Premier-Mai, qui "*marque la naissance de l'ère moderne de la capitale auvergnate*. Et son avenir aussi." Rien que ça.

Je relis plusieurs fois pour être sûr de ne pas me tromper. "Une zone blanche de 10.000 m². Que les Clermontois ont mis longtemps à s'approprier. Des siècles en fait. Au point de ne l'avoir jamais *réellement nommée avant 1967*. Pourtant, c'est ici que Clermont-Ferrand est né. Et c'est ici que la municipalité veut construire l'avenir."

Tiens, l'avenir de Clermont, pas moins. Voici un discours qui me ramène pour le coup dans le passé, car je l'ai déjà entendu à propos de ce territoire (mais pas dans la bouche des élus d'alors...).

Suit un exposé historique depuis 1630 (le 15 avril exactement), qui conduit à une conclusion hautement clermontoise : " Et *comme toujours* à Clermont, *tout change avec Michelin*. Fin XIXe, début XXe siècle, l'entreprise installe son usine ici et *amène la vie*. Et en 1967, la municipalité de Gabriel Montpied nomme la place 1er-Mai dans un élan *hautement socialiste*. Longeant la place, la rue Entre-les-2-Villes est un original stigmaté de cette histoire".

Au passage on notera qu'un stigmaté (outre sa signification botanique) désigne (d'après le petit Robert) : 1. Des blessures cicatrices ou marques miraculeuses... (pourquoi pas après tout ?). 2. Une marque sur la peau laissée par une blessure ou une maladie... 3. Une marque au fer rouge, une punition corporelle (bigre!)... 4. Une marque ou un signe (ouf, nous voici rassurés, c'est sûrement ce que voulait dire le journaliste !).

Poursuivons la lecture de l'article jusqu'à sa conclusion : " L'actuelle municipalité veut faire du quartier 1er-Mai-avenue de la République, le centre numérique de Clermont. *En fait, le centre-ville de la Métropole*." Merci du peu. Numérique et innovant cela va de soi...



Petit aperçu architectural du secteur ...

En haut, avenue de la République : la CARSAT, un hôtel, le Centre République.

En dessous : le CHU Estaing

Rue du Clos-Four : la CAF, une résidence de retraite, le siège du journal la Montagne.



Un joyeux bric à brac

Il est bon d'aller faire un tour dans ce secteur (ou quartier ?), où l'on ne va pas spontanément, sauf pour des raisons de divertissement (la Coop de Mai ou le Stade), ou hélas, pour des impératifs de santé.... Il faut se forger sa propre idée, pour mieux évaluer les représentations qu'on nous en donne.

On peut rapidement en apprécier la substance : on y trouve en effet des établissements de santé (le Centre République, regroupement de plusieurs cliniques privées et à 5 minutes à pied de l'avenue, un Centre Hospitalier Universitaire, le CHU Estaing, et l'école dentaire...), le tout environné de cabinets médicaux, d'ambulanciers, de commerces de matériel médical, de pharmacies et autres magasins d'optique ou d'appareils pour la surdité, de la Caisse d'assurance maladie, de la Caisse Régionale d'Assurance Retraite, du siège des Mutuelles "Harmonie" et d'une EHPAD et d'une autre résidence-service pour personnes âgées (ouf!).

Le tout entrelard  de parkings bitumés généreux. N'y cherchez pas de lieu de convivialité autre que le "parc" de la place du Premier-Mai.

Comme me le fait remarquer un passant (se disant "montferrandais"), en me voyant faire des photos, ce quartier ne respire pas la vie, mais plutôt sa déchéance et sa fin. Il n'a pas tout a fait tort : on a connu des associations d'activités plus excitantes.

On relève néanmoins deux établissements à vocation ludique : la Coop de Mai (qui avait permis à Clermont d'être sacrée il y a quelques années "capitale française du rock"), et le stade Marcel-Michelin (site privé), haut-lieu du rugby   XV. On allait oublier le journal régional, avec son siège social (inspiré par les volumes du Guggenheim de Bilbao ?). Et un centre de Congrès et d'expositions (Polydôme, polyvalent comme son nom semble l'indiquer).

Plus ou moins au milieu de tout  a, l'unique espace arboré, sur lequel nous reviendrons, la "place" du Premier-Mai, celle qui évoquait le "socialisme" pour le journaliste cité plus haut, mais qui se présente comme un espace vert (le seul en fait d'une certaine ampleur) au milieu d'un quartier minéral et de parkings ...



Variation sur Bibendum à des périodes diverses, dans ce qui reste de Michelinville...

Coucou, c'est moi Bibendum !

Oui mais Michelin, me direz vous ? après tout on est ici au cœur de ce qu'on appelait autrefois "Michelinville" (sans qu'on sache bien toujours si c'était fierté ou dévalorisation que l'emploi de ce toponyme...)

Et bien il est encore là : une usine fume derrière les immeubles, ici des dépôts sont en activité. Les opérations immobilières récentes ou à venir (pompeusement rebaptisées "quartiers") restent entrelardées de ces fameux dépôts (l'un d'eux va devenir, nous dit-on "*une résidence inspirante*") Espérons qu'elle ne sera pas expirante : le panneau est en effet posé depuis 2 ou 3 ans...

Le Stade Marcel Michelin propose une "expérience" que nous n'avons pas approfondie, il y existe un restaurant bien coté au guide... Michelin, et voici enfin "l'Aventure Michelin", située dans un ancien hangar soustrait à la Manufacture Michelin.

Bibendum s'y décline à l'envi. Il trotte sur un mulet, ou pilote un escargot, il racole volontiers le passant, et une fanfare de bibendums s'avance façon banda : on aimerait savoir quelle musique ils jouent (sans doute un hymne au pneu, analogue à l'hymne aux chemins de fer, jadis composé par Berlioz ?). Ici aussi, parking bitumé géant.

L'on célèbre en ce lieu les "héros" de "l'Aventure". Pour un peu on en oublierait qu'il ne s'agit que de pneus (imagine-t-on une "aventure" fondée sur le balai d'essuie-glace ou la pédale d'accélérateur ?). Mais ne soyons pas grognon, les musées industriels sont souvent intéressants, pour peu qu'ils aient un contenu historique sérieux et pédagogique (pensons au musée du sel de Salins les Bains). Et qu'ils n'ocultent pas ce qui pourrait être gênant pour l'image de la firme.

Nous sommes presque à Montferrand, et pourtant rien n'incite à aller plus loin. On bute sur des quartiers résidentiels propres, mais sans charme particulier, qui masquent la vue : seul le clocher de Montferrand semble assez proches, mais rien de suggère qu'on pourrait s'y rendre.

N'est-il pas temps de rebrousser chemin ?



Les vues aériennes 3D révèlent bien l'hétérogénéité des masses bâties, en particulier des premières implantations sur la place du Premier-Mai. (en haut à droite). On est encore au stade de la cohabitation entre anciennes et nouvelles activités ou usages...



On notera sur le cliché du haut la trace de la rue "entre les deux villes" qui délimite un ensemble tertiaire, et dont il sera beaucoup question plus loin...

Le cliché du bas montre le site de l'opération "ILO 23", au sud de l'ancienne avenue Barbier-Daubrée privatisée...

Vues 3D, site "Plans", d'après Open Street Map© et autres fournisseurs.

Alors cette visite ?

L'impression de visite est à la fois celle d'une banalité des espaces, de leur pauvreté végétale et celle de l'hétérogénéité des implantations (pour ne rien dire du catalogue d'architectures cherchant toutes à se démarquer les unes des autres : sans doute est-ce là la volonté "d'innovation" ?).

La comparaison du plan actuel avec celui des années 1960 (création de la place du Premier Mai) est frappante : à part le redressement de la rue d'Estaing (destiné surtout à remodeler le parking du stade) et quelques voies de service ou secondaires, la mutation s'est opérée à trame urbaine constante.

Le doublement de l'avenue de la République, l'immense carrefour ayant remplacé la place Turgot, et l'aménagement un peu cahoteux de la place du Premier-Mai (revue et corrigée à plusieurs reprises, on le verra plus loin) semblent avoir comblé le besoin en "espace public"...

Pour ce qui est des nouvelles implantations, la simple lecture de la carte des années 1960 révèle que la plupart des équipements significatifs ont été érigés sur des emprises ayant fait partie de la Manufacture Michelin. Le CHU Estaing ? l'ancien dépôt d'Estaing, situé ici pour des raisons de raccordement au réseau ferré tout proche; le centre République, le regroupement des cliniques ? : un ancien foncier Michelin; l'urbanisation de l'avenue entre Montferrand et la rue d'Estaing ? : une ancienne cité ouvrière; Polydôme : un ancien centre commercial Michelin (la SOCAP); le siège du quotidien régional la Montagne ? le site d'un ancien dépôt; et ainsi de suite.

Une étude de Thomas Zanetti, publiée en 2010 dans la Revue Géographique de l'Est* explique cette nouvelle attitude de délestage d'un foncier inutile : «Alors que Michelin avait pris en charge à travers le paternalisme la production d'une ville de l'efficacité industrielle, elle est désormais *associée, en lien avec les collectivités publiques*, à la promotion d'une ville de la qualité urbaine, qui véhiculerait *une image dynamique, attractive et innovante*».

Y serait-on parvenu ou bien fait-on encore de la "communication" ?

*Thomas Zanetti, « De la ville de l'efficacité industrielle à la ville de la qualité urbaine : le « territoire Michelin » à Clermont-Ferrand »,

Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 50 / 3-4 | 2010, mis en ligne le 27 octobre 2011



Foncier Michelin

Peut comporter des activités liées à la Manufacture (ateliers, dépôts centres de recherche), des cités ouvrières ou des activités à caractère public (stade, "Aventure"...)



Ancien foncier Michelin

1. Polydôme et Coopérative de Mai (ancien dépôt, puis magasin SOCAP)

2. Maison de la Mutualité (?)

3. Groupe Centre-Presses, journal la Montagne (ancien dépôt)

4. Les "Fabriks de Mai" ensemble résidentiel en projet (anciens dépôts)

5. Ensemble de Santé République, cliniques, laboratoires, SOS médecins... hôtel, EHPAD... (anciens dépôts)

6. Opération immobilière (anciens dépôts)

7. Résidence service "seniors" (anciens dépôts ou lieux de production)

8. L'Assurance Maladie (anciens dépôts ou lieux de production)

9. ILO 23 : futur siège social d'ENEDIS et opération immobilière massive (anciens lieux de production de Cataroux, en cours)

10. Ensemble tertiaire et logements Ophis, résidence service, maison de l'Habitat, centre diocésain de Pastorale... (ancienne cité ouvrière)

11. CHU Estaing, école de chirurgie dentaire, centrale de chaleur, parcs de stationnement, activités de santé, hôtel et auberge de jeunesse... (anciens dépôts et centre logistique relié au rail)

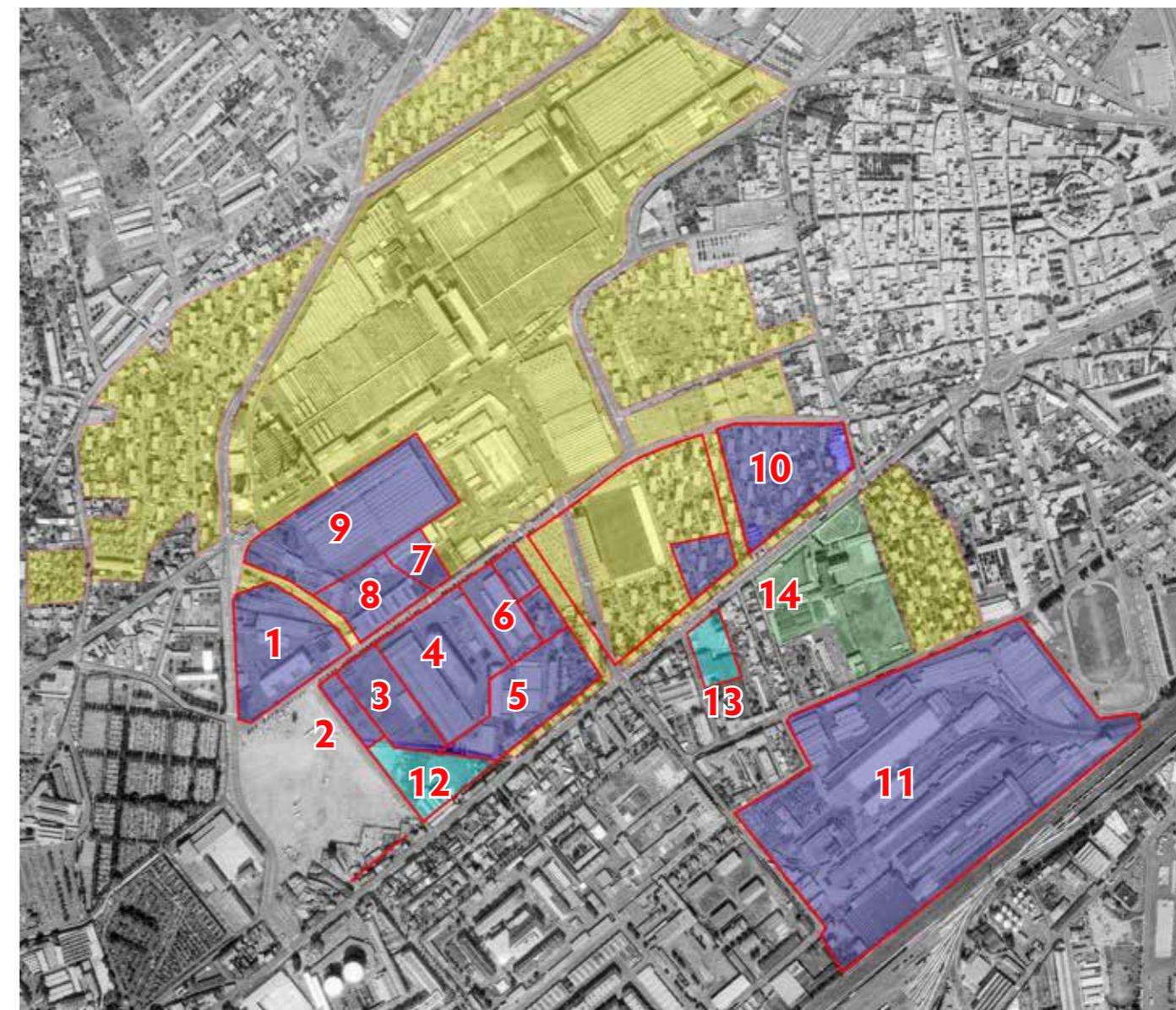
12. CARSAT caisse d'assurance retraite régionale (rhabillage de l'ancienne Direction Régionale des Télécoms ayant elle-même succédé à un atelier)

13. Hôtel de Police (ancien dépôt des tramways, puis des bus)

14. Parcelle du Franc Rozier : établissement scolaire, hôtel de chaîne, conservation d'un ancien bâtiment XIXe (à l'origine noviciat des Frères des Écoles chrétiennes)



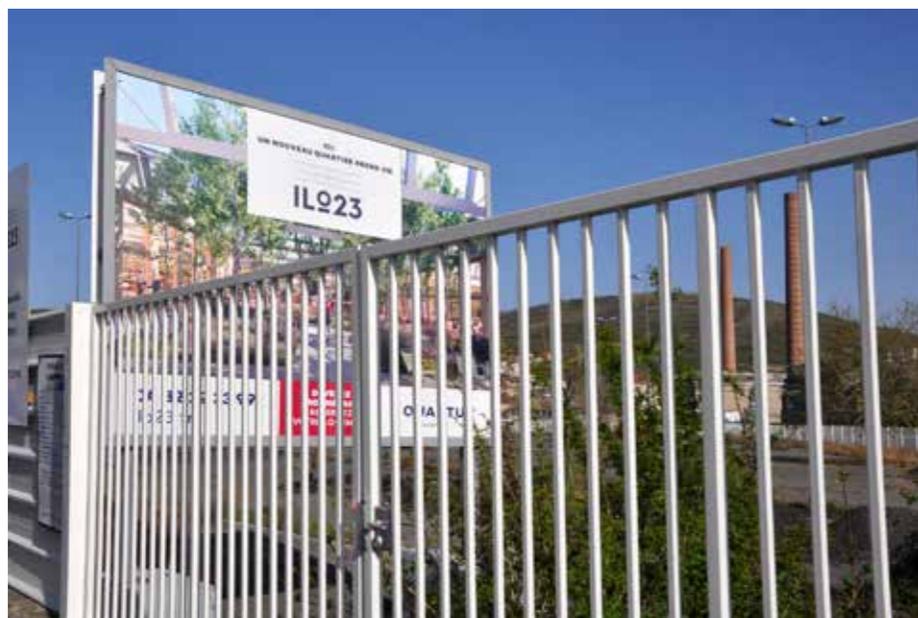
Autres foncierx



Situation 2022
Document IGN 1980



“Urbanisme” ou somme d’opérations immobilières indépendantes les unes des autres ?



Des opérations immobilières massives (parfois à l’allure de ZUP des années 1970...) sont en préparation sur d’anciennes emprises Michelin...

Opérations “les Fabriks de Mai” (rue du Clos-Four par Vinci) et ILO23 (rue de Chanteranne par Quartus immobilier)

Clichés personnels 2021

“Qui tient le foncier, tient le manche”...
(Les aphorismes de Pneuma)

Les occasions manquées ?

Le document qui va suivre n’est ni une recherche de type universitaire (d’où sa forme décontractée, voire un peu décousue, ainsi qu’une mention parfois incertaine des sources), ni bien sûr une “étude”, au sens d’une “étude d’urbanisme”, menée avec des objectifs bien précis (et très sérieux). Ce qui n’empêchera pas d’évoquer des études d’urbanisme, qui elles, ont bien eu lieu, avant de tomber dans l’oubli.

On pourrait considérer qu’il s’agit d’une monographie, si le propos ne s’aventurait parfois à exprimer des opinions, en particulier lorsque celles-ci s’écartent de celles couramment admises (c’est bien le propre d’une opinion que de ne pas toujours aller dans le même sens que les autres).

Il est important de faire apparaître qu’une réalité sur laquelle on pense avoir prise facilement (ce dont certains se gargarisent, comme s’ils venaient juste de “réussir la fusion” de Clermont et Montferrand...), est tributaire en fait d’une succession de choix effectués antérieurement et pas toujours de manière judicieuse et éclairée...

Certes, on a continué de faire des choix à la période récente, et on continue, mais singulièrement, ils restent inscrits dans une continuité déjà fixée depuis longtemps.

Par rapport à l’article cité au début, on rappellera quelques vérités : non les “clermontois” ne pouvaient s’approprier la place du Premier Mai avant la fin des années 1960 (elle n’a pas été créée en 1630 !), sauf bien sûr, les jardiniers qui y cultivaient leur lopin “en circuit court”, des études ont été menées sur ce secteur dès 1977... mais l’idée que le site de l’Entre deux Villes pouvait devenir un “centre”, n’avait que (très) peu pénétré les esprits décisionnaires d’alors...

On cherchera également à identifier pourquoi ces manques de clairvoyance. Il se murmure localement qu’une divinité, tantôt bienfaisante tantôt malfaisante, qu’on nomme (à voix basse) *Pneuma*, obscurcit l’entendement de ses adorateurs, lorsque ceux-ci semblent vouloir se détourner de son culte... Mais, chut, c’est un secret.

#01

Quelques rappels historiques...



Plan des deux villes de Nancy, par Mérian (vers 1645) BNF Gallica



Ci-dessus, le site de la future place Royale (place Stanislas), extrait du plan Mérian (vers 1645) BNF Gallica



"Plan de Nancy avec les changements que le Roy de Pologne, Duc de Lorraine et de Bar y a fait Dédié à Sa Majesté Polonoise" par Le Rouge, (1752) BNF Gallica

Avant-propos : l'urbanisme et les restes

Il en va de l'histoire des espaces publics comme de l'histoire des villes : ils naissent, prospèrent puis souvent déclinent, et quelquefois disparaissent. Certains ne prospèrent pas, tout comme des villes, qui à peine fondées, végètent sans rencontrer le succès. D'autres au contraire entrent dans les histoires de l'urbanisme et de l'architecture. On ne sait trop pourquoi, mais il y a forcément des raisons. Qu'on ne trouve pas toujours.

Comment naissent-ils ? L'urbanisme (ou plutôt les processus variés qui en tiennent lieu, regroupés sous cette appellation générique), revient souvent à "accommoder les restes", (ce qui comme chacun sait, est assimilé à un art). Un site délaissé, mais bien situé, se révèle disponible pour une opération urbaine, se doublant souvent d'une perspective financière attrayante...

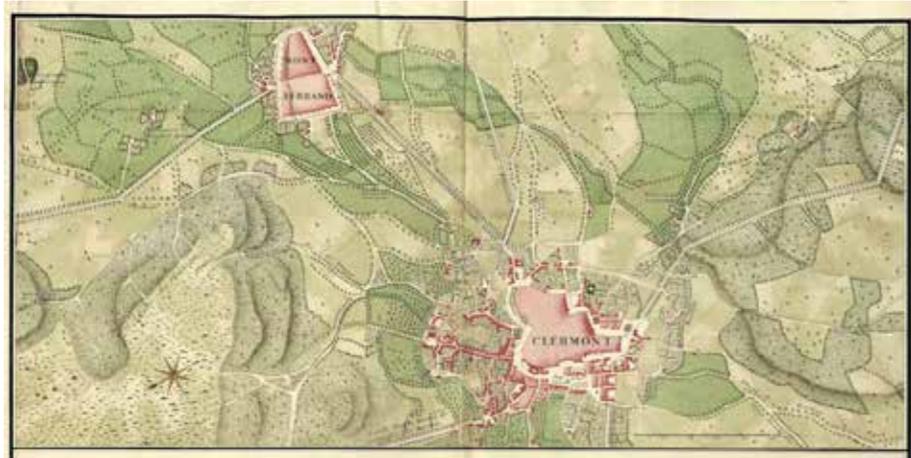
Entre les deux villes... de Nancy

À titre de rappel de ces processus, un exemple frappant d'aménagement d'un "entre les deux villes" sans caractère est celui des prestigieuses places de Nancy, aménagées dans le courant du XVIIIe siècle (1751-1755), sur des terrains vagues plus ou moins délaissés, devant une enceinte fortifiée d'aspect rébarbatif.

Avant cette opération, il n'existe qu'un seul point de passage (et semble-t-il, des plus incommodes, selon les différents plans) entre la ville Vieille (ville d'origine médiévale de Nancy, avec le Palais Ducal, au plan fermé sur lui-même) et la ville nouvelle, création d'ingénieurs italiens de la Renaissance, bâtie sur une trame orthogonale régulière...

On va réaliser la suture des deux, autour d'un programme prestigieux, une place Royale, dédiée à son gendre Louis XV par le Duc de Lorraine et Roi de Pologne en exil...

Le gabarit de certaines parties bâties, certains dispositifs spatiaux (l'arc de triomphe formant porte), répondent à une nécessité fonctionnelle (imposée par le politique) de conserver le principe de l'enceinte continue de la ville ancienne, tout en dissimulant ses ouvrages au regard.

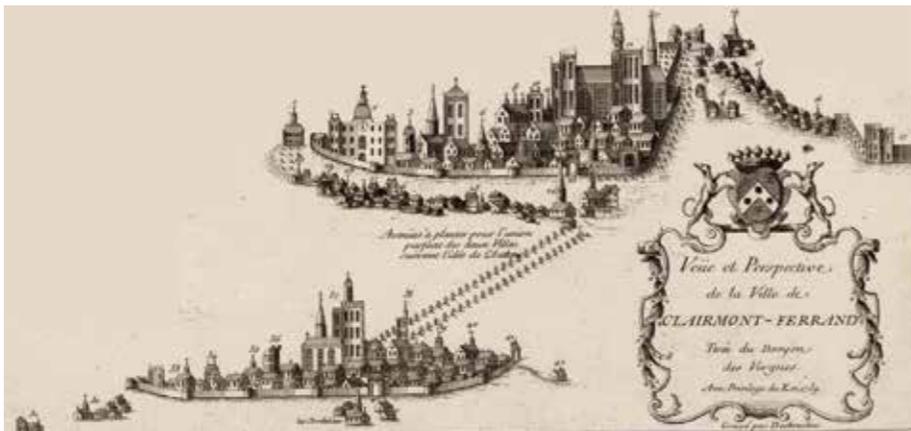


Le plan de l'Atlas de Trudaine est daté "entre 1745 et 1780". Ce type de document est réalisé par relevés sur le terrain, donc relativement fiable. Il décrit plus le territoire que l'urbanisation, évoquée par grandes masses.

On voit bien que la route a tranché dans les terrains de manière oblique. L'avenue vers Lyon n'a pas été réalisée selon le tracé porté au plan, mais par rapport à l'amorce existante.



(Atlas de Trudaine, quatrième planche d'une série de 22 concernant le passage de la Grande Route de Paris au Languedoc à travers la généralité de Riom, site Internet des Archives Nationales, copies d'écran)



Lescuyer de la Jonchère représente de façon saisissante les deux villes, avec les "avenues" à planter, l'avenue actuelle et la place d'Espagne à Clermont. Il représente le "mur de couvents" fermant Clermont vers l'Est.

(BPCAM, Ms 1016; fol. 302-321, fonds Paul Leblanc, site Internet de l'Atlas historique Auvergne Bourbonnais Velay)

L'apparition de l'avenue

La route de Paris

La grande rue de liaison, apparaît enfin sur les plans de l'époque (Atlas de Trudaine, plan de Lescuyer de la Jonchère, puis carte de Cassini...) : c'est une route rectiligne, qui traverse un territoire agricole presque dépourvu d'habitations. Seul un couvent de Récollets y est bâti (ceux-ci étaient d'ailleurs déjà installés à Montferrand avant le premier édit de fusion... parce qu'ils n'avaient pas trouvé de terrain à Clermont).

La représentation sur l'Atlas de Trudaine (milieu XVIIIe), comme celle de Cassini, laisse penser que cette voie (comme la plupart des routes du temps) était bordée d'arbres (pour des raisons fonctionnelles). Il ne s'agit en effet pas d'une voie urbaine ou d'une avenue au sens moderne du terme mais d'une simple voirie de liaison : ce n'est autre que la route de Paris.

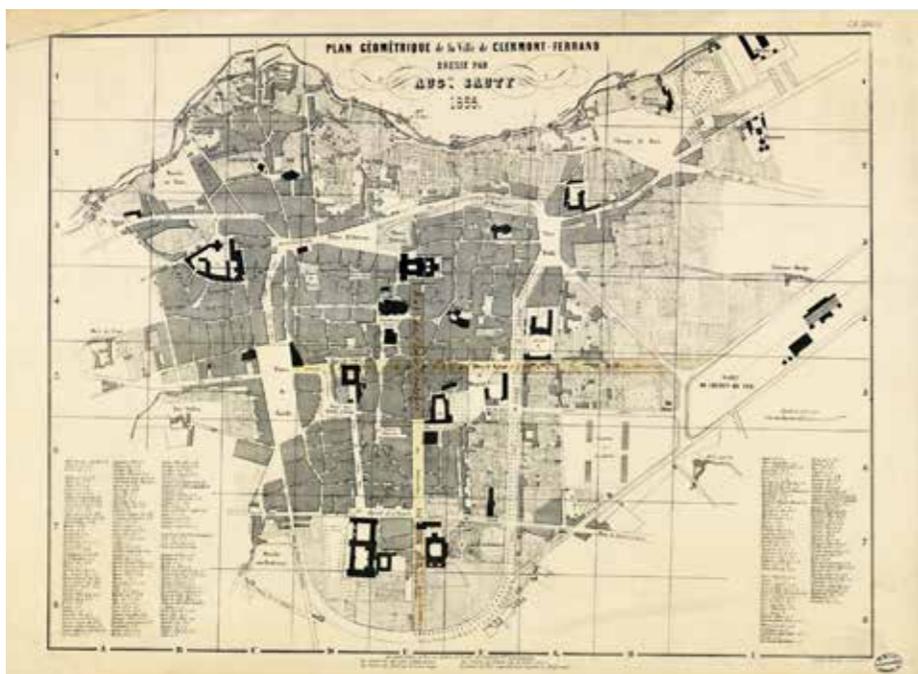
Le plan Lescuyer de la Jonchère (1739) semble suggérer le fait que l'avenue n'existerait pas encore ("avenues à planter pour l'union parfaite des deux villes, selon l'idée de l'auteur"), ou bien n'évoque-t-il que la question des plantations ?



Le plan de Lescuyer de la Jonchère (gravé en 1739), mélange cartographie classique et vues perspectives. Sa fiabilité est relative. Il représente aussi l'avenue, se terminant par une demi-lune face à l'entrée de Montferrand, comme dans un parc à la française... Le plan de Montferrand est simplifié sous forme d'un cercle coupé en croix (une représentation schématique voisine de celle de Cassini pour les villes fortifiées).

4
 que dorénavant & pour toujours lesdites
 villes de Clairmont & Montferrand, de-
 meureroient unies & incorporées l'une avec
 l'autre, sous le nom de Clairmontferrand,
 avec communication reciproque des hon-
 neurs, libertés & franchises cy apres decla-
 rées, desquelles chacune desdits habitans d'i-

4
 même Ville: Ce fut par ce motif que le Roy Louïs
 XIII. ordonna par son Edit du mois d'Avril 1630.
 qu'elles demeureroient dorénavant & pour toujours
 unies & incorporées sous le nom de Clermont-Ferrand,
 avec communication reciproque des honneurs, libertez
 & franchises qui leur sont attribuez; cette réunion n'a
 esté neantmoins qu'imparfaitement executée, ce qui a



De Clairmontferrand
 à Clermont-Ferrand
 selon les extraits
 des textes des deux
 édits (Troyes 1630,
 Versailles 1731).

(Source BNF, base
 Gallica)

Mais où est donc
 passé Montferrand ?

La plupart des
 plans de "Cler-
 mont-Ferrand"
 ignorent l'existence
 de Montferrand,
 parfois encore au-
 jourd'hui.

(Plan Sauty de Cler-
 mont-Ferrand en 1858,
 BMIU)

La réorganisation du territoire de l'Auvergne

Catherine de Médicis, qui est une descendante des comtes d'Auvergne, entame en 1556 une réorganisation administrative destinée à faire le tri entre les capitales possibles de la province : Clermont devient "chef et ville capitale du pays d'Auvergne" et Riom "chef du duché d'Auvergne". Au passage, Clermont redevient chef-lieu de l'Élection de Basse Auvergne. En 1557, Montferrand a capté la Cour des Aides...

L'élection de Clermont est démembrée en 1629 par création de nouvelles élections. En compensation, Clermont obtient la récupération de la Cour des Aides de Montferrand, causant un préjudice à cette ville. L'union des deux villes est supposée comporter des mesures d'atténuation de ce transfert... Quelques fonctions sont alors de manière autoritaire délocalisées à Montferrand, comme le Collège des Jésuites (précisément dans l'ancien palais de la Cour des Aides). Mais dès le XVIIe siècle l'Intendant réside à Clermont, attestant sa prééminence de capitale. Et pendant tout l'Ancien Régime, la "Généralité" (circonscription administrative dont les limites ne correspondent pas à celles des Élections, instituée en 1542) va demeurer celle de Riom. En toute logique, à partir du XVIIe siècle, les Intendants auraient dû résider à Riom... La réforme paraît encore un peu bancal...

En général le nom d'une entité urbaine dominante finit par désigner l'ensemble, les autres toponymes restant au mieux, des noms de quartier. Pour Clermont et Montferrand on a donc innové en combinant les deux noms. Le premier nom retenu par l'Édit de Troyes était, on l'a vu, "**Clairmont-ferrand**" (tout attaché).

Une autre particularité de cette fusion obligée est qu'il faudra attendre le milieu du XIXe siècle et le début du XXe pour que les plans de villes de "Clermont-Ferrand" laissent apparaître un plan de Montferrand... (et encore pas toujours). Les plans d'alignement ne concernent d'ailleurs pas Montferrand, qui reste également en dehors du périmètre de l'octroi de Clermont (une "légende urbaine" apparue dans la seconde partie du XXe siècle veut que Montferrand ait été dotée d'un octroi spécifique dont un édicule subsisterait sur le pont des Cordeliers...).



Quelques villes nouvelles de la fin du XVIe au début XVIIe :
 Vitry le François (1545) en haut à gauche
 Henrichemont (1609), en haut à droite
 Richelieu (1631), en bas à gauche
 Effiat (en bas à droite) est inachevée

(IGN 2016 et 2018, échelle identique)

On notera que le carré est un élément de composition incontournable : emprises carrées ou rectangulaires, places carrées... On reste sur le modèle des places royales. Seul Henrichemont complexifie un peu la trame en ouvrant des diagonales.

Mais comment organiser l'Entre Deux Villes selon de tels principes géométriques ?

La première moitié du XVIIe siècle (et la fin du XVIe) ont été une période où l'on projette hardiment des villes nouvelles, même si pendant le même temps la guerre en détruit d'anciennes.

Ainsi Sully conçoit le projet d'Henrichemont sur ses terres du Berry. Si les travaux débutent en 1609, ils sont interrompus dès 1610, pour raisons financières (les entreprises se jugent mal payées). De 1606 à 1628, Claude Métezeau édifie la place Ducale de Charleville pour Charles de Gonzague. Le projet restera lui aussi partiellement inachevé (également pour des raisons financières).

Seul le mentor du marquis d'Effiat, le Cardinal de Richelieu, va réussir à édifier une ville entière de 1631 à 1642. Si son château, véritable palais conçu par Lemercier, a aujourd'hui disparu, dilapidé par ses héritiers au XIXe siècle, la ville subsiste presque intacte.

Chimères urbaines et réalités du terrain

« L'intention du monarque est de les enclore dans la même enceinte, jusqu'à l'entière clôture et union des murailles de l'un et l'autre villes que voulons être faites au plutôt. Le roi déclare vouloir faire de ces deux cités réunies, l'une des meilleures villes du royaume. » (J.B. Bouillet, citant l'Édit de Troyes).

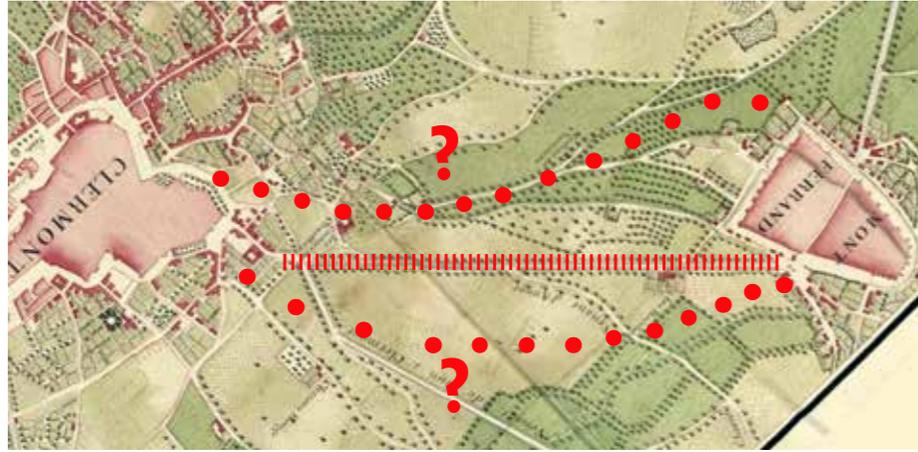
Vers une ville nouvelle ?

Après avoir enclos l'ensemble des deux villes et de son "entre Deux Villes" par une enceinte commune, « ...une grande rue sera tracée dans l'espace qui les sépare et défense sera faite d'élever aucuns bâtiments nouveaux, tant aux habitants de Clermont qu'à ceux de Montferrand, ailleurs que sur cette rue, jusqu'à ce que les constructions des deux villes se soient rejointes ». On ne saurait édicter d'obligation plus difficile à remplir... D'autant qu'il faudra attendre 1731 et le nouvel Édit pour que la fusion s'opère réellement.

On peut s'interroger sur ces libellés : certes une rue de liaison est nécessaire, voire indispensable pour fusionner deux villes distinctes, mais pourquoi une telle enceinte commune, gigantesque à l'échelle du site ? Il semble bien qu'on soit resté là sur des conceptions des siècles précédents, où l'enceinte est à la fois d'intérêt militaire, fiscal et symbolique (séparer la ville et la campagne). Quant *aux interdictions de construire ailleurs qu'au centre géographique du site*, on ignore si elles ont pu être seulement évoquées ailleurs que dans le texte de l'édit...

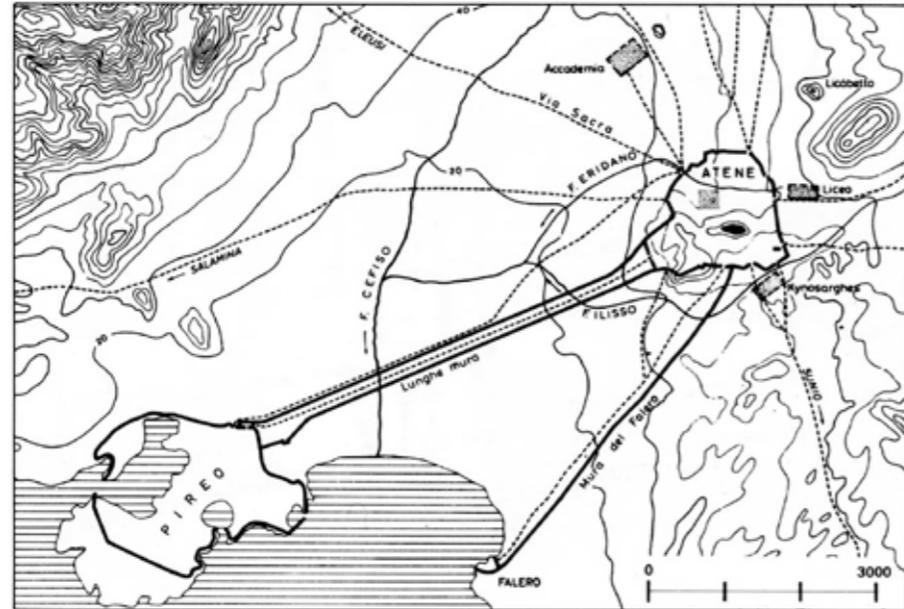
Un siècle après la fusion, à part les Récollets (installés juste avant,...), personne ne semble s'être précipité pour bâtir le long de cette route.

Les terrains sont en partie humides, occupés par des jardins (d'après ce qu'on connaîtra du site au début du XIXe siècle). Dans la première partie du XVIIe siècle il ne se bâtit en fait à "Clermont-Ferrand" que des couvents ou des établissements tenus par des religieux : tous vont se regrouper à Clermont, et former un mur redoublant le rempart Nord-Est de la ville, comme le représente Lescuyer de la Jonchère.



Comment dessiner l'enceinte commune ?

De toute évidence les deux sites, éloignés l'un de l'autre, séparés par la topographie, bâtis selon des trames et des orientations différentes ne seraient pas prêts à une unification facile.



Athènes et le Pirée, au Ve siècle avant notre ère étaient reliées par un dispositif original, les "Longs Murs", enserrant une route, qui aurait pu inspirer une enceinte commune de Clermont et Montferrand.

Les hommes du XVIIe siècle en avaient-ils connaissance ?

Dans Benevolo, Histoire de la Ville, éditions Parenthèses 1993

Une enceinte commune irréaliste ?

Une disposition de l'Édit apparaît également comme franchement irréaliste : créer une enceinte commune. Où la localiser ? Les rédacteurs de l'Édit étaient-ils mal renseignés sur le caractère géographique de l'Entre Deux Villes ?

La topographie complique en effet quelque peu le projet : on n'est pas dans une plaine qu'on pourrait circonscrire de manière géométrique, mais entre deux éminences sont l'une est franchement surélevée et l'autre un peu moins... Le tout parcouru par un ruisseau aux multiples bras, dans une zone encore un peu marécageuse.

L'historien André-Georges Manry note à propos de l'édit de 1630 : "cet édit dont l'instigateur était le marquis d'Effiat, gouverneur d'Auvergne, **voulait donner à l'Auvergne une grande capitale ; il était bien conçu et ne lésait aucun intérêt des deux villes intéressées** : si la Cour des Aides passait de Montferrand à Clermont, Montferrand devait recevoir un important collège de Jésuites ; d'autre part il était interdit de bâtir dans les deux villes, sauf dans l'espace vide s'étendant entre elles. Malheureusement Effiat mourut peu après et l'édit resta lettre morte, seul se fit, **au détriment de Montferrand**, le transfert de la Cour des Aides. Il faudra attendre un siècle pour que ces décisions soient reprises ; en 1731 l'intendant Trudaine, de sa propre autorité, supprimera l'autonomie de Montferrand qui devint un simple faubourg de Clermont". (Qui est donc lésée dans cette affaire).

Le tracé de la route réalisée n'était sans doute pas optimal dans la perspective d'une liaison urbaine bâtie... mais parfaitement fonctionnel pour une route de poste.

Peut-être cette voie aurait-elle pu être enclose entre 2 murs définissant ainsi des lots à bâtir... Le marquis d'Effiat aurait-il été susceptible de s'impliquer directement dans un projet urbanistique de fusion ? de concevoir une sorte de ville nouvelle entre les deux autres ? On pourrait (presque) être tenté de le croire. Mais à cause de la Guerre de Trente Ans (pourtant loin de l'Auvergne...), la fusion aura donc commencé par une (première ?) occasion perdue...



Portrait du marquis d'Effiat, auteur inconnu, XVIIe.

(RMN-Wikipédia)



Château d'Effiat

(Carte postale années 1950)



Vue du Château de Chilly en 1627, par Israël Silvestre,

(Université de Heidelberg, Wikipédia)

Digression : qui était donc le marquis d'Effiat ?

Le véritable inventeur de "Clermont-Ferrand" est le marquis d'Effiat, alors surintendant des Finances de Louis XIII, qui se serait impliqué lui-même dans la rédaction de l'Édit de fusion d'avril 1630. Antoine Coëffier de Ruzé marquis d'Effiat (1581-1632) cumule le patronyme de son père avec celui de son grand-oncle, qui sans héritier, lui a légué sa fortune et sa charge de "Grand Maître, Superintendant et Général réformateur sur le fait des mines et minières du Royaume de France". C'est un membre du Conseil du roi Louis XIII, où il est entré en même temps que le Cardinal de Richelieu, qui est plus ou moins un mentor et ami.

En 1624, c'est lui qui a négocié avec l'Angleterre le mariage d'Henriette-Marie de France (sœur de Louis XIII) avec le futur roi Charles Ier d'Angleterre. Il est alors nommé *Surintendant des Finances* en 1626. En 1629 il devient *Grand Maître de l'Artillerie*, *Maréchal de France* en 1631... Nommé commandant en 1632 d'une armée de secours à destination de l'Électeur de Trèves, il meurt de fièvre inflammatoire, à Lützelstein (la Petite-Pierre, aujourd'hui en Alsace du Nord). La Guerre de Trente Ans qui dévaste l'Europe du Nord et l'Europe Centrale l'aura finalement rattrapé.

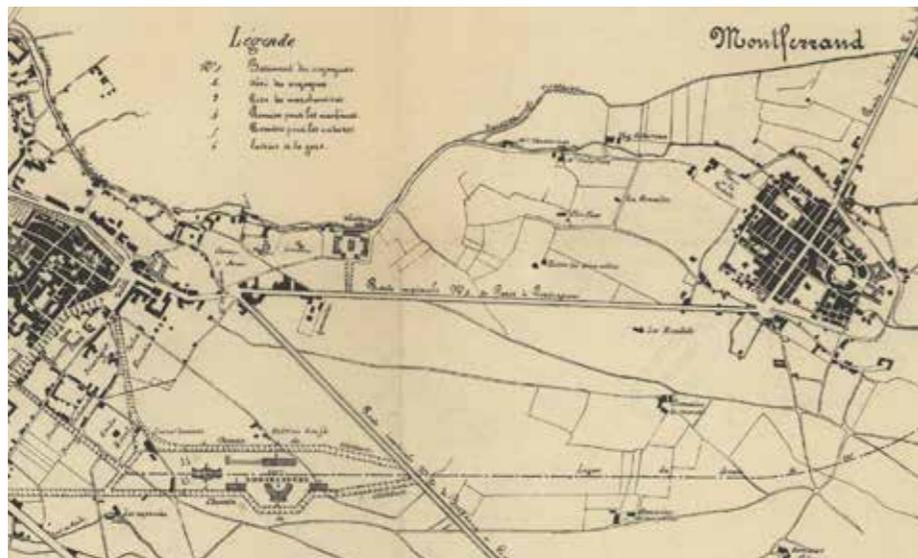
C'est un homme de grands travaux : il pense achever le canal de Briare (dont les travaux sont interrompus depuis 1610), il reconstruit son hôtel particulier à Paris, édifie à partir de 1624 le château de Chilly (localité dont il crée le nom), à Chilly-Mazarin d'aujourd'hui, château disparu.

Il aurait envisagé de transformer Effiat en ville : « Il conçoit pour Effiat un vaste projet liant urbanisme, architecture, agriculture, réseaux de communication, encadrement militaire et religieux. Il projette de créer à Effiat une ville nouvelle au tracé géométrique, faisant appel à de grands architectes comme Jacques Lemercier, Clément Métezeau et au jardinier du roi, André Mollet. Les travaux furent menés en deux campagnes, de 1626 à 1628, puis de 1630 à 1632 pour l'embellissement du château, la construction d'une église, du collège de l'oratoire et d'un hôpital.* » La mort du marquis interrompt le processus.

* Ministère de la Culture, plate-forme POP. Mais où est donc conservé ce plan ?

#02

Une urbanisation prosaïque...



Plan préalable à la construction du chemin de fer (1853). Le choix est alors fait de ne pas implanter de halte à Montferrand, ce qui a des conséquences encore aujourd'hui...

L'avenue (route impériale n°9 de Paris à Perpignan...) est vide, à l'exception d'un abattoir et des gazomètres.

(BMU Clermont-Ferrand)



Minute en couleur de la carte dite Carte d'État-Major : l'avenue est toujours vide... (vers 1866).

On mentionne (entre autres) le toponyme «entre les 2 villes»

(Source IGN)

Une urbanisation lente, et très peu qualitative...

En 1831 (selon le cadastre ancien dit "napoléonien" conservé aux Archives Départementales du Puy de Dôme), soit **deux siècles** après le premier édit de fusion, ce qui n'est encore que la "route de Paris" reste pratiquement vide. Divers équipements n'y apparaîtront que vers le milieu du XIXe siècle

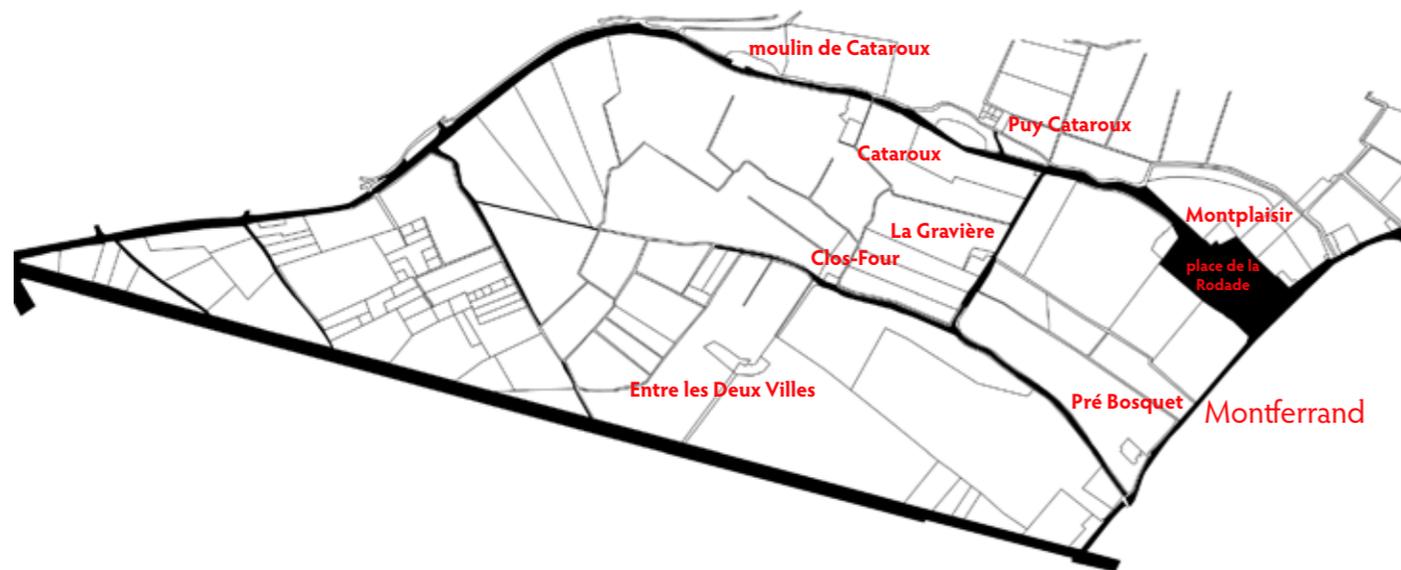
Le territoire de l'Entre deux Villes est très morcelé, avec un parcellaire étroit se présentant "en sifflet" par rapport à la route, ce qui le rend peu propice à la construction : il faut d'abord remembrer.

Il s'agit de jardins et peut-être de vignes (ce qui expliquerait le parcellaire découpé en lanières, typique des vignobles auvergnats, extrêmement morcelés). Les voiries secondaires sont encore anonymes et semblent peu définies. Il y existe un réseau hydraulique important de rases, pas toutes très lisibles sur le document, mais qui manifestent le caractère humide du secteur. (On ne discerne pas celles qui ont vocation de drainage, de celles qui ont vocation d'irrigation). Chaque domaine ou presque est doté d'un petit étang ou réservoir d'eau.

Les années suivantes, l'espace va commencer de se remplir, mais à la manière médiocre d'un faubourg : cimetière, abattoir, usine à gaz, casernes (qui vont nécessiter d'immenses expropriations...) et même une (sans doute éphémère) *plaza de toros*, mentionnée sur un seul plan de ville.

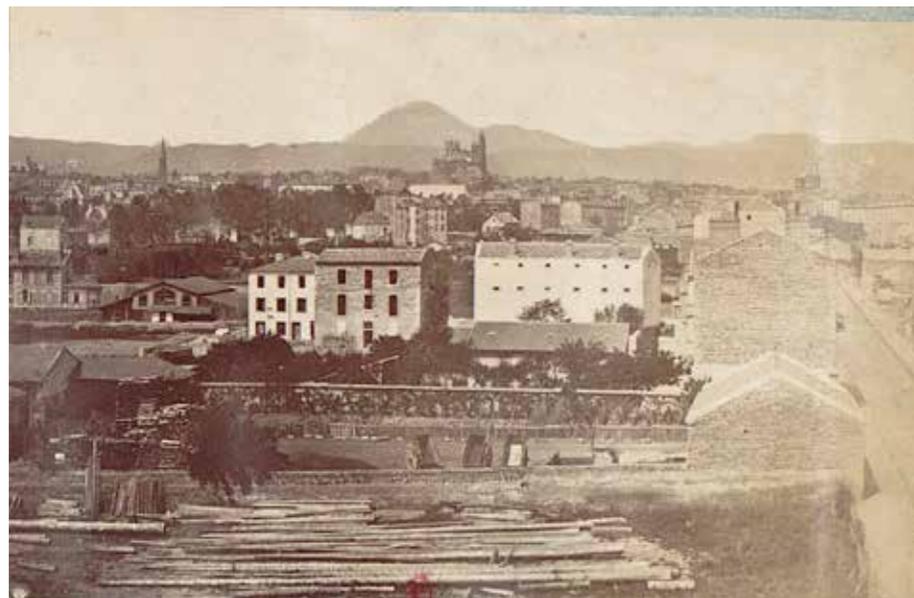
Le chemin de fer arrive à Clermont en 1855 : on remarquera que son tracé terminal est pratiquement parallèle à celui de l'avenue, mais à bonne distance.

L'avenue sera plus tard parcourue intégralement par la première ligne de tramway de l'agglomération en 1890 (son dépôt est localisé sur place, on y produit l'électricité nécessaire au réseau). Son terminus est la place de la Fontaine à Montferrand : le premier, le tramway va matérialiser en partie la fusion, par l'établissement d'un lien permanent...



Trame parcellaire de la partie nord de l'avenue entre les Carmes et la Rodade. (avec les noms des principaux domaines). Le ruisseau de la Tiretaine passe au nord. Le terrain est penté de l'avenue vers la Tiretaine.

(Copie du cadastre de 1831, Archives Départementales du Puy de Dôme)



Un cliché (daté entre 1875 et 1885) montre un territoire d'urbanisation médiocre, occupé par des activités artisanales. À droite du cliché, on distingue une voie rectiligne, qui se dirige vers la place Delille (balisée par les clochers de N.D. du Port) : il s'agit de l'avenue de la République, encore une simple voie de faubourg.

(Source gallica. bnf. fr / Bibliothèque nationale de France)

Une banale voie de faubourg

Cette voie se révèle alors une sorte de "non-lieu", un faubourg sans grande personnalité. Un rare cliché du XIXe siècle nous montre une rue rectiligne assez commune, bordée de constructions sans ambition (et dépourvue d'arbres). Les rares cartes postales du début de XXe siècle représentent également un faubourg interminable, aux quelques maisons basses.

On documente surtout les deux extrémités (la place des Carmes, avec la patte d'oie entre les routes de Paris et de Lyon, et la place de la Fontaine qui marque l'arrivée à Montferrand). La route de Paris s'engage ensuite dans l'obscur traverse de la bastide de Montferrand (et ce jusqu'aux années 1960 où une déviation de la RN9 contournera Montferrand par l'Est).

Les casernes, en particulier, vont nécessiter d'importantes emprises foncières au Sud de l'avenue (cette position les rapproche du chemin de fer). Le morcellement initial a dû constituer une difficulté, mais après la défaite de 1870, la construction d'infrastructures militaires loin des frontières est un impératif...

On crée donc deux casernes accolées sur le terrain utilisé jusque là comme Champ de Mars, c'est à dire terrain de manœuvre.



La caserne Desaix, (actuellement le "92e") vue depuis la talus du chemin de fer.

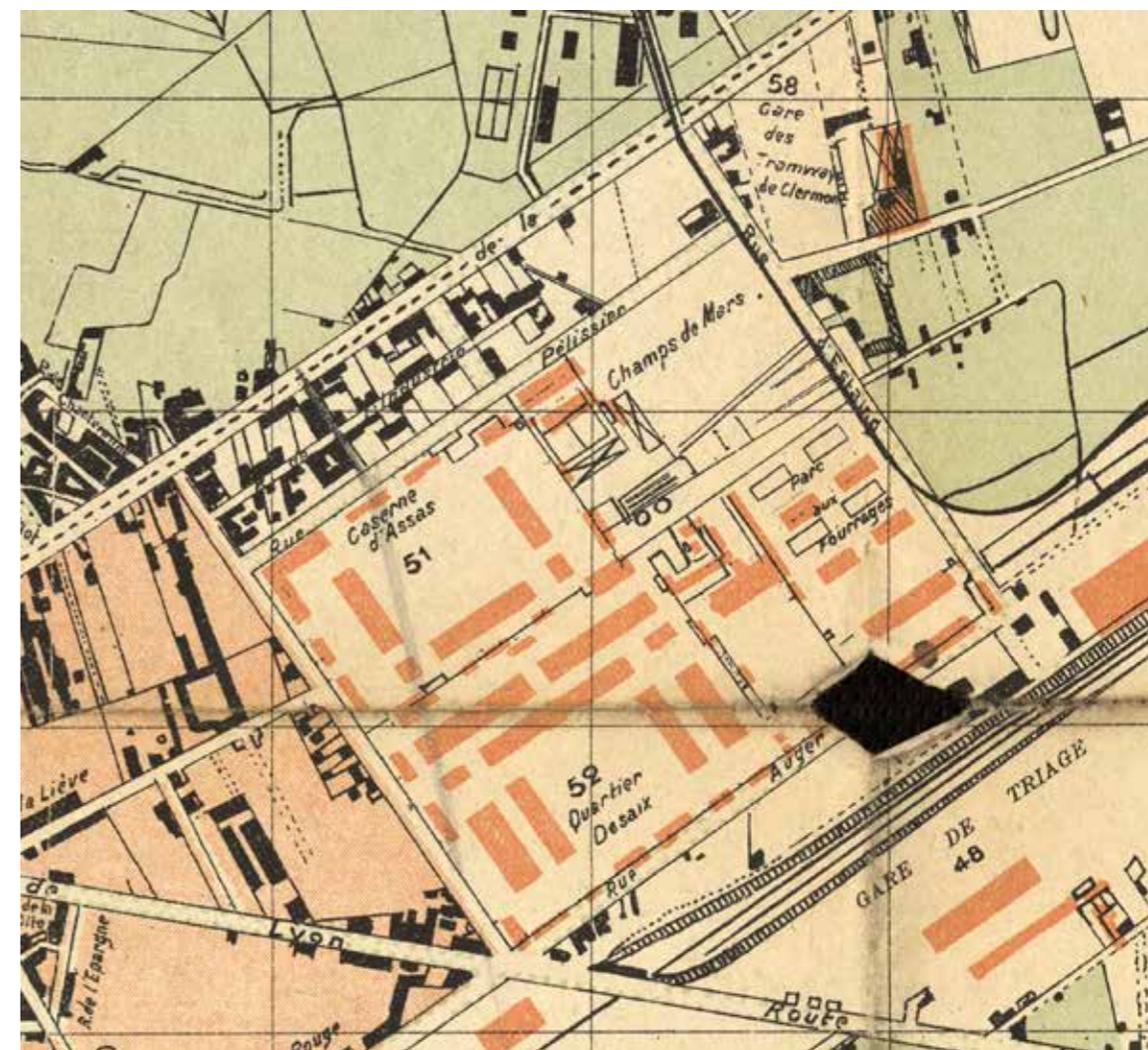
(carte des années 1900, origine Internet)



Trame parcellaire de la partie sud de l'avenue

(Copie du cadastre de 1831, Archives Départementales du Puy de Dôme)

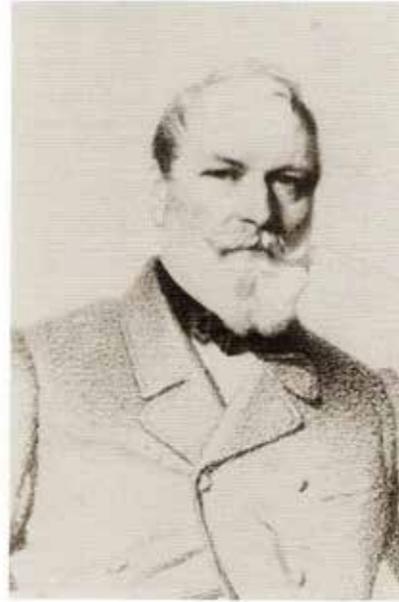
Le cadastre porte en surimpression le tracé approximatif du terrain qui va devenir celui des militaires (en jaune) et celui du chemin de fer (en violet) qui coupe la route de Lyon de l'époque. On mesure l'ampleur du remembrement qu'il a fallu mener. Le principe du retrait du Champ de Mars, puis des casernes, par rapport à l'avenue semble acté à cette occasion.



Extrait d'un plan de Clermont Ferrand de l'Imprimerie Moderne (1935 ?)

(BMIU)

La réalisation du quartier des casernes a été légèrement différente du tracé esquissé sur le plan cadastral de 1831, pour des raisons de symétrie : un accès depuis l'avenue (la rue Simmer) a été calé sur l'axe de la caserne d'Assas. La continuité de certaines rues a été interrompue. Un trait noir représente la voie ferrée qui en empruntant la rue d'Estaing, dessert l'ensemble des usines Michelin.



Édouard Daubrée (1797-1864), ancien lieutenant de cavalerie, est cofondateur de la société Barbier-Daubrée, en 1832, qui deviendra Michelin et Cie en 1889.



Arsède Barbier (1820-1897) est un cousin de Daubrée. Du mariage de sa fille Adèle avec Jules Michelin (1817-1879) naîtront André et Édouard.

Portraits de Daubrée et Barbier.

Brochure Michelin (CRDP)



Une vue de l'usine, qui montre aussi le château de Bien-Assis, détruit après 1912.

La halle double manifeste un souci d'architecture, qu'on ne retrouvera plus dans les décennies suivantes.

Archives Michelin (CRDP)

L'usine Barbier-Daubrée (1832), un "mythe fondateur"...

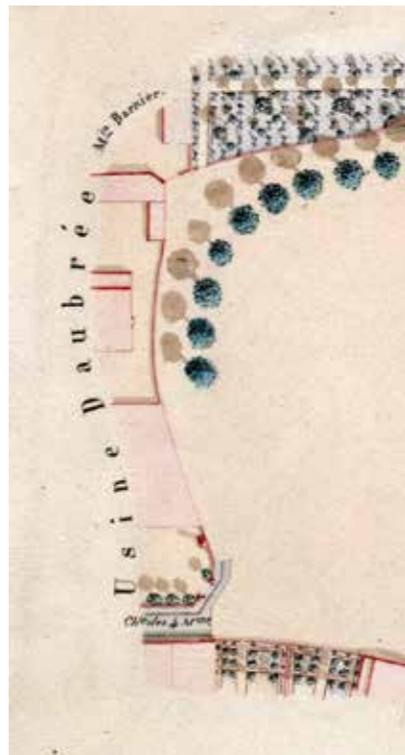
Bien que non située sur l'avenue, mais ouvrant sur la place des Carmes, l'usine de caoutchouc des deux associés va conditionner le développement futur de l'ensemble du quartier et de la ville entière.

Elle est fondée vers 1832 dans un ancien moulin, et en 1836 elle emploie 100 personnes (dont 90 femmes). Les gommés arrivent de Marseille, et la transformation en caoutchouc engendre une plus-value qui amortit le coût du transport. La production est très diverse : balles, tuyaux, accessoires d'habillement, gommés de papeterie et bandages pour vélocipèdes... Vers 1850, l'usine de caoutchouc de Torrilhon est installée à peu de distance dans l'ancienne propriété de Bien-Assis. Il n'est bien sûr pas possible dans ces années de prévoir ce que sera le développement futur cette industrie.

Dans les années 1880, l'usine de Barbier et Daubrée est menacée de faillite et les frères Michelin viennent alors au secours de leur grand-père. La firme Michelin est officiellement fondée en 1889 et la recherche de nouvelles utilisations du caoutchouc va déboucher sur l'industrie moderne du pneu. Ce site primitif donnera naissance à l'usine Michelin des Carmes, qui s'agrandira en 1912 par l'annexion du domaine de Bien-Assis, situé un peu plus au nord, et qui sera effacé de la carte.

Il faudra d'ailleurs que Michelin livre bataille dans ces années-là pour imposer le pneu moderne à chambre à air au détriment du bandage de ses concurrents, en particulier Bergougnan. Pendant la guerre 1914-1918, l'armée continue de se fournir en bandages (chez Bergougnan) et non en pneus, ce qui amènera Michelin à se tourner alors vers une activité d'aéronautique, vite abandonnée après 1918 (même les "héros" ou "génies" peuvent se tromper sur le futur d'une activité...).

Ne rêvons pas trop sur l'architecture de ces locaux disparus : contrairement à d'autres industries qui se sont dotées de bâtiments encore aujourd'hui remarquables, Michelin (famille qui comporte pourtant des artistes et donnera naissance à quelques architectes...) reste cantonné dans une vision utilitaire des plus prosaïques...



L'usine Daubrée est localisée sur la façade ouest de la place des Carmes, longée au Sud par le chemin des Quatre-Moulins devenu rue du Nord, puis Henri-Barbusse. Au Nord est le moulin "Barnier".

Extrait du plan du "Champ de Mars" en 1852, BMIU Clermont Fd.



De 1920 aux années 1980, l'image de Clermont-Ferrand va se confondre avec l'image de son industrie, toutes cheminées fumantes confondues...

L'emprise matérielle et psychologique de la "Manufacture", entourée de mystères (et ainsi propice à l'apparition de "légendes"...) fera le reste.

"Michelinville", vision hélas réaliste, et plus caricaturale qu'on essaie de le faire croire, va marquer la ville pour longtemps.

Ne disait-on pas que "ce qui était bon pour Michelin était bon pour Clermont" ?

Cartes postales anciennes, origine Internet, cliché photo de l'usine de Cataroux, avec une cité en premier plan, cliché personnel, 1970.

Le temps de Michelinville...

La manufacture de pneumatiques Michelin va se charger d'achever l'urbanisation de piètre ambition de l'avenue de la République. Des années 1900 jusqu'à 1920, la manufacture Michelin va en effet connaître un développement exponentiel. Partie de la place des Carmes (origine de l'avenue) cette industrie va peu à peu coloniser l'espace vide des alentours, pour y installer ateliers, dépôts et cités ouvrières, le tout d'une architecture fruste.

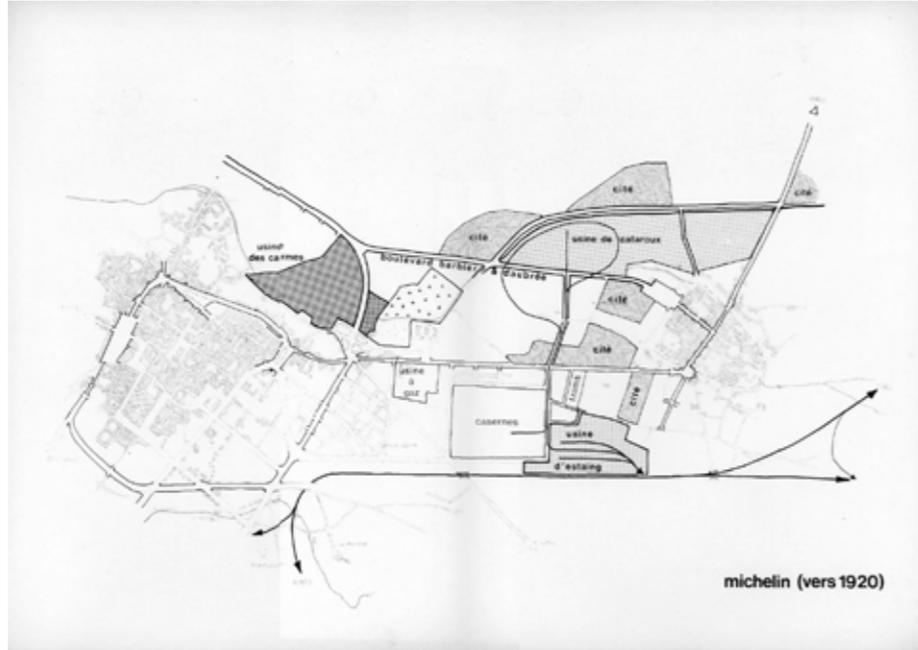
Elle s'étend d'abord au nord de la place des Carmes, et englutit l'ancien domaine de Bien-Assis. Elle est bloquée par d'autres quartiers et installations comme celles de son concurrent Bergougnan. Elle va donc partir vers l'Est en direction de Montferrand.

L'afflux de main d'œuvre (18.000 employés en 1926...) est tel que la commune de Clermont-Ferrand, notoirement dépourvue des moyens nécessaires, ne peut faire face au logement de ces nouvelles populations. La firme Michelin, qui développe un modèle social fortement paternaliste, va donc se charger de loger elle-même sa main d'œuvre, en la regroupant, selon sa propre conception de l'habitat (avec un lopin à cultiver, pour fixer les anciens ruraux), le tout dans la proximité immédiate des lieux de production. Pour elle, ces terrains sans contrainte, à l'écart des centres, sont une vraie opportunité. L'architecture en est des plus frustes...

On peut de plus y exercer un contrôle social complet des habitants : tous "sont Michelin".

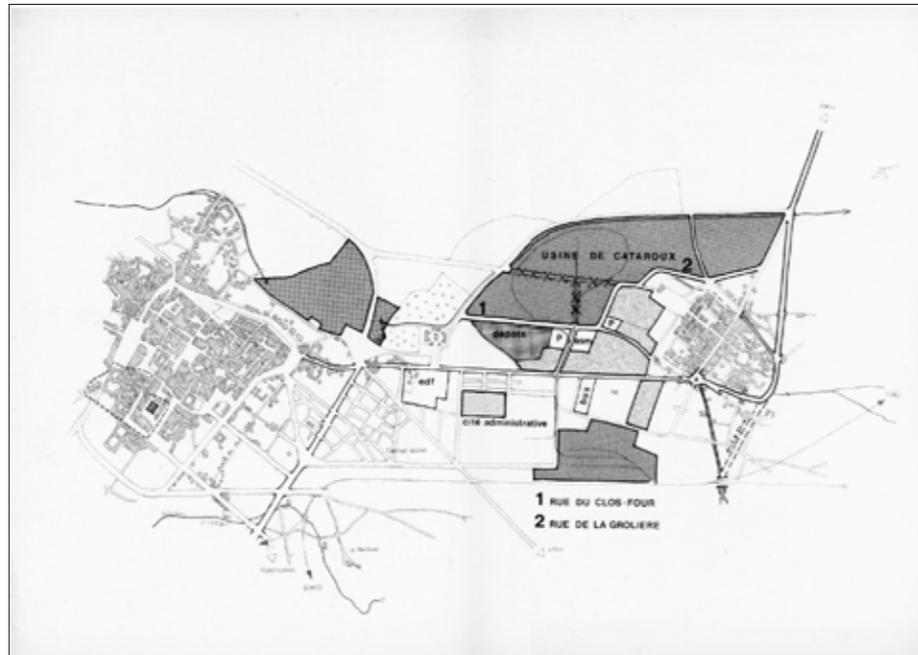
En un siècle, l'avenue s'est donc constituée en un conglomérat de fonctions parmi les plus utilitaires (usine à gaz, abattoir... dépôt des tramways, casernes, dépôts et ateliers de production, cités ouvrières...), le tout entrelardé de voies de chemin de fer, dont l'une coupe l'avenue à angle droit (car l'ensemble des usines est alors desservi par le rail).

Cette image de "Michelinville", qui se définit à partir de ces sites dévalorisés, est assez éloignée des actuels discours flatteurs sur "l'Aventure Michelin" et ses "Héros" (c'est pourtant la même période historique "héroïque" qui produit à la fois "l'Aventure" et "Michelinville"...).



L'Entre-deux-villes vers 1920, jusqu'aux années 1960.

Sur ces représentations schématiques, on constate le glissement des emprises Michelin vers l'Est.



Le raccordement avec le chemin de fer s'effectue par le biais de l'usine d'Estaing, longeant la ligne de chemin de fer, qui est le centre logistique de l'entreprise.

Cités et ateliers sont alors mêlés.

Vers 1960 le poids de Michelin en termes fonciers est encore prédominant...

Le CD21 ("grande déviation" de la RN 9) n'est pas complet (on transite encore par la place de la Fontaine).

(Extrait d'une étude de 1979, archives personnelles)

Un changement d'image radical

Clermont-Ferrand, jadis capitale d'une région agricole opulente (la "Riche Limagne", disait-on parfois), centre viticole (mais déchu depuis le phylloxéra), proposant pâtes alimentaires, vins, fruits confits et confitures, constituant la porte d'entrée de stations thermales verdoyantes alors en plein essor, a pris en quelques années le hideux visage des villes industrielles aux cheminées fumantes. Encore dans le courant du XXe siècle, il a pu arriver qu'on la confonde avec le Creusot ou Montceau les Mines...

Pourtant, dans la seconde moitié du XIXe siècle, les maires de Clermont se lamentent sur l'absence d'industries, faute à la fois d'énergie motrice (pas de fleuve...) et de matières premières (il faut les importer d'ailleurs). La ville semble végéter après avoir perdu son rôle de plaque tournante des marchandises traversant le Massif Central. Le chemin de fer, en contournant ce même massif, de manière nettement plus rapide, avait rendu en effet obsolètes les anciennes routes muletières d'Auvergne et la navigation sur l'Allier... Il s'était alors développé l'image d'une ville noire (la pierre de Volvic), somnolente et enclavée, voire un peu arriérée... à laquelle va s'ajouter soudain une industrie fumante en quelques décennies.

Des années seront nécessaires pour simplement songer à entreprendre de redresser cette image "noire". Une certaine fierté locale, un reste de paternalisme, ont entretenu l'idée "que ce qui est bon pour Michelin est bon pour la ville", y compris ce qui pourrait faire tache ailleurs. Pendant des années, la "Manufacture" a aussi joué la carte d'un chantage feutré (car jamais explicite...) à la délocalisation, quand quelque chose risquait de lui porter préjudice (de son point de vue).

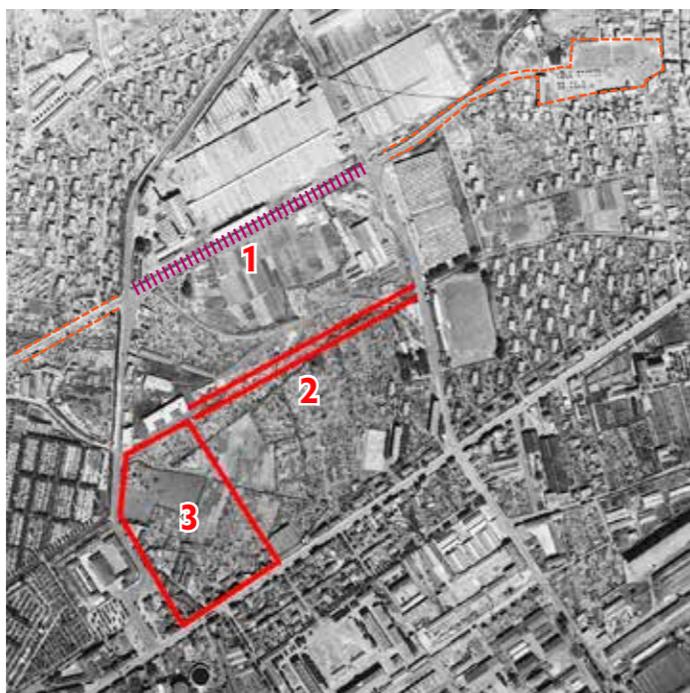
On a ainsi par exemple rarement évoqué ici de possibles pollutions de l'air... (Akron, la capitale américaine du caoutchouc, était considérée au début du XXe siècle comme l'une des villes les plus polluées au monde...).

Mais cette vision usinière devenue caricaturale va déplaire maintenant à la "Manufacture", laquelle en ayant maintenu son siège social mondial dans les parages, va ressentir dans les années 2000 le soudain besoin d'une image plus aimable...



Les bricolages fonciers des années 1950-1960.

Un échange (sans doute plus ou moins imposé) va intervenir entre la ville et la Manufacture.



Le boulevard Barbier-Daubrée (1) va être amputé de sa branche centrale, interrompant l'accès direct à Montferrand. Il est cédé à Michelin, tandis que ce dernier aurait "donné" la rue du Clos-Four (2). Les derniers terrains maraîchers vont disparaître, remplacés par de vulgaires hangars (dont une part existe encore).

La place du Premier Mai va par la suite être taillée (on pourrait dire équarrie...) au Sud-Ouest du site (3)

(Cliché IGN de 1946)

Naissance de la place du Premier-Mai

Depuis les années 1910, Michelin a pris l'habitude d'acquérir les emprises foncières nécessaires à ses installations sans états d'âme. Non que ce soit toujours facile : il faut aussi acquérir des morceaux de voies ou de chemins, même de faible importance, faisant partie du domaine public (ainsi autour de la rue "Entre les Deux Villes" au tracé très différent de la voie actuelle portant ce nom). Les riverains résistent souvent, notamment en s'opposant au déclassement du domaine public. La mairie n'a pas de position très stable sur cette question, opérant parfois des revirements. Mais les faits sont là : la firme a acquis 180 hectares de terrain en moins de 30 ans.

Des trocs qui paraîtraient aujourd'hui impensables (?) sont également effectués : ainsi, après la seconde guerre mondiale, le boulevard Barbier-Daubrée (voie communale), qui relie Montferrand au boulevard de ceinture de Clermont (boulevard Dumas), mais qui présente l'inconvénient de séparer deux groupes d'usines, est-il "échangé" contre une rue localisée plus au sud, également bordée d'ateliers et dépôts (la rue du Clos-Four), nettement moins commode du point de vue d'une liaison directe avec Montferrand, mais (semble-t-il) réalisée par Michelin (on n'ose dire "offerte").

La perte de l'avenue Barbier-Daubrée aura aussi alimenté des légendes urbaines : il se murmurait jusqu'aux années 1970 que la transaction n'avait pas été très réglementaire, ce qui laissait planer un doute sur la propriété réelle de la voie...

De fait, la commune ne sera pas toujours aussi complaisante : cet acte de soumission aux exigences foncières de l'industriel sera l'un des derniers du XXe siècle.

La décision par la commune en 1967 de réaliser la place du Premier-Mai, vaste espace forain, vient borner définitivement à l'ouest les appétits fonciers de Michelin, dont les stratégies vont d'ailleurs évoluer dans les décennies suivantes. Les anciens chantages à la délocalisation ne sont plus de mise, puisque celle-ci est de toute façon déjà en marche....



La place du Premier-Mai à l'état "brut".

L'urbanisation entre l'avenue et la place est quelque peu irrégulière...

La place Turgot est encore une place et non un carrefour.

On distingue le tracé de la rue Entre Deux Villes, qui reste matérialisé sur la place par une ligne électrique, qui obligera les activités foraines à s'implanter de manière biaisée.

On verra que plus tard les sculptures d'Étienne-Martin seront implantées selon ce biais.

diché IGN de 1974

Une place à vocation foraine...

Cette place, qui est difficile aujourd'hui à saisir dans son ensemble mais seulement par fragments, est alors conçue comme destinée à recevoir les activités exigeant une grande superficie (foires, cirques ou attractions foraines), un rôle dévolu jusque-là à la place des Salins (place Gambetta), qu'on va transformer en parking mi-souterrain, mi-aérien.

Elle est ainsi longtemps restée un vaste espace ouvert, séparé de l'avenue de la République et de la place Turgot par des franges bâties hétérogènes. L'originelle rue "Entre les Deux Villes" qui la traverse en diagonale y est diluée, mais son tracé perdure du fait d'une ligne électrique qui suivait la même orientation.

Les projets de voirie des années 1980 vont ensuite l'ouvrir au Sud (sur l'avenue de la République) et à l'ouest (en y incorporant l'ancienne place Turgot). On verra plus loin comment ces choix vont influencer son aménagement futur, en particulier en la privant de ses franges bâties et en empêchant qu'elle devienne le cœur d'un quartier structurant.

En fait, à part la définition progressive des voiries entourant la place, celle-ci ne fera l'objet d'aucun plan architectural détaillé, celui-ci s'élaborant au gré des projets... et pas toujours d'une manière très cohérente.

Les études liées à la mise en place du TCSP (pourtant prolixes en termes de forme urbaine...) resteront également sans suite...

C'est une grande occasion manquée : car ici la commune en maîtrisant le foncier était le véritable maître du jeu. La plupart des grandes évolutions ultérieures ou presque, ont eu lieu sur du foncier Michelin, par de simples opérations de substitution d'un bâti par un autre, sans réflexion sur la forme du quartier. Pratiquement aucun autre espace public significatif ne sera créé après cette place.

On se contentera tout au plus de corriger des parcelles inconfortables, et de bâtir à l'alignement... de plus en plus haut, pour respecter la croyance qui veut qu'un "centre" se doit d'être "dense".



Ci-contre deux clichés aériens de 1977 réalisés par la DDE du Puy de Dôme avant les études d'élargissement de l'avenue de la République.

La rue Entre les deux Villes est encore très lisible.

La place a commencée d'être bâtie avec l'immeuble des "Mutuelles"

(DDE Puy de Dôme, Sol photographe, archives personnelles).



Clichés qui nous rappellent que la place du Premier-Mai se situe vraiment alors aux marges de la ville et non dans son centre...

Clichés personnels de 1977

La place est multifonctionnelle. Ceci n'est pas un cirque (même s'il s'agit d'un chapiteau loué à Achille Zavatta) : en 1978, la campagne des législatives est féroce (on s'achemine, pense-t-on, vers la défaite du parti au pouvoir). Le premier ministre de l'époque (Raymond Barre) enchaîne meeting sur meeting sous chapiteau... La place accueille aussi des structures provisoires.

Clichés personnels de 1978 et 1979.

#03

Le temps des projets



Le temps du tramway : on va finir par le supprimer car "il gêne la circulation" (des voitures). Les voiries sont en effet partagées, ce qui paraît intolérable...

L'iconographie de ces années ne montre pratiquement pas de cycles dans le centre, contrairement à d'autres villes (ou d'autres quartiers).

(Cartes postales des années 1920 à 1950, origine Internet)

Avant les années 1970, la circulation et le stationnement paraissent encore paisibles et faciles... (il est vrai que les prises de vue des cartes postales s'effectuent pendant l'été).

On a équipé plusieurs places de stations-services aujourd'hui disparues (places Delille, de la Fontaine, Alexandre Varenne...)

(Cartes postales des années 1960, origine Internet)

Un regard qui change sur la ville...

Une évolution imprévue va intervenir à la fin des années 1970. Le modèle du "tout automobile" en ville vient de vaciller avec la première crise pétrolière de 1973-1974 : l'énergie illimitée et peu coûteuse disparaît soudain.

Par ailleurs, plus de trafic nécessite toujours plus de voirie, qu'il faut construire à grands frais. À peine a-t-on résorbé un point de blocage du trafic, qu'un autre apparaît. Il faut également stocker un peu partout ces véhicules pendant qu'ils ne roulent pas (or ils roulent en fait assez peu, et pendant des plages de temps limitées). On commence également (avec timidité) de se préoccuper de pollution. Des voix se font donc entendre pour proposer une nouvelle manière d'organiser les déplacements.

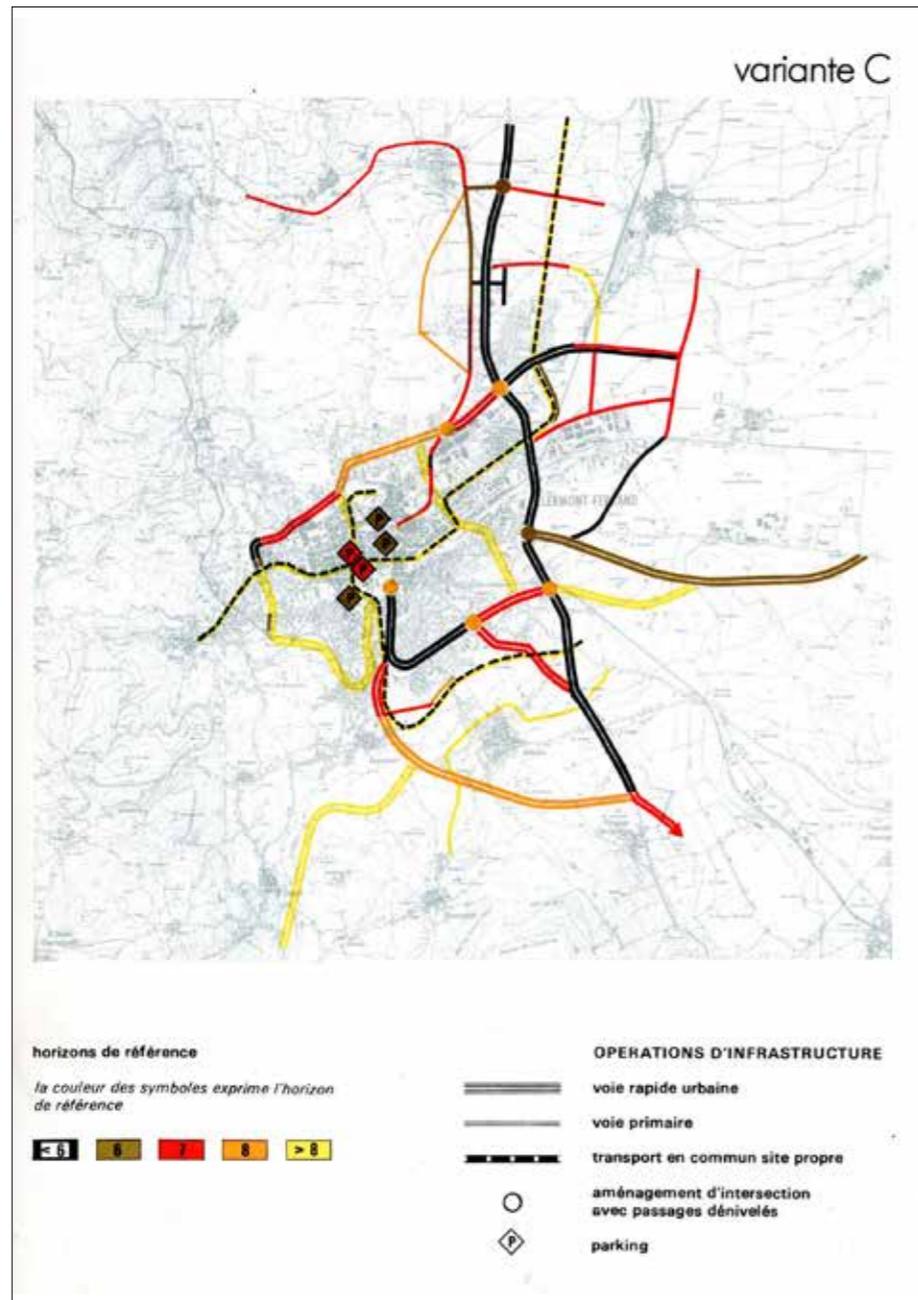
Vers de nouveaux moyens de transport ?

Le contexte des transports urbains est alors en pleine évolution depuis le début de la décennie : en 1970 est lancé le RER parisien, Lyon et Marseille vont se doter de métros classiques, tandis que Lille opte pour le métro automatique VAL. En 1970, le GETUM (Groupement d'étude des transports urbains modernes) a publié un livre "Vert" ouvrant une réflexion sur la mise en place de transports urbains alternatifs au "tout voiture" (deux ans avant les propositions du Club de Rome de 1972).

En 1975, un peu plus de 10 ans après la fin de la plupart des anciens réseaux français de tramway, est lancé le "concours Cavallé" (du nom du secrétaire d'État aux transports d'alors) visant à créer un "tramway moderne" dans 8 villes désignées d'office (mais pas Clermont-Ferrand...).

Tramway ? non merci !

Le terme neutre "TCSP" (transport en commun en site propre) va commencer de s'imposer. Le mot "tramway" joue en effet encore un rôle repoussoir (trop vieillot, dangereux...), et l'on se plaît à imaginer des moyens de locomotion plus "futuristes" qui rehausseraient l'image des villes... On est dans un monde "post-30 glorieuses", propice aux "grands projets" reposant sur de belles images. L'aérotrain de l'ingénieur Bertin est encore dans les têtes...



Quant on parle de transport en 1977, il faut comprendre *automobile*, et surtout *nécessité impérieuse d'infrastructures nouvelles*, conçues selon le modèle des prophéties autoréalisatrices.

Ainsi les études sur Clermont-Ferrand conduisent-elles à proposer un copieux réseau de "VRU" ou "voies rapides urbaines", sortes d'autoroutes urbaines à 2x2 voies avec carrefours dénivelés.

Il se glisse cependant dans ce schéma un "TCSP" ou "transport en commun en site propre".

Il comporte deux lignes : une ligne nord-est-ouest de la Plaine à Royat (correspondant à une ligne de bus existante) et une ligne nord-sud-ouest entre les Bughes, le CHU et une zone d'activités pas très bien déterminée...

La ligne nord-est-ouest dessert la gare SNCF.

Études DDE 63 Gaillard, Dubost, et autres, archives personnelles

Mais des plans de transport encore "tout-voiture" ...

Les idées se sont mises en marche. En 1977, ces questions relèvent de l'État, c'est-à-dire pour ce qui concerne Clermont-Ferrand, de la Direction Départementale de l'Équipement du Puy de Dôme (aujourd'hui fondue dans la DREAL). Un service d'études ("arrondissement urbain AT1") leur est dédié. Une publication rendra même compte des études ("Étude des variantes à 10 ans. Politique des transports à moyen terme").

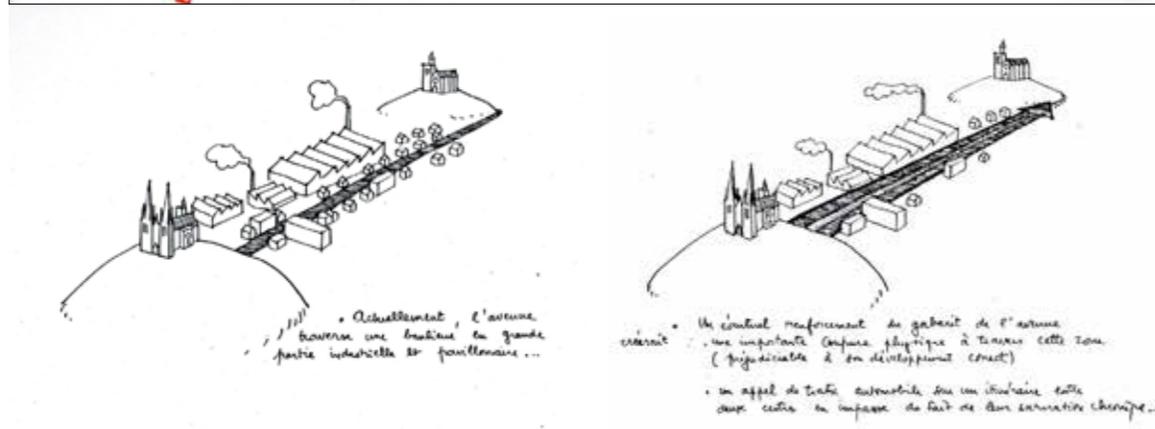
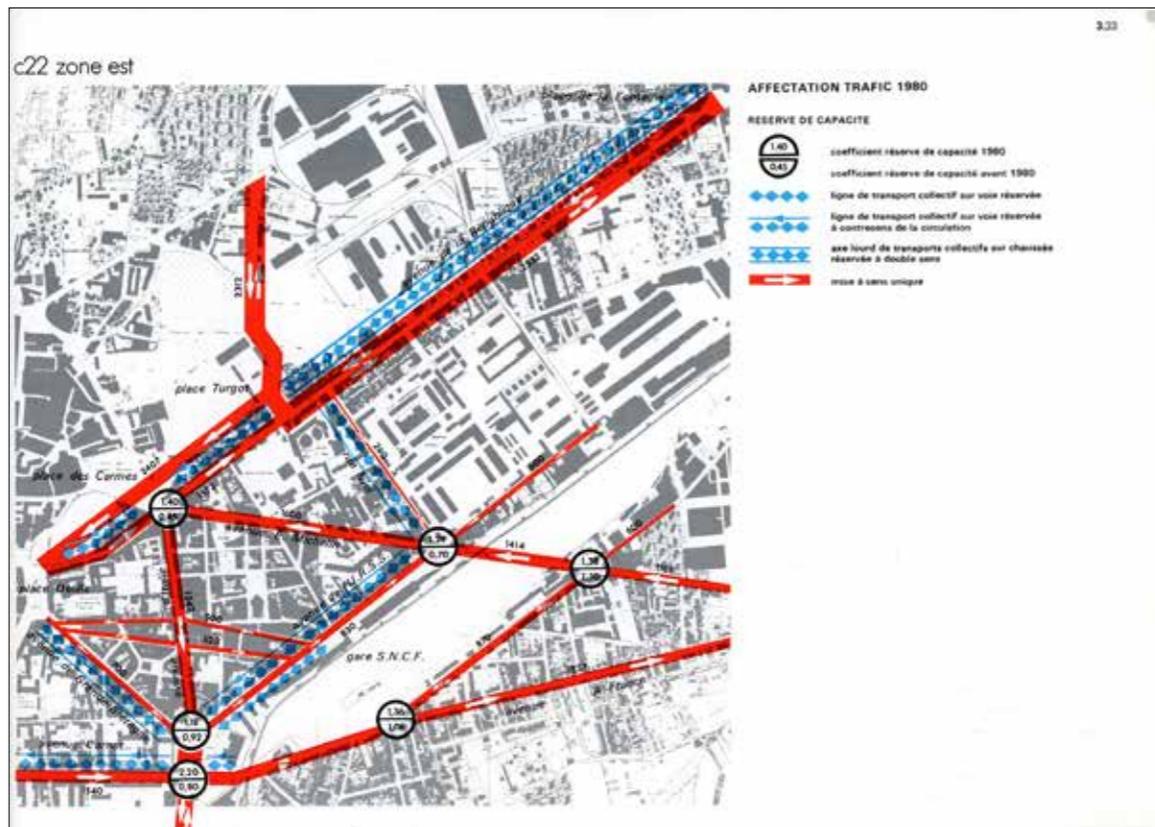
Le paquet principal des hypothèses relatives aux transports consiste cependant en un réseau de voies rapides urbaines (dites élégamment "VRU") : on rêve encore des modèles nord-américains. Après un timide début de réalisation, ce réseau très étoffé va s'étioler inexorablement au fil du temps... (le plus souvent en raison de coûts pharaoniques que personne n'est disposé à assumer, et de l'apparition de résistances locales).

Mais pour la première fois dans les hypothèses d'aménagement urbain de Clermont-Ferrand va apparaître en 1977 un **TCSP** ou "transport en commun en site propre", fait de 2 lignes croisées.

Dans ce schéma, l'avenue de la République devient un axe-clé : l'une des priorités du schéma reste la constitution **d'un "axe lourd de transport collectif" depuis le boulevard Léon-Jouhaux (à Montferrand), jusqu'à la place Gambetta (à Clermont, itinéraire qui sera repris par le transport sur voie réservée finalement réalisé)**, équipement qualifié de "déjà engagé" au titre du "plan d'urgence", (cette dernière procédure n'ayant pu être identifiée).

Ce projet repose techniquement **sur le doublement de l'emprise de l'avenue de la République entre la place Turgot et la place de la Fontaine.**

Il est difficile de savoir comment se sont enclenchés les raisonnements conduisant à cette solution technique. L'inconscient a pu jouer un rôle : le bâti de l'avenue est moins représentatif d'une ville, que d'une périphérie, et dans le même temps les nouvelles périphéries ont été déportées loin des centres. Mais aussi depuis les années 1960, un processus de réhabilitation a été initié à Montferrand, qui réapparaît dans l'urbanisme local...



Lancée dans l'urgence (ce qui explique la recherche d'une communication graphique simplifiée, façon bande dessinée...), une première étude de 1977 concernait seulement la place du Premier-Mai, mais il était évident qu'on ne pouvait isoler ce site du reste de l'avenue, à prendre en compte dans sa totalité. En effet, alors que tout indiquait qu'on s'apprêtait à alléger dans le futur le trafic de transit sur l'avenue, la tentation de la maintenir comme "un égout à voitures" commençait à se profiler... (étude de la place du Premier Mai, 1977, archives personnelles)

Doubler la largeur de l'avenue, ou une tentation de grandeur...

Le doublement de l'avenue suppose l'acquisition d'une bande de terrain au nord de l'avenue existante. Le principal propriétaire foncier n'en est autre que Michelin. Une réticence (pour ne pas dire plus) apparaîtra d'ailleurs rapidement de la part de certains élus : cette opération ne va-t-elle pas apporter une plus-value à Michelin, sans contre-partie ?

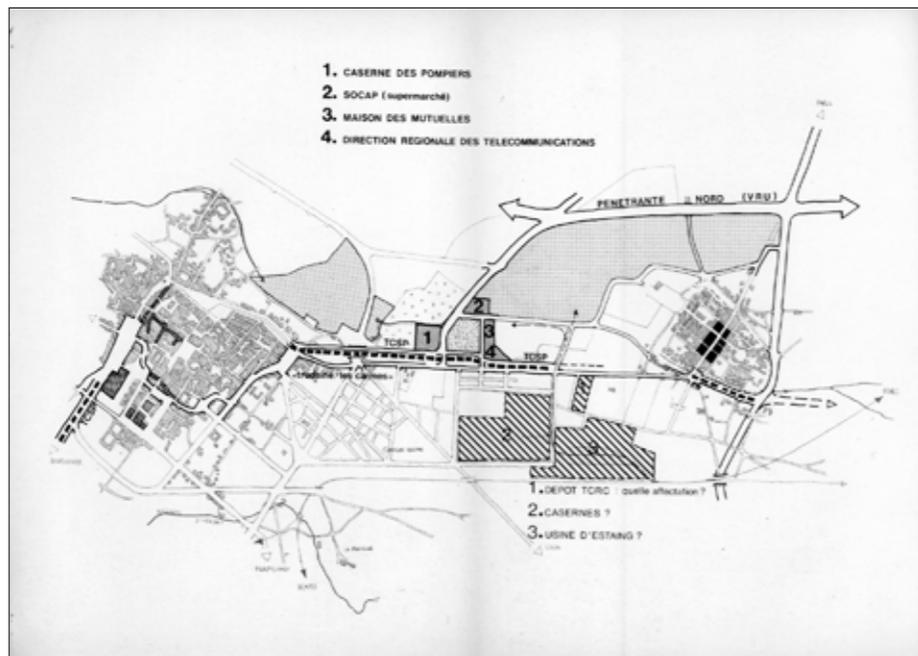
La profondeur de la bande à acquérir au droit des cités ouvrières (formée de parcelles distinctes), permettrait même de dégager un peu de foncier supplémentaire. Par ailleurs, tout reste encore ouvert à des hypothèses variées, y compris en matière de circulation. La position de l'axe de transport en commun dans le profil de l'axe futur n'est pas définie.

Quel va être l'impact de cet axe sur le quartier ? De toute façon, ce sera la voie la plus large de Clermont-Ferrand... (ce qui satisfait la plupart des élus et techniciens de la commune). Mais il va être difficile de faire décoller sur ces sites une réflexion réellement prospective : la municipalité est alors engagée dans des projets de réhabilitation de quartiers historiques très dégradés et va enfin engager la reconstruction du Fond de Jaude, après des années d'acquisitions et de démolitions... Le sujet lui paraît secondaire.

Un tabou implicite empêche également d'imaginer un futur sans Michelin (même si les études qui s'engagent posent des points d'interrogation prémonitoires, comme celui du site d'Estaing). Il serait aussi possible de réfléchir sur les quartiers un peu hétérogènes du Sud de l'avenue entre celle-ci et la Cité Administrative, accessible par l'étroite rue Simmer. Cette emprise (qui comporte alors en 1977 **au moins 1800 emplois**) pourrait être mise en connexion avec le futur TCSP.

Mais les principales questions concernent, sans surprise, la circulation, alors qu'on est en train d'opérer un changement de paradigme en matière de mobilité. On va donc "se faire plaisir" en faisant de l'avenue élargie avant tout un axe routier, le TCSP se contentant d'une chaussée de 2 voies...

L'idée qu'un transport en commun, fût-il moderne et efficace, pourrait remplacer la voiture peine également à cheminer. Le transport collectif reste un palliatif, à la clientèle spécifique (les captifs non motorisés...).



Le "futur engagé" en 1980...

La pénétrante nord va se mettre en place, délestant l'avenue de son rôle d'accès principal au centre.

Des projets de constructions émergent autour de la place du Premier Mai, dont il faut réfléchir à son rôle structurel.

Trois friches potentielles émergent au Sud, les emprises militaires, l'ancien dépôt des trams et l'usine d'Estaing...

(Étude de l'avenue de la République de 1980, archives personnelles)



Récupérer les casernes, comme dans d'autres villes aurait permis de réaliser la "rocade Nord-est" (projet routier aujourd'hui tombé dans l'oubli...), qui aurait emprunté la rue Niel, une section de l'avenue Édouard Michelin avant d'aller se perdre au Sud...

Son premier tronçon par élargissement sur les emprises militaires aurait permis une variante de TCSP vers la gare SNCF... Il n'en a pas été ainsi : en 2022 les casernes sont toujours opérationnelles.

(Presse de 1978, archives personnelles)

Avenue ou route de liaison ?

La première idée avancée est (au rebours des espoirs de la commune), qu'il pourrait être intéressant de ne plus considérer l'avenue comme un axe routier. Rappelons qu'en ce début des années 1980 c'est encore l'accès principal du centre de Clermont, et qu'il passe par deux étranglements sévères à ses extrémités (les places Delille et de la Fontaine).

La "pénétrante Nord", une voie rapide urbaine (VRU) est en cours d'élaboration, et les terrains en sont déjà dégagés. Elle conduirait des autoroutes (alors A71 et B71, l'actuelle A89) au centre-ville, via le carrefour des Pistes (qui doit être dénivélé) à un point d'arrivée au droit du boulevard Lavoisier, mais dans un premier temps rabattu sur la place Turgot.

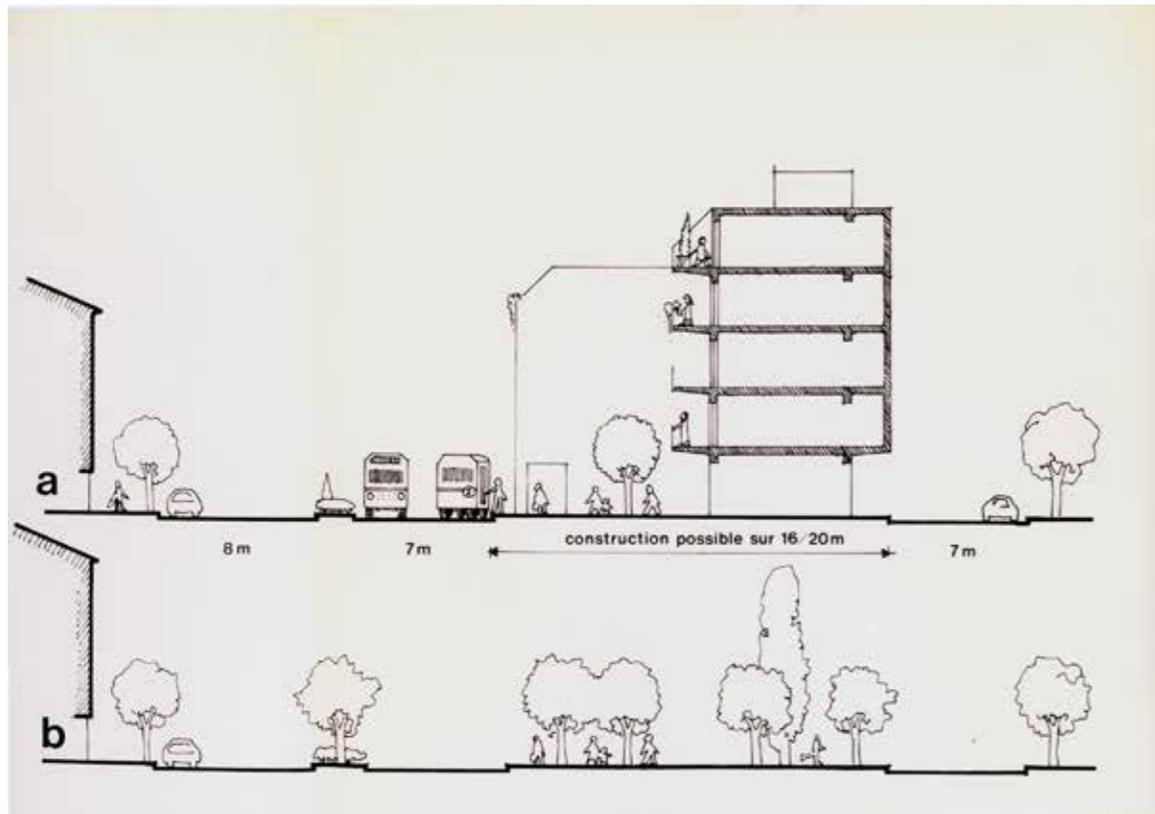
Il est donc patent que l'avenue va ainsi perdre son rôle d'accès unique au centre depuis l'Est et le Nord. Alléger le plan de circulation pourrait donc aider à redessiner le futur du quartier.

Quelle manière de concevoir le TCSP ?

Sur cet axe dit "lourd", rien n'est encore écrit : ni son emplacement dans le profil de la voie, ni quel type de matériel va y circuler. À l'époque, le bus articulé apparaît comme une évolution remarquable par rapport aux vieux autobus poussifs, dont une bonne part remonte à la suppression des tramways, et qui assurent encore l'essentiel du trafic, en se faufilant tant bien que mal dans la circulation.

Le TCSP doit-il desservir la gare SNCF ? Après d'intenses tergiversations, il est admis que la rue Niel (au Sud de la place du Premier-Mai) pourrait accueillir une branche du TCSP formant variante, sous forme de couloirs de bus dans un premier temps. 50 ans plus tard, la question reste posée...

Il faut rappeler que les casernes apparaissent alors dans de nombreuses villes comme une réserve foncière. Beaucoup ferment, libérant des emprises foncières considérables, tendance générale dont on peut croire qu'elle rendra possible un élargissement de la rue Niel au profit de l'axe de transport. Si Michelin paraît alors inamovible, l'Armée ne le paraît pas...



Principe d'exploitation de la bande dégagée au nord de l'avenue.

Il pouvait être proposé des constructions, desservies directement par le TCSP à l'avant, et une voie routière arrière, ou bien une bande plantée.

Dans les deux cas, ce principe a été perçu par certains comme valorisant excessivement le foncier Michelin.

(Étude de l'avenue de la République de 1980, archives personnelles)

Ce principe avait cependant été retenu pour l'établissement du projet soumis à enquête publique (section comprise entre la place Delille et le stade Michelin)

(Retraitement graphique d'un document d'origine DDE du Puy de Dôme, vers 1980, archives personnelles)



Définir un profil ? un tracé ?

Deux réflexions vont donc s'engager : l'une évoquée plus haut sur l'organisation générale de la circulation, visant à délester l'avenue, sur laquelle on pourrait ainsi privilégier vraiment le transport collectif, et une autre sur la manière de desservir le territoire à partir de ce transport.

Le profil en travers du nouvel axe n'était pas défini, même si le basique profil à 3 x 2 voies avec TCSP central semblait le choix des services techniques. Le tracé du TCSP devait toutefois s'infléchir à un moment ou un autre, pour tenir compte du changement d'axe imposé par le passage sur l'échangeur des Carmes.

L'idée avancée était que le transport en commun devait desservir de manière préférentielle la façade nord de l'avenue, qui allait évoluer. En effet, l'idée d'implanter une sorte de halle polyvalente expositions-congrès se faisait jour pour la place du Premier-Mai, (à vocation foraine rappelons-le). Une desserte directe par le transport en commun semblait un atout majeur pour ce type d'équipement, qui bénéficiait par ailleurs des immenses potentialités de la place elle-même.

Pour la section courante, le foncier dégagé laissait apparaître la possibilité de décoller la voirie auto du transport collectif (en la localisant en limite du parcellaire acquis), ce qui dégagait une bande constructible, ouvrant directement sur le TCSP.

Mais hélas ce principe dégagait une seconde bande constructible, sur le foncier Michelin, ce qui n'était pas du goût d'une partie du conseil municipal (et ce parti, quoique validé par l'enquête publique, ne sera finalement pas retenu).

Il avait également été proposé de dévier le tracé dès son arrivée sur la place du Premier-Mai et non à partir de la place Turgot, ce qui dégagait des aires potentiellement constructibles (pour rendre un fond de place à la place Turgot), et laissait la possibilité de la bifurcation avec un rayon de courbure confortable vers la rue Niel, pour la branche vers la Gare SNCF.



La première esquisse d'aménagement est clairement un projet routier, le TCSP étant assimilé à une chaussée supplémentaire, et priorité donnée à l'organisation des flux automobiles.

Avant-projet général (APG) de la place du Premier-Mai, maîtrise d'ouvrage Commune de Clermont-Fd, maîtrise d'œuvre Direction Départementale de l'Équipement. Avant 1980.

(Retraité graphiquement)

Archives personnelles

Retour sur la place du Premier Mai

Malheureusement, un premier "coup parti" venait très vite parasiter les réflexions, en particulier autour de la place du Premier-Mai. En effet il existait un "projet" portant sur cette place, en fait un schéma exclusivement de voirie.

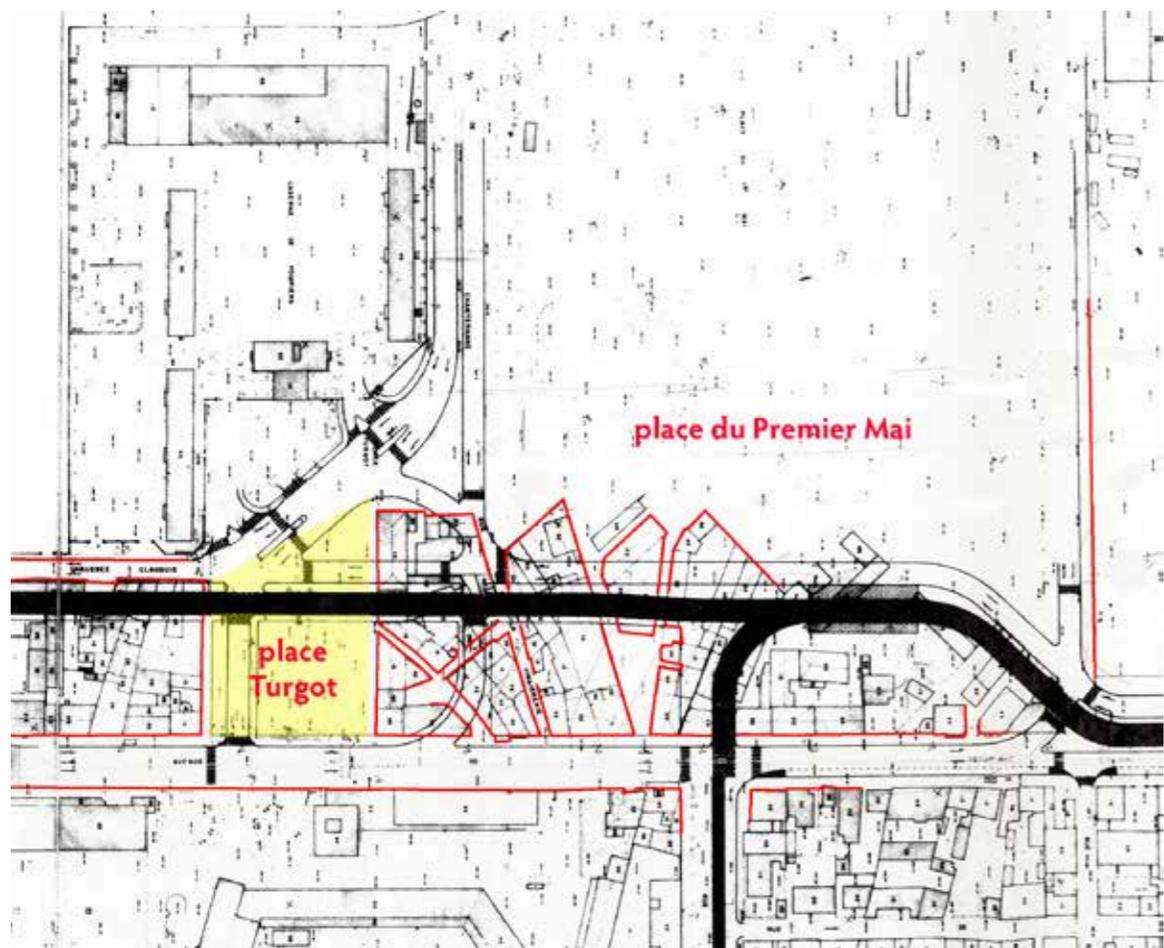
Ce projet élaboré par la DDE du Puy de Dôme pour le compte de la commune de Clermont, actait un profil à 3 x 2 voies (à TCSP central) et le dévoiement du TCSP à travers l'ancienne place Turgot (qui rappelons-le, existait encore en tant qu'espace délimité). Ce dévoiement (qui a rendu cette "place" irrécupérable pour autre chose que la circulation) avait pour objectif de replacer le TCSP dans l'axe du viaduc des Carmes. Il restait vague sur la bifurcation vers la rue Niel (la position de la station de TCSP *après* la bifurcation était un peu curieuse).

Ce plan avait déjà reçu un début de réalisation dans la partie nord de la place, notamment par des plantations.

La réflexion concernant la place du Premier-Mai s'était rapidement orientée vers la structuration de l'ensemble du secteur à partir d'espaces publics nouveaux, eux mêmes nettement délimités par des volumes bâtis ou des plantations : en fait un ensemble d'espaces urbains bien délimités, exploitant au mieux des emprises foncières considérables.

Le principe était de pouvoir retrouver une place Turgot identifiable, et de différencier 2 espaces de part et d'autre d'une future station de TCSP Premier-Mai : au nord, l'espace forain, avec sa halle et une place ouverte, au sud une place plus urbaine, formant parvis de la cité administrative.

D'autres variantes avaient été proposées (voir pages suivantes), car le potentiel urbain du secteur apparaissait comme très important et flexible... mais d'autres "coups partis" allaient encore plus parasiter les réflexions...



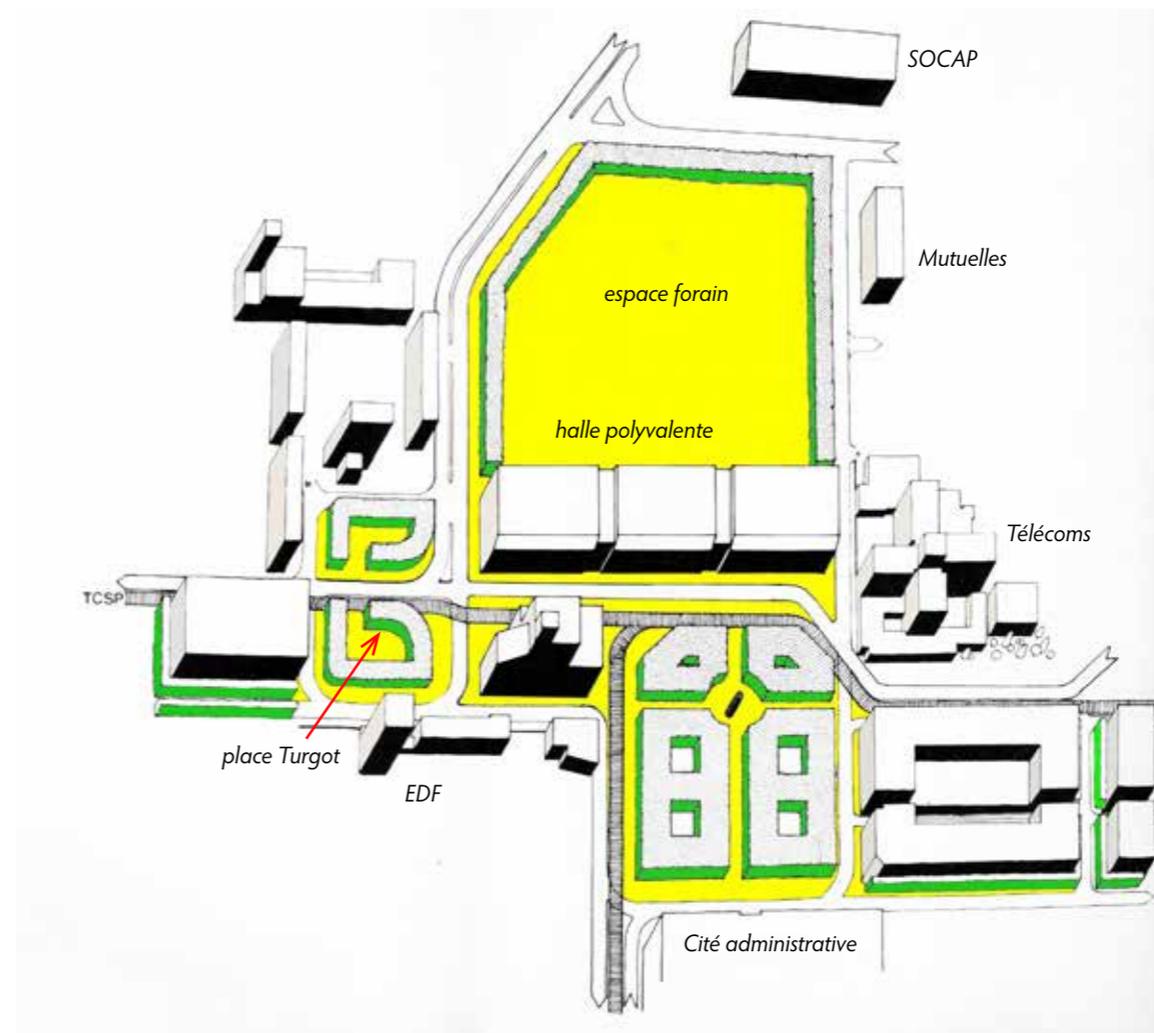
La mise en forme du projet par un autre service de la DDE dans le cadre du dossier d'enquête publique du projet de TCSP avait au contraire conduit à dévier le tracé du TCSP **avant** la place du Premier Mai, ce qui ouvrait la possibilité de reconstituer des îlots bâtis de part et d'autre de la place Turgot.

Ce positionnement permettait également d'amorcer dans de bonnes conditions de rayon de courbure, le futur TCSP vers la gare SNCF

Retraitement graphique d'un document non daté d'origine DDE du Puy de Dôme, vers 1980.

Archives personnelles

Les deux études évoquées avaient été confiées au cabinet Bertrand de Tourtier (architecte DPLG urbaniste IUUP). L'une (datée janvier 1978) était relative à la place du Premier-Mai proprement dite, l'autre constituait le volet environnemental du dossier d'enquête publique relative au TCSP (1979-1980).

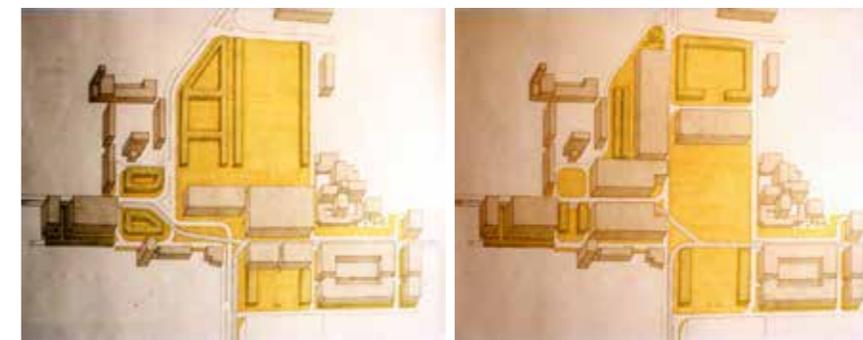


Un autre coup parti a été en particulier l'implantation en angle de l'avenue et de la place du Premier Mai d'un immeuble cruciforme (et orphelin...), à l'époque la DRT ou Direction Régionale des Télécoms. Dès lors il devenait compliqué de lui combiner d'autres volumes...

Le schéma ci-contre constitue la synthèse des réflexions menées de 1978 à 1980 sur la place : maintien d'une place Turgot, ouverture Sud vers la Cité Administrative par une nouvelle place, positionnement d'une halle polyvalente venant fermer l'espace Sud de la place. L'idée était de retrouver des éléments bâtis définissant des espaces différenciés.

Étude de la place du Premier Mai de 1977-1978

Retraitement graphique, archives personnelles

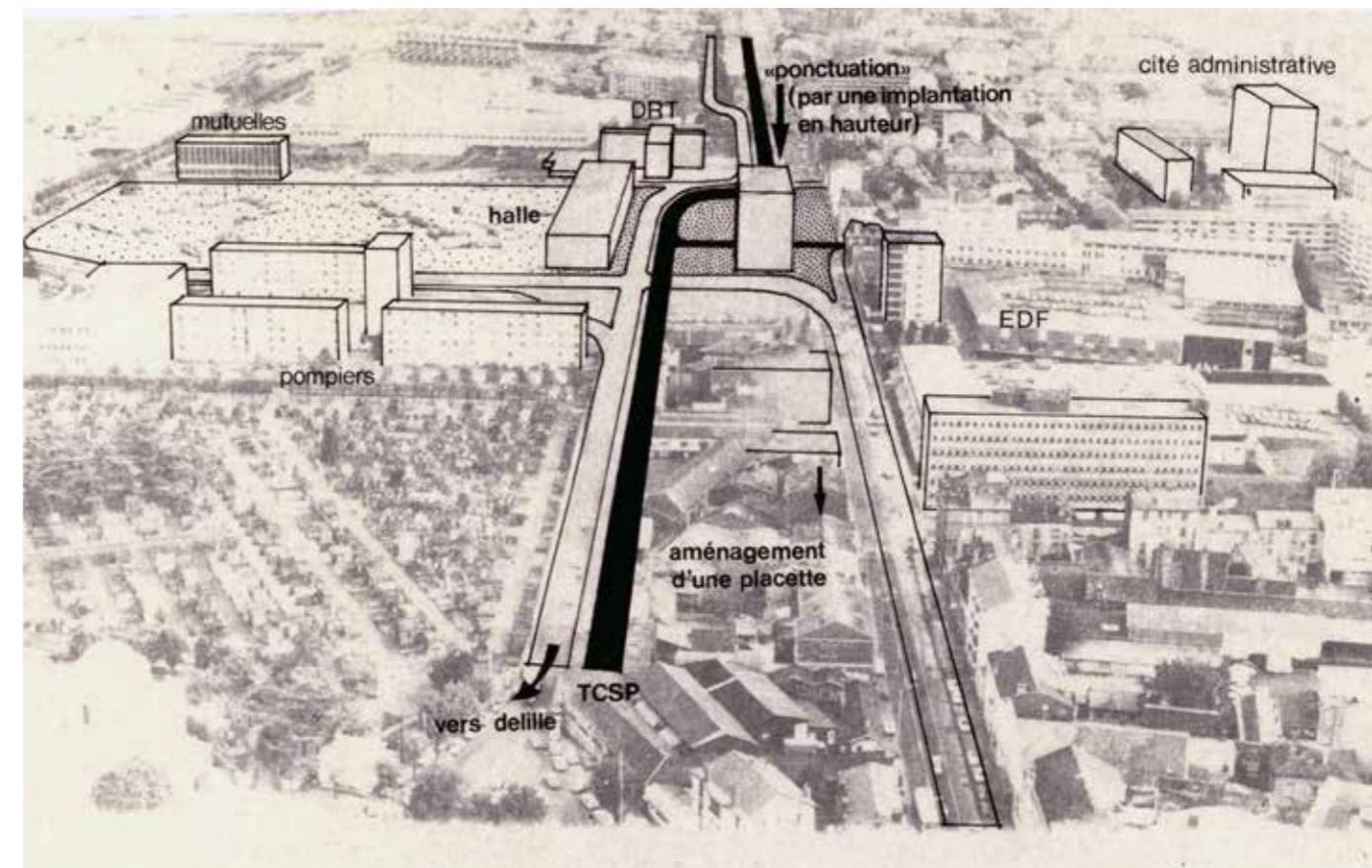


D'autres combinaisons possibles de volumes urbains avaient été évoquées : l'espace était en effet apparu comme riche de potentialités...

Archives personnelles



Cliché aérien de 1977 réalisé par la DDE du Puy de Dôme.
(Sol photographe, archives personnelles).



Photomontage du projet présenté à l'enquête publique du TCSP en 1980 (selon la photo précédente). L'idée était de marquer ce "nœud" par un signal visuel fort, de volume équivalent ceux existants ("tour" EDF, cité administrative...). Le volume cruciforme de la DRT bas et sans orientation préférentielle ne pouvait jouer ce rôle.

(On mesure aujourd'hui combien les techniques de représentation ont pu évoluer depuis cette période !)

Étude de l'avenue de la République de 1980, archives personnelles.



Images d'alignements bâtis et de bâtiments particuliers aujourd'hui démolis...

Bien que souvent d'une qualité médiocre, le tissu urbain de l'avenue de part et d'autre de la place Turgot présentait un caractère de continuité marquée. Il avait le mérite de définir des formes urbaines, qu'on ne retrouvera pas dans les aménagements réalisés... du moins dans ce secteur.

(Clichés personnels de 1978)

Une occasion manquée de "faire la ville" ?

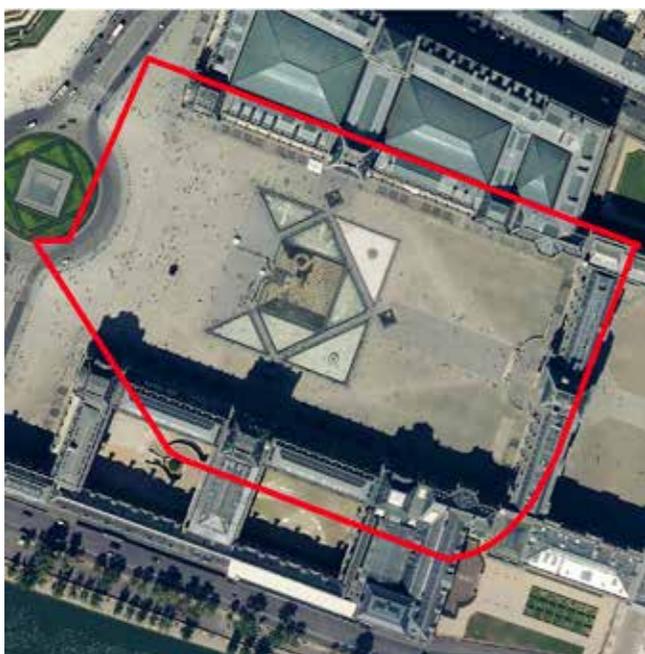
Que va-t-il rester en définitive de ces hypothèses lors de l'aménagement du TCSP ? Presque rien : les hypothèses de recomposition urbaine disparaissent. Le décès subit d'un des principaux pilotes de l'opération, du bureau des infrastructures à la DDE, plus ouvert à l'urbain qu'à la voirie, va faire réorienter la réflexion vers de la voirie pure plutôt que vers un aménagement urbain complexe. Reconstruire n'est plus une option, différencier et organiser entre elles plusieurs places publiques non plus.

Il est certain que les enjeux territoriaux de cet aménagement n'ont pas été saisis par l'équipe municipale d'alors : elle a sans doute pensé le site définitivement verrouillé par Michelin.

Les enjeux d'un futur "sans Michelin" (ou presque) ne sont d'ailleurs jamais pris en considération : en 1980, toute allusion à l'avenir de Michelin est un véritable tabou. Il est vrai que l'activité de production totalise **encore près de 10.000 postes sur l'ensemble du site de Cataroux** (au nord de l'avenue). (Ce chiffre, réputé secret, ne sera révélé lors des études sur l'avenue, qu'après accord de la Direction...)

Implanter le TCSP va donc consister à créer une nouvelle voirie routière de grand confort, et au passage à augmenter la capacité de stationnement... (étrange manière d'envisager un transport collectif...). Les vieux projets d'avant 1977 ressortent : la place Turgot devient un complexe système circulatoire (peu lisible depuis le sol), tandis qu'on a sacrifié la place des Carmes en l'ensevelissant sous un échangeur routier dénivelé massif... Cet ouvrage des Carmes est d'ailleurs prévu à l'origine pour donner accès à un tunnel (routier) sous la place Delille... (Le "paradoxe de Braess", raisonnement mathématique qui énonce que l'ajout d'une nouvelle route dans un réseau routier peut réduire la performance globale du réseau ne semble pas avoir été connu des décideurs de ces années-là... ni de ceux des périodes ultérieures).

On se contentera aussi lors de la réalisation, d'une seule rangée d'arbres de chaque côté, avec un trottoir peu large (alors qu'on dispose d'une largeur importante). Il faudra encore attendre une vingtaine d'années avant de voir apparaître une piste cyclable...

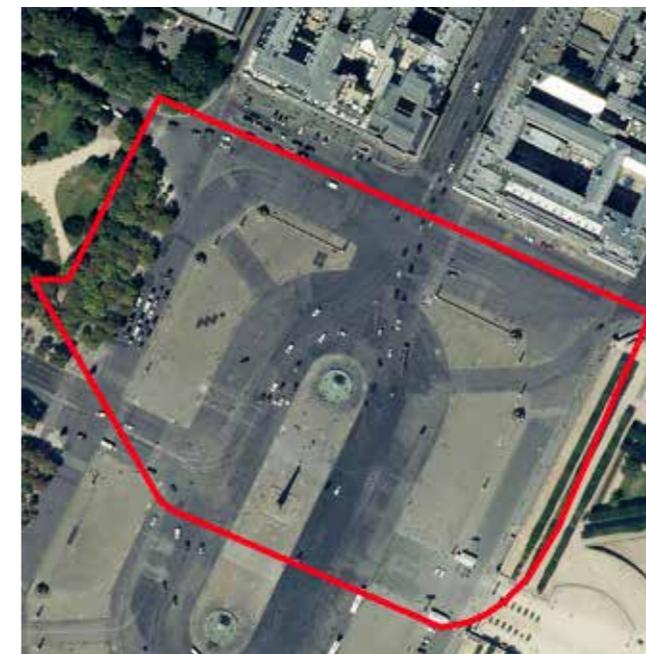


Une difficulté : appréhender la dimension des espaces...

Si la commune semblait se sentir "honorée" de disposer bientôt d'une voie d'une largeur de plus de 30 mètres, elle n'a jamais à l'époque, semble-t-il, pris conscience des dimensions des espaces potentiellement ré-aménageables.

On se situe certes loin d'un vrai "centre-ville" (on verra plus loin comment l'idée qu'on vend aujourd'hui de ce secteur comme du "trait d'union" de Clermont-Ferrand pouvait être étrangère à la réflexion urbaine d'alors, malgré la prise de conscience progressive des techniciens...), mais le confort des superficies disponibles aurait pu stimuler l'imagination...

Des comparaisons de la place du Premier-Mai avec divers espaces publics locaux avaient été tentées pour faire prendre conscience des potentialités... en vain. On peut refaire l'exercice aujourd'hui... avec des espaces autrement plus prestigieux que la place Gambetta. Chacun en pensera ce qu'il veut.



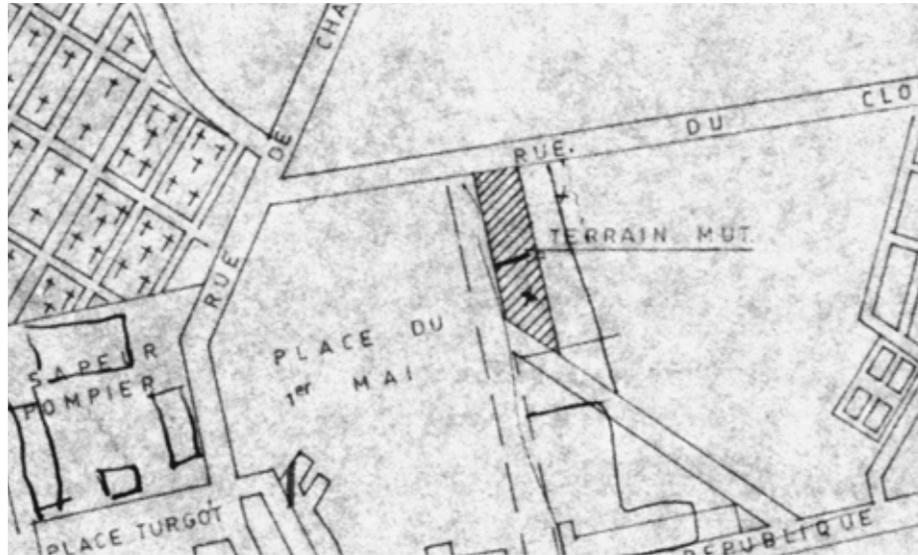
Page de gauche : en haut la place de Jaude, à droite la place de la Victoire et une partie du quartier dit «plateau central»

En dessous : la Cour de la Pyramide du Louvre à Paris; à droite, la place Bellecour à Lyon (qui se revendique l'une des plus grandes d'Europe...).

Ci-contre : une partie de la place de la Concorde à Paris.

Tracé rouge : délimitation du terre-plein de la place du Premier-Mai (voiries exclues)

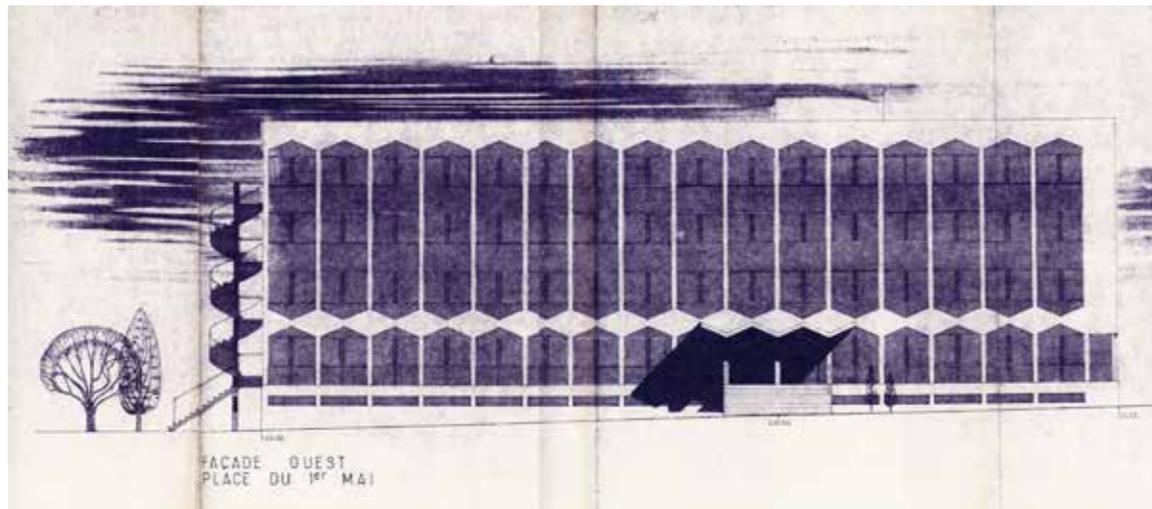
(Clichés IGN)



Premier projet de 1975 : l'immeuble se termine en sifflet. Un crayon anonyme esquisse un réaménagement foncier, suggérant une future continuité bâtie le long de la rue "Simmer prolongée" qui sera rebaptisée plus tard "entre les Deux Villes"

Ci-dessous : façade du projet de 1976

Documents d'origine DDE du Puy de Dôme. Archives personnelles.



Robert Bournadet , architecte DPLG à Clermont-Fd

Bâtir la place, trois petits bouts et c'est fini...

Il s'agit d'une question architecturale redoutable : bâtir sur un espace d'une telle ampleur devrait requérir une réflexion préalable sur les principes à mettre en œuvre : continuité ou discontinuité entre les bâtiments ? comment harmoniser les volumes entre eux ? et enfin un questionnement sérieux sur les hauteurs, les gabarits, voire même les matériaux.

Or, rien de tout cela ne va avoir lieu. La place va se bâtir de manière hétéroclite, sans conception d'ensemble, selon un scénario en trois actes (car au final, il n'y aura que **trois bâtiments** sur cette place).

Deux ensembles de bureaux vont s'implanter successivement sur la bordure Est de la place, le long d'une voie Nord-Sud qui reprendra plus tard le toponyme "d'Entre les Deux Villes". Sa première dénomination est en effet "rue Simmer prolongée", la rue Entre les Deux Villes existant encore, quoique déjà en grande partie dématérialisée....

Le premier acte a déjà eu lieu : lorsque les études s'engagent, un bâtiment est en construction. Il s'agit de la **Maison de la Mutualité** (Robert Bournadet , architecte DPLG à Clermont-Fd). Un premier projet de 1975 a été modifié en 1976. Il tenait en effet compte du maintien de l'ancienne rue Entre les Deux Villes. La parcelle n'étant pas très large, est entièrement occupée par le stationnement. Une réorganisation foncière avec échange de terrain permet de la régulariser, et de supprimer la découpe en sifflet. Un document de l'ancienne DDE montre le stylo de l'architecte-conseil de la DDE en action. On semble imaginer ainsi faciliter la constitution d'un alignement cohérent dans le prolongement du premier bâtiment.

Il s'agit d'un classique immeuble de bureaux à R+3, avec un sous-sol semi enterré, qui a eu pour effet de surélever légèrement le rez-de chaussée (les normes d'accessibilité des PMR n'existent pas encore). La façade est scandée par des verticales affirmées délimitant 15 travées.

Ce volume dépourvu de fantaisie, peu à l'échelle du lieu, est parvenu aux années 2020 pratiquement sans autre modification que sa mise en couleur jaune clair, alors que tout le contexte s'est drapé de gris, de verre ou de teintes métallisées...



La situation en octobre 1977.

La rue "Simmer prolongée" (qui deviendra la rue "Entre les Deux Villes") a été taillée de manière confortable, et une partie de la place a déjà été plantée. L'immeuble des Mutuelles est en cours d'achèvement.

Au fond le hangar qui deviendra la SOCAP (voir plus loin)

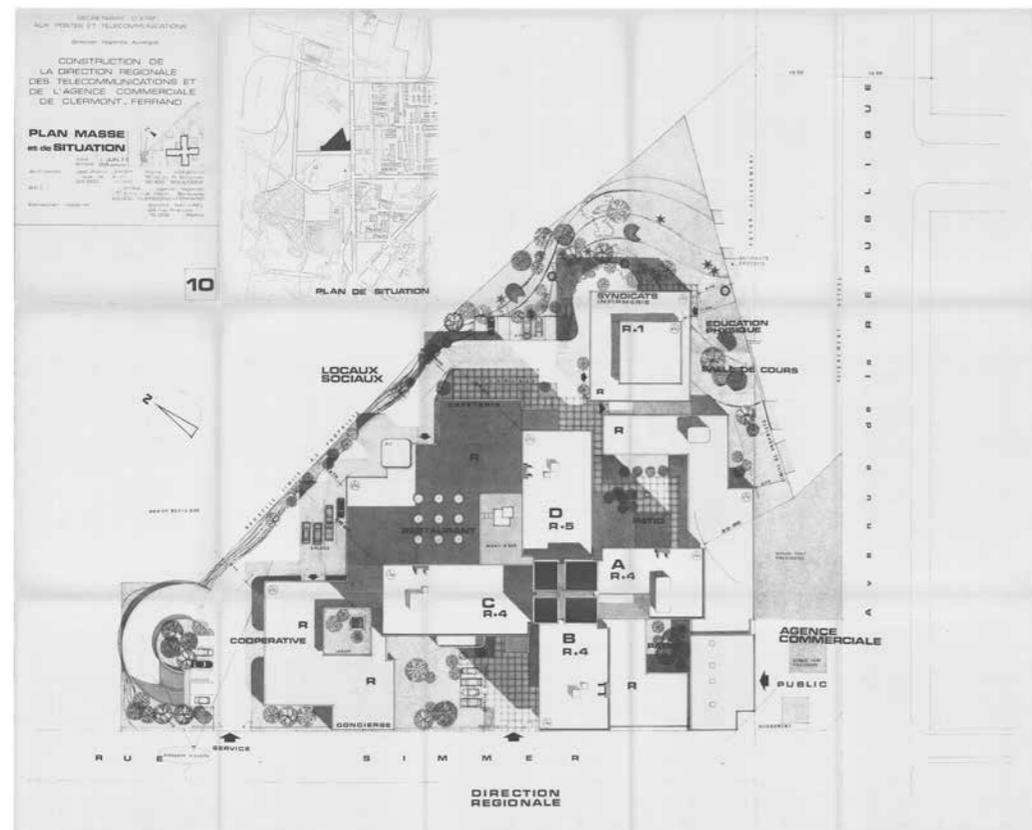
(Clichés personnels)



La situation en août 2020.

La seule modification, outre une mise en couleur un peu voyante est la réalisation d'un accès PMR côté Premier-Mai.

(Clichés personnels)

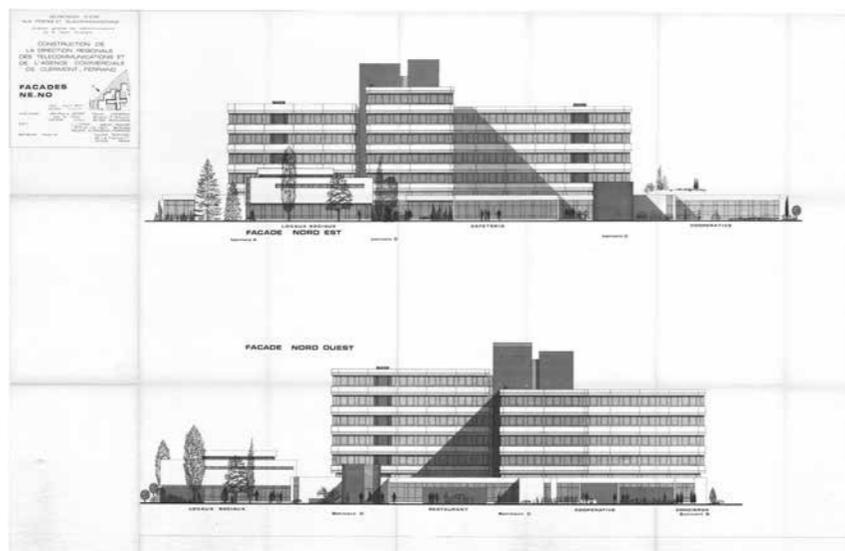


Le projet de la DRT est un typique exemple d'architecture-objet, qui aurait pu trouver place dans n'importe quel site de n'importe quelle périphérie urbaine...

Le parti cruciforme est particulièrement peu adapté à une situation en angle.

Documents d'origine DDE du Puy de Dôme. Archives personnelles.

Pierre Vigneron architecte à Boulogne et Jean-Pierre Lefort architecte à Vichy



La Direction Régionale des Télécommunications (DRT)

C'est le second projet à voir le jour sur la rue "Simmer prolongée" en juin 1977 (architectes Pierre Vigneron à Boulogne et Jean-Pierre Lefort à Vichy). C'est un service alors en pleine expansion : on a oublié aujourd'hui combien le téléphone avait accusé de retard dans ces périodes (obtenir une ligne téléphonique en moins d'un mois relevait alors du miracle). Cette administration, en situation de monopole, se présente donc sans état d'âme face à d'éventuelles remarques. On ne sait pas ce qui a guidé le choix de ce site, si ce n'est peut-être la présence de clients importants à proximité (EDF et surtout Michelin).

La parcelle d'assiette est incommode : en triangle, elle est délimitée par la rue Simmer prolongée, le futur alignement de l'avenue de la République et à l'arrière par l'ancien alignement biais de la rue Entre les Deux Villes. Néanmoins, il s'agit d'une situation en angle, particulièrement bien exposée, et que vont se mettre à rechercher ceux qui veulent avoir une visibilité, en particulier les banques.

Le projet proposé est un bâtiment de plan cruciforme, qui occupe la plus grande partie du triangle, le reste du terrain étant occupé par des éléments secondaires bas. Trois des ailes sont dotées de 5 niveaux (R+4) l'une d'elles comportant un niveau de plus. C'est peu de dire que cette volumétrie cruciforme, si elle utilise au mieux la parcelle, n'est guère adaptée à un angle... surtout localisé sur un espace d'une telle ampleur.

Un échange houleux a alors lieu entre l'architecte-conseil de la DDE (Claude Guislain, 1929-2011) et l'architecte du projet, en présence des Directeurs de l'Équipement et des Télécoms. Engagé de manière maladroite, l'échange voit ces deux architectes s'invectiver en se jetant leurs projets à la figure, ce qui aboutit à un chantage final : soit le projet est accepté intégralement, soit il ne se fait pas. Le projet est donc validé sans plus de discussions...

Par la suite, après changement de fonction (il est affecté à la CARSAT Auvergne), dans les années 2010, il sera "re-carrossé" sous des parois et une résille métalliques qui solidarissent (un peu) les volumes disparates (CRR, architectes à Clermont-Ferrand).



Les débuts lents et désordonnés de la ré-urbanisation du quartier

- 1. Immeuble des Mutuelles
- 2. Direction Régionale des Télécoms
- 3. Centre République (voir plus loin)

cliché IGN de 1994

Ci-dessus, immeuble de la DRT en chantier en septembre 1979

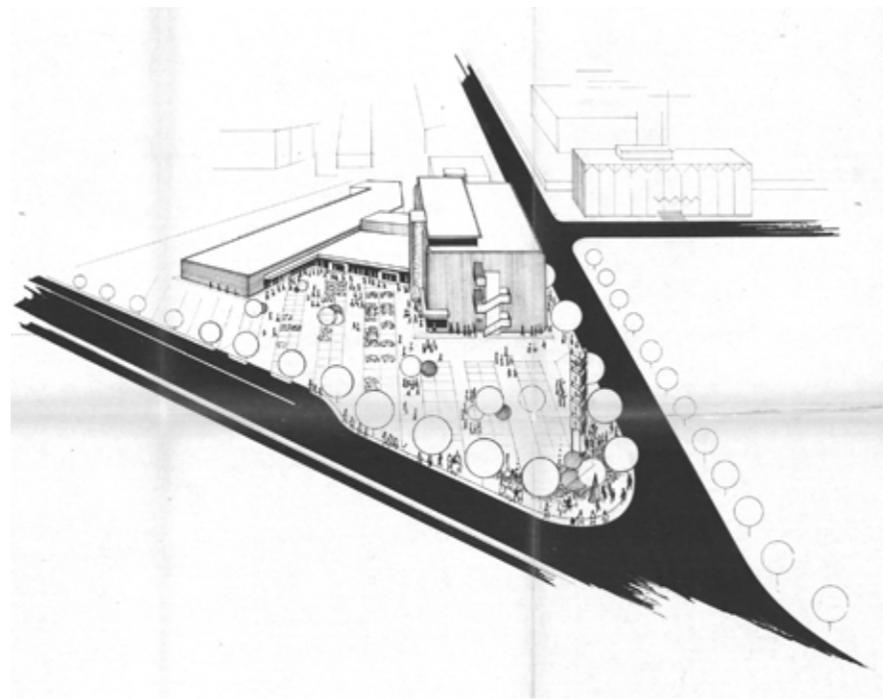
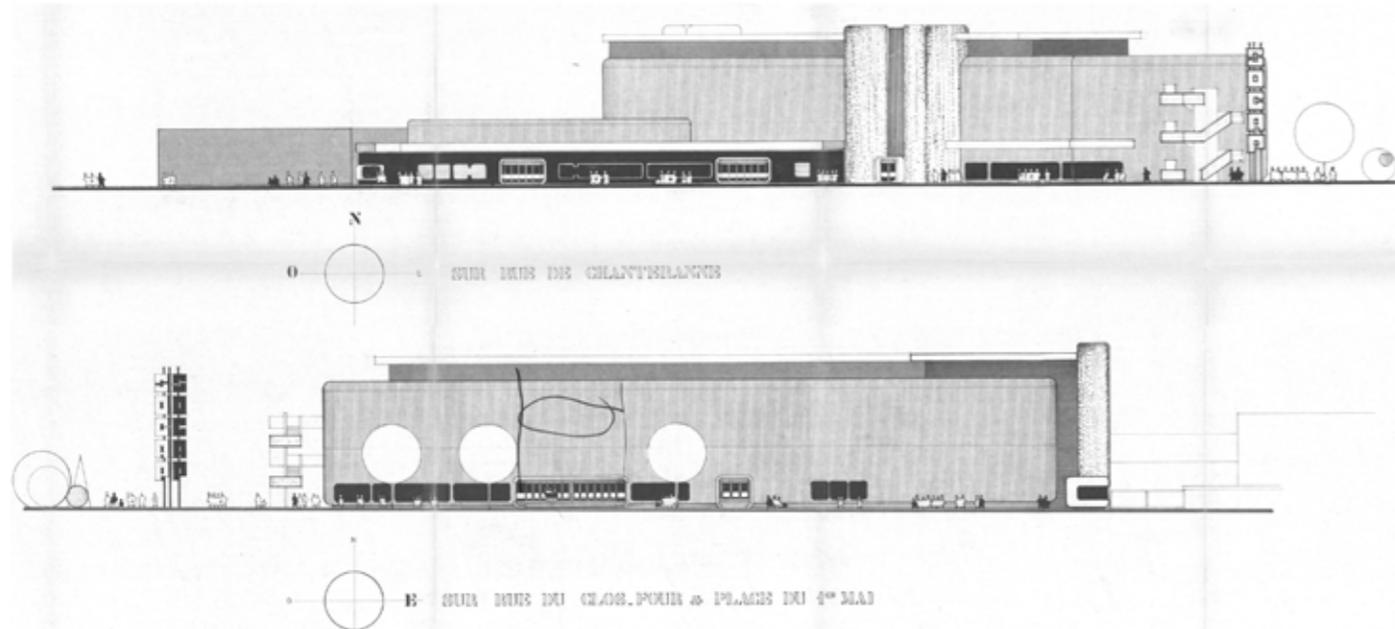
Au fond la SOCAP est déjà bâtie.

(Clichés personnels)



L'ex-DRT transformée en CARSAT ; on a cherché à mettre en visibilité une façade sur l'avenue au détriment de celles, plus banales, ouvrant sur la place elle-même. (situation en août 2020 et avril 2021, clichés personnels)





La SOCAP occupe un ancien dépôt, étendu à l'arrière. Il s'agit d'une boîte en béton aveugle, sans caractère propre.

Le schéma du centre porte en surimpression un coup de stylo fixant la position de l'enseigne...

Architecte André Robert (architecte "maison" qui a beaucoup œuvré pour Michelin)

Documents d'origine DDE du Puy de Dôme. Archives personnelles.

Coucou, revoilà Michelin ! de la SOCAP à Polydôme...

Last but not least, Michelin va tirer parti de la création de la place pour y implanter dans un ancien dépôt reconverti un centre commercial moderne, sous le nom de sa société d'approvisionnement, **la SOCAP** (architecte André Robert, projet daté de juillet 1977). À l'origine coopérative interne de la Manufacture, la SOCAP s'est ouverte progressivement à tous publics, et souhaite se développer.

Il s'agit d'une boîte avec des parties en béton et un bardage fortement texturé, d'aspect fermé, qui reprend la volumétrie du hangar (en partie conservé), aux détails architecturaux caractéristiques des années 1970. L'espace libre de la parcelle est occupé par du stationnement (314 places + accès à un parking existant de 450 places...). Malgré une position en angle (avec une façade rue de Chanteranne), le bâtiment maintient une façade aveugle sur la place : la "séduction" est prévue pour opérer à partir de la rue de Chanteranne.

Par la suite, ce centre commercial va périlcliter du fait de l'ouverture du Centre-Jaude en 1980, et surtout du désengagement de Michelin de ce type d'activité.

En 1995, Michelin va donc le proposer à la commune, qui réfléchit toujours à la réalisation d'un équipement de type halle polyvalente (foires expositions congrès, salle de spectacle...). Ce type d'équipement avait été évoqué lors des études sur le TCSP... mais proche du transport. Sa localisation à l'extrême nord de la place n'encourage donc pas à une desserte par les transports collectifs. C'est pourtant ce site qui sera choisi, à l'opposé du TCSP. La partie congrès/salle polyvalente ouvrira en 1999, la salle de spectacles ("Coopérative de Mai") en 2000.

La structure de l'ancien bâtiment sera plus ou moins réutilisée dans l'ensemble "Polydôme" (Borderie et Kander architectes), lui même allongé vers la pointe de l'îlot. On retourne les façades vers la place.

Son esthétique est à la fois un peu surannée (une sorte de rotonde d'angle évoquant un tour de contrôle des années 1950...) et "sportive" (la façade rythmée par des piliers réguliers et surmontée de petites vaguelettes, évoquant pour sa part celle d'un stade, ou des gares du TGV Atlantique).



Travaux d'aménagement du centre commercial SOCAP (coopérative Michelin).

Clichés personnels de février 1979



Polydôme et la Coop de Mai. Les anciens bâtiments semblent avoir définitivement disparu. (Mais est-ce bien sûr ?)

clichés personnels de mars 2021



Ci-dessus : la réservation du TCSP "fantôme" au centre du boulevard Vincent-Auriol. Ce tracé a été abandonné lors des études de tramway, on ne sait trop pourquoi.

(cliché IGN de 2013)

Deux "séquences-clé" du TCSP : l'arrivée place Delille, avec l'éventrement de la place (opération qui sera évoquée plus loin) et celle sur la place de la Fontaine à Montferrand avec son "volcan" circulaire...

(clichés IGN de 1994)

Au début l'avenue est vide...

Cet axe va donc être aménagé dans un premier temps selon le profil à 6 voies (3x2), dans les années 1980. On ne notera au début, aucun gain de temps substantiel pour les bus empruntant la voie réservée, dotée d'une inconfortable chaussée en pavés de béton, et dépourvue d'une réelle priorité aux carrefours.

Dans les années 1980, deux obstacles traditionnels demeurent : l'entrée dans le centre ville (place Delille), et le passage au droit de la place de la Fontaine à Montferrand.

Côté Ouest (Delille), les choses sont traitées de manière simple mais brutale : la "compression/décompression" des voies s'effectue à l'entrée du site Selette-Jacobins-Delille, rasé pour l'occasion. La place Delille perd certes une de ses façades, la rue des Jacobins est éventrée, mais le trafic est théoriquement "fluidifié". Le TCSP se prolonge vers Jaude à partir de la place Delille sous forme de couloirs réservés (où il gagne paradoxalement en efficacité).

À l'Est, l'élargissement de l'avenue vient butter sur l'obstacle de la place de la Fontaine à Montferrand. La façade nord de cette place est incluse dans le Secteur Sauvegardé de Montferrand et ne saurait être démolie (ce qui aurait pu être tentant...).

Il va donc être nécessaire d'aménager un dispositif *ad hoc* pour "recompresser" l'ensemble des voies avant la traversée de la place, au niveau de l'intersection avec la rue Debay-Facy. Ce dispositif sera orné d'une sorte de sculpture, aujourd'hui disparue, évoquant un volcan, au plan circulaire seulement compréhensible depuis les airs, et qui fera beaucoup jaser les riverains....

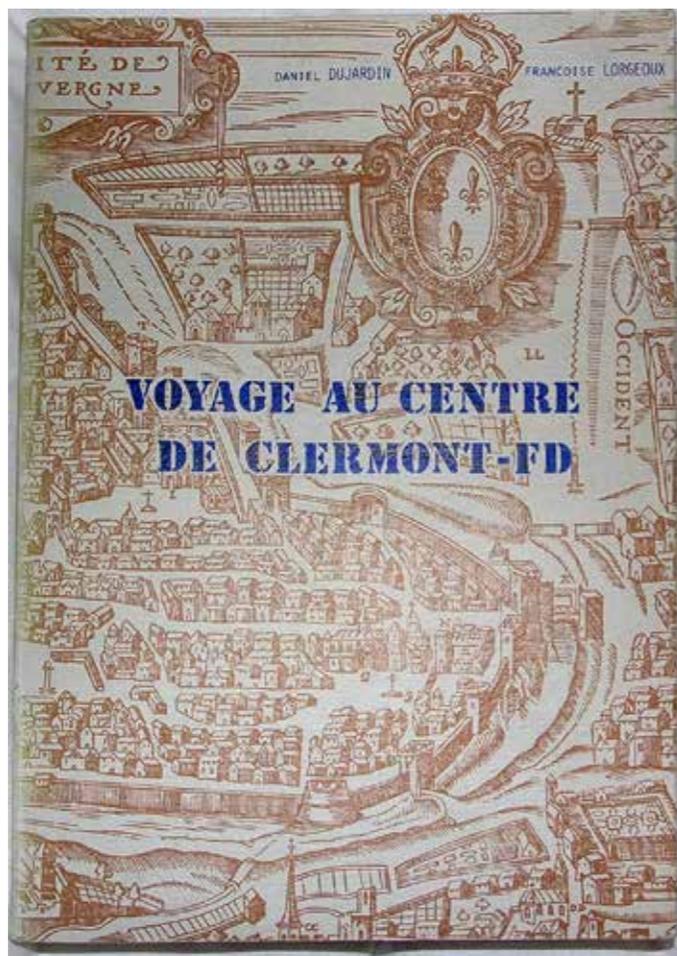
Le TCSP est prévu pour se prolonger vers l'Est au-delà de Montferrand, en direction d'une hypothétique gare nouvelle desservant les quartiers nord, via le futur boulevard Vincent Auriol. Une réservation est d'ailleurs opérée au centre de ce boulevard, mais ne sera pas exploitée plus tard.



Le quartier des Salins accueille depuis les années 1960 des équipements structurants (Stade nautique, gare routière), des banques et des administrations (DDE, douanes...).

Sa "centralité" est indéniable mais dans les années 1970-1980, son architecture moderne néo-classique (évoquant celle d'Auguste Perret), en grande partie de l'architecte Valentin Vigneron, apparaît un peu datée, malgré les qualités urbaines qui justifient aujourd'hui sa réhabilitation.

Clichés personnels



Géographe de formation, directeur de l'École d'Architecture de Clermont, Daniel Dujardin pense être destiné à parler à l'oreille des décideurs...

L'ouvrage qu'il co-signe avec Françoise Lorgeoux (également enseignante à l'école d'architecture) compile et manipule de nombreuses statistiques, dont une part provient d'un Livre Blanc de 1970 auquel il a participé.

On apprend au passage que la fréquentation globale des réseaux de bus au niveau national a baissé de 30% entre 1964 et 1968...

À Clermont, la vitesse moyenne des bus sur l'avenue des Etats-Unis se situe entre 7 km/h et 4 km/h selon l'heure...

Copie d'écran Internet

Digression : la notion de "centre" de Clermont-Ferrand

Les aménageurs de tous ordres (architectes, géographes, urbanistes, voire promoteurs immobiliers...) ont pu raffoler de cette question, lorsque les villes pouvaient être facilement identifiées comme dotées d'un "centre" et de "périphéries".

Après 1968, les réflexions sur la ville se sont multipliées, et ont procédé d'approches pluri-disciplinaires (terme alors dans toutes les bouches, aujourd'hui éculé, remplacé par d'autres...). La théorisation *d'un centre-ville "glissant" vers le Sud-Ouest* a alors été avancée, en particulier par deux géographes clermontois (Dujardin et Lorgeoux, dans un ouvrage publié en janvier 1977, "Voyage au centre de Clermont-Ferrand").

La raison en était simple : le centre alors "vécu" s'organise autour de la place de Jaude et du flanc ouest du plateau central. Les quartiers traditionnellement actifs de la partie Est et du sommet de la butte, comme la place de la Victoire et plus encore la rue du Port, ont commencé un lent déclin. La rénovation du Fond de Jaude entre alors dans sa phase opérationnelle : pendant des décennies, il a fallu conquérir des emprises foncières importantes, laisser périr des îlots entiers, pour à la fin les démolir. On va maintenant reconstruire.

La priorité y est donnée à un "centre" commercial à vocation régionale, couplé à des ensembles tertiaires. Autour viendront des îlots d'habitat. On remplit ainsi le vide entre la place de Jaude et le quartier administratif des Salins, qui a été constitué autour de la gare routière durant les années 1960.

La place du Premier-Mai et son sol poussiéreux, l'interminable avenue de la République... encore entourées d'usines fumantes, de vieux ateliers ou de casernes, paraissent alors aux antipodes d'un quartier central, même rêvé... Ce qui n'empêchera pas certains de regretter plus tard que le centre commercial régional n'ait pas été localisé place du Premier-Mai...

Mais qu'on le veuille ou non, l'ensemble Jaude-Salins constitue bien l'élément majeur de la centralité urbaine de Clermont des années 1960-1980.



La malédiction du triangle... ou un parcellaire incommode hérité du passé.

Le Centre République occupe à l'origine une parcelle en triangle isocèle (avec sa base sur l'avenue), héritée des anciens parcellaires, et donc problématique du point de vue architectural.

Ce sera pourtant l'une des rares réussites de l'avenue, ce qui démontre que la contrainte en architecture est souvent gage de créativité.

La cause en est une sorte de portique en métal, matérialisant l'alignement, qui vient dialoguer avec les volumes intérieurs disposés selon les petits côtés du triangle...

Réalisé en métal, ce portique monumental avait été un temps surnommé "l'aile d'avion".

Les extensions ultérieures sont plus conventionnelles, mais vont devoir également composer avec le parcellaire.

DHA architectes.

Clichés personnels (2020)

Une implantation pionnière : le "centre République"

La plupart des anciennes fonctions "peu gratifiantes" de l'avenue ont commencé de disparaître dès la fin des années 1960. L'abattoir (non dénué d'ailleurs de qualité architecturale) a été démoli dans les années 1970, remplacé par une caserne de pompiers aujourd'hui re-carrossée dans le goût architectural des années 1990, les gazomètres ont cédé la place à un bâtiment administratif moderne d'EDF plutôt élégant (André Gomis et Jean Rognon, architectes, 1968-1974), qui suscitera à l'époque par ses couleurs vives (du rouge et du bleu), une "tempête dans un verre d'eau".

Les discussions sur l'urbanisme clermontois (notamment à l'occasion de l'étude des divers documents d'urbanisme, comme le Plan d'Occupation des Sols, où l'État exerce toujours son influence, on est encore avant 1981), vont faire apparaître par la bouche de certains chargés d'étude (en particulier Jean-Pierre Guillaumat-Tailliet), l'idée que le site de l'avenue de la République pourrait constituer un centre de "Clermont+Montferrand". Mais ce n'est hélas pas l'opinion dominante (celle du centre glissant au Sud-Ouest), et cette proposition suscite donc l'indifférence presque amusée des élus d'alors...

Cette défiance ne va pas faciliter la mutation architecturale de l'avenue, qui a débuté par les implantations hétéroclites de la place du Premier-Mai, en l'absence de tout plan-masse fédérateur.

Mais un autre facteur va déclencher un "retour" vers l'avenue : Michelin se met à libérer du foncier. La firme se développe en effet à l'international, et le "capital dormant" de ses emprises foncières clermontoises n'est plus qu'un poids mort inutile. Par ailleurs, ses activités de production sont peu à peu transférées sur des sites de périphérie, dans d'autres villes, ou à l'étranger.

Les communicants vont alors inventer (entre autres) la commode "Aventure", menée comme il se doit par des "Héros" (rappelons qu'il s'agit simplement de pneus), parfois aussi qualifiés de "Génies"...

L'acquisition d'une image un peu plus gratifiante que le "Michelinville" glauque des années 1930-1950 devient progressivement indispensable...



Petit échantillon d'architectures entre Montferrand et le Stade Michelin (en façade nord de l'avenue).

En haut à gauche le centre diocésain de pastorale, dont les salles de réunion sont utilisées pour diverses fonctions (on notera son auvent percé d'ouvertures). En-dessous, la Maison de l'Habitat et sa façade végétalisée à visée bio-climatique.

D'autres façades "ordinaires" ont été édifiées, mais le développement de l'isolation par l'extérieur a limité l'architecture au simple rôle de carrosserie rapportée... et les modes changent rapidement.

On relèvera le gabarit uniforme des constructions constituant cet alignement et qui présentent de ce fait une certaine homogénéité.

(clichés personnels d'août 2020)

Le temps du remplissage...

L'élargissement complet de l'avenue jusqu'à la rue Debay-Facy permet, après la disparition des cités Michelin situées sur l'alignement nord, de recréer ex-nihilo des alignements bâtis nouveaux avec constitution d'une rue nouvelle en direction de la rue du Clos-Four (rue Toussaint Louverture).

Du point de vue des programmes, on y trouvera aussi bien des ensembles résidentiels sociaux, une résidence-service, qu'une Maison de l'Habitat (regroupant divers services du département). L'alignement s'achève sur le Centre Diocésain, à fonction de lieu de rencontre, conférences et réunions (et pas seulement à caractère confessionnel).

Au-delà se développe un terrain vague à usage de parking, qui a succédé à un îlot bâti entre l'avenue et la rue Debay-Facy.

L'écriture architecturale de ces diverses constructions va des tics formels en usage (parfois récurrents), et de la sobre simplicité à l'indigence. La seule "expérimentation" menée sur le site (ou "innovation"...) est la Maison de l'Habitat, qui s'est voulue voguer vers l'auto-suffisance énergétique. Très médiatisée avant sa construction, on n'entend guère parler de ses performances réelles. Végétaliser (de manière imparfaite) sa façade exposée plein Sud, a nécessité plusieurs années.

On notera néanmoins le gabarit homogène de ces constructions (et leur hauteur relativement modérée), procurant une impression d'unité qu'on ne retrouve pas partout sur l'avenue. La façade opposée est en effet gérée au coup par coup, au gré des opportunités foncières, et selon des règles de gabarit et densité plus fortes.



Le sas de "compression/décompression" de la voirie automobile à l'ouest de Montferrand.

De fait, la voirie auto ayant été réduite à 2 x 1 voie, ce dispositif hérité de la 2 x 2 voies a perdu de sa pertinence. On constate qu'un profil très généreux pour le trafic individuel n'était pas inéluctable... puisqu'on l'a supprimé.

D'autres profils moins routiers auraient donc pu être envisagés...

(dichés personnels d'août 2020 et document base Plans © OpenStreetMap et d'autres fournisseurs de données version 2021)



La fin de l'avenue à l'arrivée sur Montferrand et la rue Toussaint-Louverture.

En haut à droite le triangle compris entre l'avenue et la rue Debay-Facy (qui marque la limite du SPR/plan de sauvegarde), avec le centre diocésain de pastorale en fond.

Une grande partie de la rue Toussaint Louverture est occupée par une seule opération d'habitat social (les Allées Fleuries, Ophis) ce qui lui confère un aspect plutôt homogène.

(dichés personnels d'août 2020 et mars 2022)





Le Franc Rozier a donné naissance à deux objets architecturaux, un hôtel de chaîne et un établissement scolaire, (Atelier 4 architectes, vers 2010) tandis que les bâtiments anciens semblent à l'abandon.

Ceux-ci, dans les vestiges d'un parc arboré (un ancien noviciat des frères des Écoles chrétiennes) ne sont pas sans intérêt (construits vers 1876).

Page de droite : l'hôtel de police (par DHA architectes 2008-2010). On ne craint pas ici les ruptures d'échelle avec les pavillons des années 30, ceux-ci étant menacés de disparition à plus ou moins long terme...

On notera un tic architectural récurrent sur cette portion d'alignement : une sorte d'auvent au dernier niveau...

(clichés personnels d'août 2020 et mars 2022)

Le temps de la "densification"

Par la suite, les règles de hauteur et de densité fixées au PLU vont permettre des opérations plus massives... L'appétit pour une reconstruction "densifiante" va alors s'éveiller sur la totalité de l'alignement Sud de l'avenue dans les années 2010.

Le Franc-Rozier, école privée ayant succédé à l'enclos des Récollets (lui même occupé par un noviciat des frères des écoles chrétiennes), va en profiter pour reconstruire ses locaux en cédant une parcelle pour la réalisation d'un hôtel (architectes Atelier 4 après 2008). Ce faisant, cet établissement s'inscrit dans la longue tradition des écoles privées locales, qui cèdent des parcelles pour améliorer leur financement, sans plan d'ensemble cohérent.

Dans la foulée, le bâtiment historique (du 3e tiers du XIXe siècle ?), comprenant une chapelle avec vitraux, semble avoir été abandonné, sans qu'on sache quel va être son devenir (réhabilitation ou démolition ?). Il est entouré des vestiges d'un parc arboré.

Un peu plus à l'ouest, l'ancien dépôt désaffecté des tramways, puis des bus, longtemps inoccupé, est devenu un commissariat de police moderne). Il a initié un autre tic architectural, repris ailleurs dans le secteur (immeuble CAF rue du Clos-Four ou Faculté de chirurgie dentaire sur le site Estaing), l'enveloppement de la façade dans une résille façon grillage à poules...





Quelques exemples de constructions nouvelles massives : sur la partie non élargie de l'avenue (près de la place Turgot) et de part et d'autre de la rue Simmer (littéralement "ensevelie" entre deux immeubles).

clichés personnels 2020 et 2021



Un chantier en cours : Student Factory, «une résidence emblématique, remarquable parmi les autres monumentalités architecturales du quartier. Tour-signal habillée de résilles métalliques, les toitures sont végétalisées, les espaces partagés minéralisés et plantés...». Cette collection de lieux communs provient du site du promoteur.

À gauche, état des lieux avant démolition (cliché personnel de 2021), à droite illustration du site Internet du promoteur (2022).



Deux opérations massives, selon les sites Internet des promoteurs, qui ne lésinent pas sur le végétal (pour l'instant virtuel, donc imaginaire...). Mais pour vendre, ne faut-il pas exciter l'imaginaire des clients potentiels, selon l'air du temps ?

À gauche les Fabriques de Mai (entre les emprises médicales du Centre République et la rue du Clos Four) par Vinci. Ces potagers de toitures existeront-ils vraiment ?

Ci-dessus, Ilo23 par Quartus Immobilier, très grosse opération (472 logements 14.000 m² d'activités et bureaux; 330 places de stationnement). Le rendu végétal atténue ici aussi l'image de ZUP massive des années 1960/70... Cet îlot continuera toutefois d'être bordé par l'usine Michelin au nord.

(Illustrations des sites Internet des promoteurs, 2022)

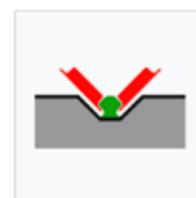


Schéma du système de guidage du Translohr. On remarque que les roues (en rouge) ne peuvent pas se libérer du rail de guidage (en vert) et sont en conséquence non débrayables.

D'une manière générale, le transport reste enfermé entre plusieurs rangées de véhicules, en mouvement ou à l'arrêt, et pour rejoindre les stations, les usagers doivent traverser les chaussées, facteur de risque qu'on aurait souhaité éviter.

Le système de guidage mis en œuvre est un rail unique sur lesquels viennent s'encaster des galets de roulement (système rappelant celui utilisé par l'ingénieur Claret pour la crémaillère du Puy de Dôme).

Clichés personnels de 2020 et 2021

Schéma : Wikipédia

Le "tramway"

C'est le remplacement des vieux bus articulés par un "tramway sur pneu" qui a stimulé le processus de ré-urbanisation de l'avenue. Mais est-ce bien un tramway ?

Tramway : chemin de fer à rails plats servant surtout aux transports urbains; voiture qui circule sur ce type de rails (Petit Robert).

Clermont-Ferrand (comme Nantes d'ailleurs) ne figure pas sur la liste des 8 villes concernées par le plan Cavaillé de 1975. Le tramway s'invite en 1983 dans la campagne des municipales, puis 7 ans (de réflexion ?) se passent et l'on décide de se doter d'un réseau en 1990. Après études, le marché est obtenu en 1996 par Alstom qui développe alors sa gamme Citadis (qui équipera de nombreuses villes).

Mais les choses se compliquent. Des voix (qu'on pense inspirées par la Manufacture) s'opposent à la solution "rail" et préconisent une solution "sur pneu" (malgré des expériences désastreuses à Caen et Nancy). De manière surprenante, le tramway "rail" est alors aussitôt abandonné.

L'affaire est relancée seulement en 1999, avec obligation du pneu. C'est la solution Lohr (un constructeur alsacien de porte-tanks et de wagons plats pour le transport combiné) qui est retenue avec un concept de tram sur pneus à guidage optique (lequel sera remplacé par un guidage par rail). Les rames de 32 m ont une capacité de 170 places (ce qui correspond aux plus petits des tramways Citadis d'Alstom). Bombardier (TVR de Caen et Nancy) est évincé, de même qu'une proposition de trolleybus. Comme il faut tout inventer, certains vont empocher de copieux crédits d'étude, et déposer des brevets, rendant du coup la technologie non susceptible de mise en concurrence.

La ligne, au tracé sinueux pour desservir le maximum de sites (donc intrinsèquement lente...), évite la gare SNCF (prémonition du déclin du rail en Auvergne ?). La plate forme est réalisée en béton ou en enrobé. Le coût est de 290 millions d'euros (en 2019, Caen n'a déboursé que 260 millions d'euros pour réaliser son tram-rail à la place du pneu... mais il est vrai sur entreprise existante). L'unique ligne est ouverte en 2006-2007.

18 août 2006 :
la rame de reconnaissance arrive pour la première fois place de Jaude.



septembre 2006 :
rame d'essais sur le viaduc St-Jacques (cette section connaîtra de nombreux incidents)



14 octobre 2006 :
la journée portes ouvertes



Clichés personnels

Quel avenir ?

Un simple trajet révèle son inconvénient, l'inconfort causé par le roulement irrégulier : les nombreuses secousses sont dues à l'élasticité des pneus. Il a fallu équiper les conducteurs de sièges amortissant les cahots. Et certaines sections (comme le viaduc St Jacques) ne sont parcourables qu'à 40km/h ou 55 (au lieu de 60 km/h) pour éviter d'endommager les galets au passage des joints de l'ouvrage.

L'orniérage est important, et les bandes de roulement sont vite usées. L'usure des galets et des pneus est rapide, quant à la consommation électrique on considère qu'elle est plus importante que celle d'un tramway fer (on avance le double...).

Sa voie a été certes un peu plus économique à réaliser que celle d'un tramway fer. Mais du point de vue technique, il est considéré comme un transport routier, et doit répondre aux normes du transport routier (les rames sont par exemple difficiles à allonger comme on le ferait pour un tramway fer).

Système orphelin (un seul fabricant... et qui n'en fabrique plus...), il est vraisemblablement voué à disparaître.

Par quoi sera-t-il remplacé ? quel sera l'impact sur la desserte actuelle et sur les quartiers desservis ? Pneuma devra-t-il manger sa chambre à air et accepter un tramway fer ? Un simple trolleybus peu capacitaine ?

Ne doutons pas qu'un magicien sortira du chapeau à la dernière minute un matériel (forcément "innovant" et sans doute "autonome" ou propulsé à l'hydrogène...) que nous n'imaginons même pas... (enfin, si... un peu).

Point final... ?

Point final ? Pas si vite !

Un petit tour dans les archives s'impose et se révèle intéressant.

Le Parisien du 25 décembre 2000 : «L'affaire a pris un tour polémique lors du dernier conseil municipal, avec la mise en cause publique de François Michelin par l'ancien président du Syndicat des transports en commun, et membre de l'actuelle majorité PS, Jean Maisonnet. Ce dernier est revenu sèchement sur les conditions d'abandon du projet initial sur rail, ce qui avait retardé de plusieurs années l'élaboration du tramway. Il a accusé Michelin d'avoir torpillé le dossier : « Les Clermontois doivent savoir que si nous en sommes là, c'est que François Michelin s'y est opposé de manière forte. » Et l' élu d'évoquer « une réunion secrète » à laquelle il a participé avec l'ancien maire, Roger Quilliot : « Les arguments et les menaces proférés par Michelin sont à l'origine de l'échec du projet ! » Il n'a toutefois pas précisé la nature de ces « menaces », notamment si elles avaient trait à l'emploi dans une ville où le manufacturier fait travailler directement 15 000 personnes. Ces révélations confirment toutefois que Michelin a pesé très lourd dans le processus du choix des transports en commun de la capitale auvergnate.»

« Je suis un ancien de Michelin. Il était normal de choisir un tramway sur pneumatiques », analyse Alain Martinet, qui a milité pour ce matériel mis en service en 2006 (il était alors adjoint au maire, cité par ***l'Usine nouvelle en 2012***). Sans doute ne l'a-t-il jamais utilisé sinon il s'interrogerait sur son confort rudimentaire...

Une autre voix discordante ? Selon François Rage vice-président de Clermont Auvergne Métropole, en charge des Transports «cette technologie n'a pas trouvé non plus son marché et son avenir est tout aussi incertain». (***Le Monde de l'Énergie 2017***). Son avenir sera-t-il identique à celui du tramway de 1890 ? ou à celui du dernier tramway français sur pneu, celui de Nancy, bientôt remplacé par un trolleybus ?

Il semblerait donc bien que le souffle de Pneuma ait influencé les convictions... Même si un contre-souffle insidieux murmure qu'il n'en est rien. Pensez donc ! Fi ! ce n'est pas notre affaire ! (La musique serait peut-être différente si le Translohr avait connu un succès foudroyant...)



À l'exception de la place du Premier-Mai (et du parvis du Stade dont le statut foncier n'est pas clair), l'espace public de l'ensemble du secteur se réduit à de la voirie... Si la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens sur l'avenue a permis de constituer une piste cyclable (également dans chaque sens), celle-ci est conditionnée par le stationnement latéral en créneau entre les arbres.

Les trottoirs sont minimalistes, sauf en façade Sud de l'avenue où ils sont un peu plus généreux (ce qui peut paraître paradoxal). Le stationnement en créneau semble faire partie de ce trottoir.

Clichés personnels de 2020 et 2022

L'espace public et la voirie : toujours les voitures...

L'installation d'un transport collectif de capacité significative, les mutations des quartiers desservis, sont en général l'occasion de réviser la "répartition des modes" entre usagers, en minorant la part de l'automobile individuelle, encombrante, polluante et peu efficace en ville. Comme on le dit en jargon néo-urbain, on va chercher "à arbitrer entre les besoins de mobilités" (innovantes ou pas)...

Le maintien de la trame viaire

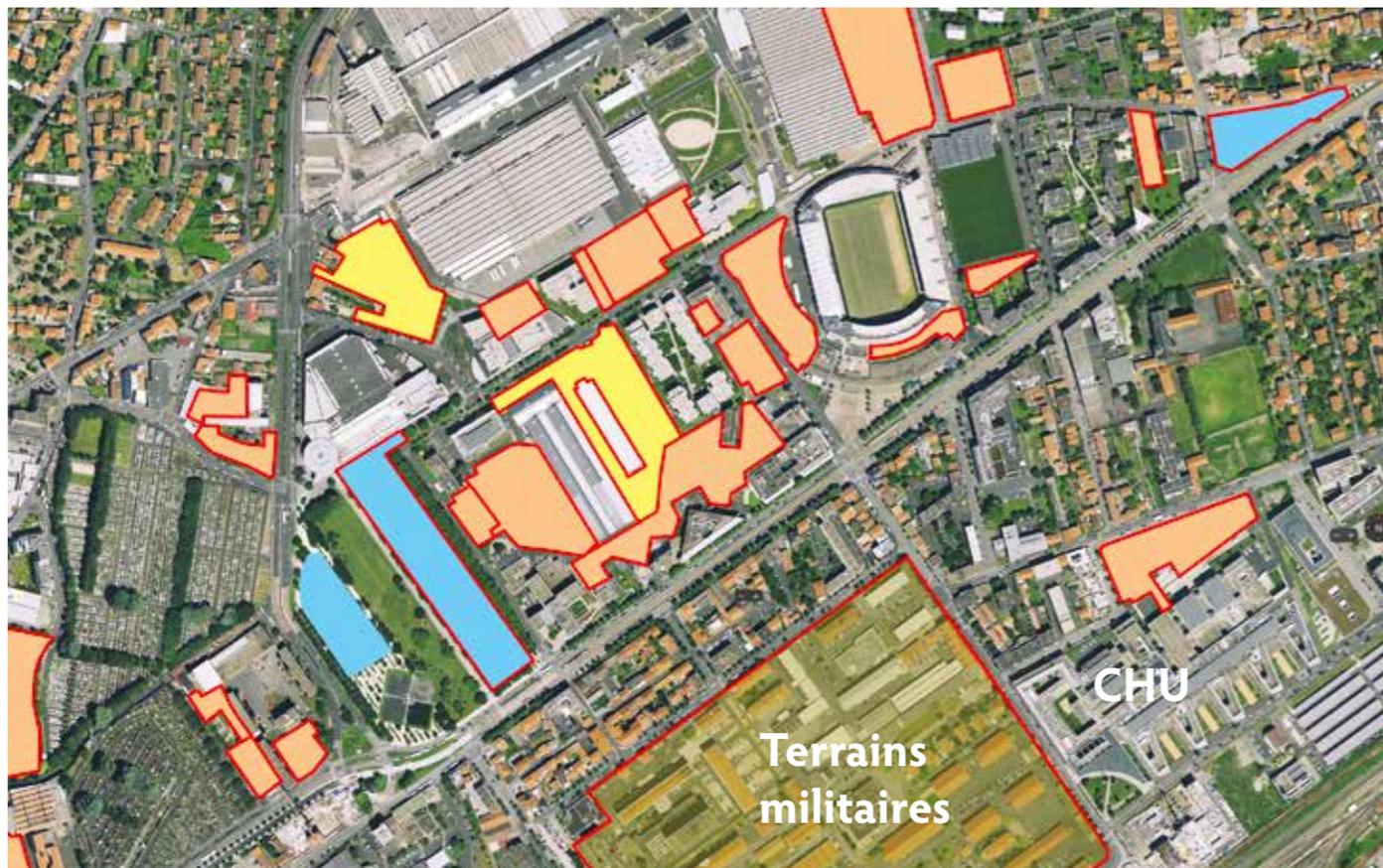
On notera en premier lieu une stabilité de la trame viaire : de la période industrielle à aujourd'hui, **il n'a pratiquement pas été créé d'espaces nouveaux, alors que des mutations importantes des fonctions ont eu lieu.** Seulement deux parvis ont été créés: celui du stade et celui du CHU, mais le statut des voiries est resté le même : voies de circulation routière, avec stationnement possible latéralement, trottoirs réduits et bandes cyclables surtout matérialisées sur chaussée... par des peintures (en partie avec une bordure basse sur l'avenue).

Des aménagements basiques

On met également en œuvre un type de stationnement le long des voiries en séparant les emplacements individuels par des arbres, ce qui constitue des alignements crénelés... L'image renvoyée est celle d'un trottoir sur lequel on est admis à stationner...

Mais compte-tenu de la manière dont l'évolution du secteur s'effectue, par une succession d'opérations immobilières, plutôt que d'un processus d'aménagement cohérent et concerté, il ne faut pas s'en étonner.

On relèvera également que les monstrueuses voiries prévues par les schémas de la fin des années 1970 n'ont (heureusement ?) pas été envisagées, notamment la rocade Nord-Est qui devait "protéger" le centre ville, sous la forme d'un axe rapide nord-sud, Turgot/Niel/Édouard-Michelin, puis en direction de la Pardieu (?)



- Stationnement de surface privé ou lié à une activité spécifique
- Stationnement de surface privé concerné par une opération immobilière future (Izq Fabriks, Ilo23)
- Stationnement public de surface (3 sites dont 2 sur la place du Premier-Mai)

Presque inexistant dans les années 1980, et limité à la place du Premier Mai et ses abords, le stationnement des véhicules individuels s'est fortement développé dans tous le secteur, alors qu'en général, un transport collectif performant est mis en œuvre pour limiter le recours à ce mode de déplacement. (Les parkings souterrains, tous privés, ne sont pas représentés)

L'une des raisons en est sans doute la spécificité des activités développées dans le secteur : la santé, au rayonnement régional, qui "fonctionne" plus facilement à partir de véhicules individuels, dans une région aux transports collectifs peu développés.

Il existe une autre cause possible, notamment concernant les actifs travaillant sur place, qui est l'absence "d'effet réseau" des transports collectifs actuels, peu performants en termes de correspondance entre lignes et de maillage du territoire (fréquences assez faibles). L'étalement urbain fait le reste (on rappellera que le "tram" dessert exclusivement la commune de Clermont-Fd).

(situation début 2022)

Un stationnement pléthorique

Sur les espaces privés, se sont développés d'opulents parkings de surface. Le territoire est de plus largement considéré comme inondable, à des degrés divers, ce qui ne favorise pas la mise en place de parkings souterrains (dont certains existent pourtant).

On relèvera toutefois que le stationnement de surface (parfois arboré) est une pratique constante depuis les années 1960 sur les emprises Michelin, au point de constituer une "culture d'aménagement". Le stationnement neutralise en effet des surfaces importantes, ainsi stérilisées, qui pourraient être utilisées à d'autres fonctions.

En favorisant ce type d'équipements, la Manufacture (bien qu'elle cotise fortement au versement transport...) marque néanmoins son désintérêt pour le transport collectif.



Les alentours de la place des Carmes sont littéralement cernés par d'immenses parcs de stationnement Michelin, établis lorsque le site était un lieu de production.

Les emprises Michelin de l'alignement Sud de la rue Barbusse ont été réurbanisées de manière massive.

(Ci-dessous, cliché personnel février 2022)



#04

Il est temps de conclure

