



© Mathieu Noël



© Christophe Laurent

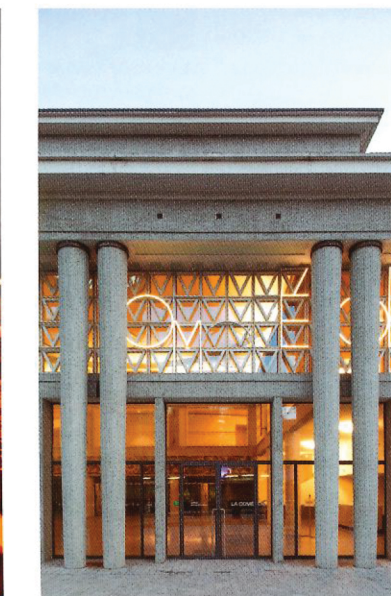
La Comédie de Clermont-Ferrand scène nationale, Eduardo Souto de Moura, agence Bruhat et Bouchaudy architectes associés.

La gare est entrée en scène

« On dit que la forme suit la fonction, mais la transformation est possible. On peut rentrer dans un théâtre par une ancienne gare routière ! C'est précisément cela qui m'intéresse, ça change toute l'idée que l'on se fait... ». Eduardo Souto de Moura

Nomade pendant de nombreuses années, la Comédie de Clermont-Fd scène nationale s'est installée en lieu et place de l'ancienne gare routière construite entre 1961 et 1964. Inscrits depuis 2006 à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, la façade, le hall et la coupole étaient pris en compte dès le concours par obligation. « Ce bâtiment nous donne une hauteur de gabarit et une volumétrie qui permettent de définir celles des différents espaces à construire, jusqu'à la cage de scène de la grande salle », François Bouchaudy rappelait à l'époque (Auvergne Architectures n°67) que cette réalisation de l'architecte Valentin Vigneron était la base du travail de conception et non un simple accessoire.

Apportant une nouvelle volumétrie à l'îlot, ce projet est respectueux de son environnement en termes de gabarit, d'échelle, de connexions et de flux. À l'intérieur, ce nouveau cœur de créations et de représentations artistiques offre à ses futurs utilisateurs un outil performant entre fluidité et technicité.



Un travail d'équipe

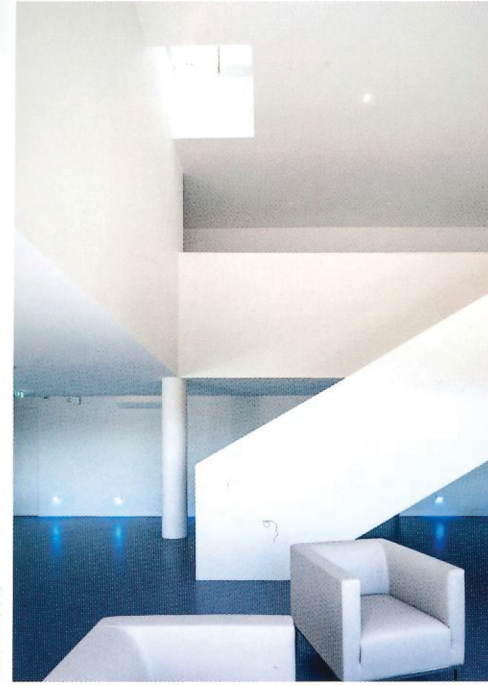
Passé la façade emblématique, le public redécouvre avec émerveillement le hall de l'ancienne gare routière. Comme un préambule aux spectacles, les pas du public sur le sol en lave de Volvic résonnent avant le lever de rideau.

La partie neuve de la comédie est le fruit d'un travail pluridisciplinaire qui commence dès le concours. Suivront l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre, début 2016 et trois ans de chantier pendant lesquels chaque acteur de ce projet a apporté sa contribution. En douceur, Eduardo Souto de Moura dessine la coupole au-dessus de la grande salle, une forme arrondie qui permet une vue « échappée » des volumes construits, et ce, depuis la rue Léo Lagrange par exemple. La façade sud, à l'arrière, est volontairement lumineuse puisqu'elle éclaire les loges d'artistes, les locaux techniques et l'administration. Ce projet a été réalisé dans une dynamique d'équipe où chacun s'est attaché avec beaucoup de réalisme à offrir aux futurs utilisateurs, les artistes, les techniciens et les spectateurs, un lieu ouvert et accessible dans tous les sens du terme.

Lieu de création accessible à tous

La petite salle « des possibles » est modulable : sa jauge varie de 336 places assises à plus de 1 000 spectateurs debout. Comme sa grande sœur, la salle « de l'horizon », la salle « des possibles » dispose d'un plateau de 600 m². Les deux salles se situent au même niveau et de plain-pied de part et d'autre du quai de déchargement technique : une fluidité déconcertante, issue de la volonté du scénographe Félix Lefebvre, qui sera certainement appréciée par le personnel chargé de la logistique et de la manutention des décors et du matériel scénique.

La salle « de l'horizon » peut accueillir 878 spectateurs. Cette salle dispose de balcons latéraux mais non accessibles au public. Leur présence est à destination technique et acoustique, tout comme la coupole en plafond. Les encorbellements recréent l'esthétique d'un théâtre à l'italienne, mais sans la



© Mathieu Noël

distanciation sociale : le maître-mot de cette opération était bel et bien de recevoir tous les publics de la même manière. Des sièges rétractables permettent aux personnes handicapées d'assister aux spectacles à côté de leur accompagnant, un détail qui affirme cette attention particulière.

Le bâtiment dispose aussi d'une bibliothèque du spectacle vivant, d'un foyer ouvert au

public, d'un studio de répétition visible depuis un patio agrémenté d'un magnolia, un lieu à ciel ouvert et accessible à l'occasion d'un entracte par exemple.

La Comédie crée une osmose avec les Clermontois, en témoigne la baie vitrée de la salle « des possibles » donnant directement sur la rue Léo Lagrange et plus largement, avec une capacité de plus d'une centaine de couverts, la brasserie et ses terrasses ouvertes midi et soir dont le chef Frédéric Coursol n'hésite pas à rappeler l'esprit « ici il n'y a pas de clients, c'est du public ! ».

« Le plateau de la Comédie n'est pas normalisé, osez le grand plateau ! », en s'adressant aux futurs utilisateurs et notamment les metteurs en scène, acteurs, danseurs, Jean-Marc Grangier, le directeur, rappelait à sa manière que ce nouveau lieu sublimerait les créations à venir. La nouvelle scène nationale, quant à elle, sublime déjà l'architecture de Valentin Vigneron. NP

Architectes : Souto de Moura Arquitectos SA, mandataire, Porto (Portugal) ; agence Bruhat et Bouchaudy architectes associés, Clermont-Fd (63) et Vichy (03).

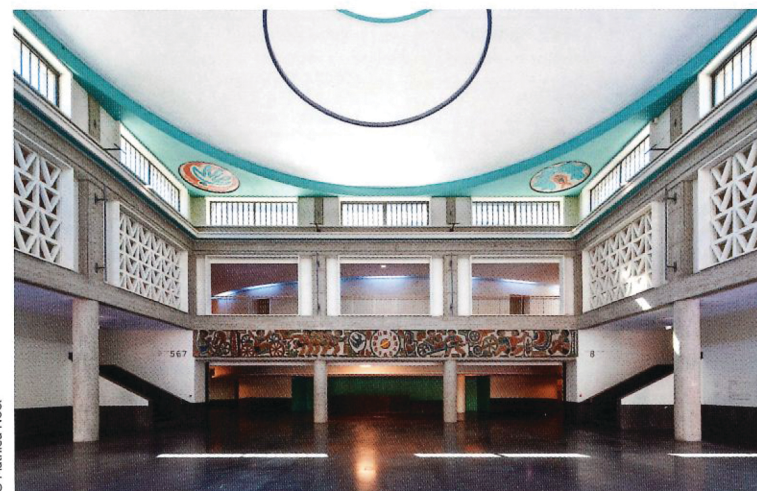
BET : Scénographie : Kanju, Aix (13) et Paris (75), Acoustique : Kahle Acoustics, Bruxelles (Belgique) et Salto Ingénierie, Aulnat (63), TCE : Egis, Lyon (69) et Clermont-Fd (63), Qualité environnementale : Tribu, Lyon (69).

Maître d'ouvrage : ville de Clermont-Fd (63).

Coût de l'opération : 38 M € HT (dont travaux : 31 M € HT)

Surface totale : 12 754 m² (dont 930 m² de parking)

Surface de plancher créée : 9 298 m²



© Mathieu Noël

LA GARE ROUTIÈRE DE CLERMONT-FERRAND



© Ray-Delvert

Pour de nombreux spécialistes, parmi lesquels Joseph Abram, Jean-Louis Cohen, François Loyer et Gérard Monnier, la gare routière de Clermont-Ferrand était une œuvre remarquable, digne d'être reconnue comme Patrimoine du xx^e siècle. Cependant, malgré les actions en faveur de sa conservation intégrale menées par un groupe d'architectes et d'historiens soutenu par l'organisation Docomomo, ce monument a été amputé en 2006 de sa partie la plus significative. Il fallait faire place nette pour un projet de Grande bibliothèque, projet finalement abandonné quelques années après.

L'édifice clermontois était, à l'échelle française voire européenne, un exemple très accompli d'une typologie rare, celle des grandes gares routières urbaines. Au cours des Trente glorieuses, ces équipements répondirent au développement du transport collectif par autocars. Il s'agissait d'acheminer vers les villes la population rurale et les marchandises légères, à une époque où les voies de chemins de fer locales disparaissaient et alors que le nombre de voitures individuelles n'avait pas encore explosé.

Projetée dès 1942, la gare clermontoise fut conçue à partir de 1947 par l'architecte parisien Jacques-Henri Labourdette (1915-2003). Dans un premier temps associé à Labourdette, l'architecte clermontois Valentin Vigneron (1908-1973) mena finalement seul le projet définitif de 1956 à 1961.

La gare comprenait deux parties principales. Au nord se trouvaient des espaces de vente, de restauration et d'accueil (dont un vaste hall). Au sud étaient alignés dix-huit quais de départ et d'arrivée des autocars. Inspirée par le Classicisme structurel d'Auguste Perret, la partie nord se voulait avant tout monumentale. La partie sud résultait plus directement de ses fonctions. Elle comportait en particulier des auvents-passerelles destinés à abriter les voyageurs et à charger les bagages et les marchandises sur les toits des autocars. À l'époque, ces véhicules ne disposaient pas en effet de soutes à bagages de grande capacité.

Comme l'avaient bien compris les spécialistes précités, ce sont ces auvents-passerelles, issus d'une fonction très spécifique, qui faisaient la principale valeur patrimoniale de la gare routière clermontoise. Leur destruction a anéanti l'essence de ce bâtiment. L'interchangeabilité de la partie nord conservée, qui après avoir été « l'entrée majestueuse » d'une gare, est devenue celle d'une salle de spectacles, démontre bien, a contrario, la justesse de cette affirmation.

Christophe Laurent, historien du Patrimoine

Pour en savoir davantage :
- Christophe Laurent, « La gare routière de Clermont-Ferrand, un Abri souverain », Auvergne architectures, n° 37, juillet 2005, p. 8 ;
- Idem, article plus complet : « L'éphémère gare routière de Clermont-Ferrand », L'Archéologie industrielle en France, n° 50, 2007, p. 32 à 37, téléchargeable sur www.cilac.com



© Ray-Delvert