



L'EMPREINTE

A R C H I T E C T U R E
C O N F O R T
E C O N O M I E



Balade

BARCELONE

Réalisations

Centre de recettes Air France
à Toulouse

TRANSFERT

AU VERT

Siège social Fenwick-Linde
à Elancourt

BASE STRATEGIQUE

Centre administratif
de Saint-Germain-en-Laye

MAIRIE

MAISON DE VERRE

Maison à Toulouse

QUARTIERS PRIVES

Patrimoine vivant

Musée du Théâtre forain
à Artenay

LA DERNIERE SCENE

Bâisseurs

FAUNIERES ET LAFON

architectes

Ville élue

Saint-Pierre-des-Corps

UNE CONSCIENCE

HISTORIQUE

Arts

Un primitif chinois

WANG KEPING



SAINT-PIERRE-DES-CORPS

UNE CONSCIENCE HISTORIQUE

Entretien avec Marie-France Beaufiles, maire, conseiller général d'Indre-et-Loire



La Place de l'Hôtel de Ville un jour de marché.



Un territoire isolé et fragmenté, occupé de quartiers disparates à rassembler.



Conquête de haute lutte, la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps.



L'E : Dans la tête de tout Français, usager de la SNCF, Saint-Pierre-des-Corps sonne comme un site ferroviaire, passage obligé commandant l'accès à Tours. Vous qui en êtes le maire, quelle perception avez-vous de la commune ?

M.-F. B. : Saint-Pierre-des-Corps est aujourd'hui une commune industrielle importante qui compte 500 entreprises et plus de 10 000 emplois dont 2 500, il est vrai, sont liés à la SNCF. Si elle s'est énormément développée avec le chemin de fer dès le siècle dernier (fabrique de locomotives, ateliers d'entretien et de réparation, magasins généraux...), la commune s'est également émancipée de l'emprise ferroviaire pour tisser sur son sol un maillage industriel autonome, riche d'initiatives et de diversité.

L'E : La commune aurait-elle coupé le cordon ferroviaire ?

M.-F. B. : Certainement pas ! Notre relation demeure étroite, forgée par l'histoire et soudée par la forte présence du train sur son territoire. Saint-Pierre-des-Corps assume pleinement son identité ferroviaire et revendique un passé dont elle est fière. L'arrivée du premier train remonte à 1846 et la commune s'apprête à fêter cette année le 150^e anniversaire de cette arrivée. Devenue deuxième gare de triage de France avant guerre, elle a connu

un destin tragique que personne ici n'oublie. Les bombardements – celui du 11 avril 1944 fut le plus meurtrier – ont porté les destructions à 85 %... A la Libération, seule la mairie tenait encore debout, avec quelques maisons du quartier jouxtant Tours. Pour commémorer le cinquantenaire, nous avons associé l'an dernier tous les habitants à une collecte de souvenirs et de témoignages.

L'E : Quelle est aujourd'hui la place du train dans la commune ?

M.-F. B. : Saint-Pierre-des-Corps vit au rythme du TGV, gare principale de la région Centre. Dès l'annonce de son arrivée en 1982, la municipalité s'est posé la question de son accueil... et de ses retombées éventuelles. En 1986, nous avons mené la campagne "Touraine à grande vitesse" au nom de la région tout entière et lancé une réflexion sur l'aménagement du quartier pavillonnaire de la Galboisière, à proximité des voies. Aucune gare n'était prévue à l'origine, seulement un passage souterrain, exutoire inacceptable ! Il a fallu convaincre du besoin d'une gare, imaginer le quartier alentour, bâtir un projet économique... Pour finir, nous avons fait la gare ! Nous en avons partagé le financement avec la SNCF et l'avons inaugurée avec la population, les cheminots, les usagers, le président Fournier et moi. La commune a continué seule sur les abords, avec la création d'une ZAC.

L'E : Quelle lecture faites-vous du territoire communal ?

M.-F. B. : Celle d'une discontinuité. Ensermée entre Loire et Cher, la commune est traversée en son milieu par le faisceau des voies SNCF, le "troisième fleuve de la commune" ! La partition est claire : au nord des quartiers d'habitation, au sud les activités industrielles. La limite est aussi brutale à l'ouest avec la ville de Tours dont un canal hier nous séparait, coupure encore plus nette depuis que l'autoroute emprunte son tracé (1962) et se double d'une voie rapide. La division fonctionnelle de l'espace est née de ces saignées ferroviaires et routières. S'y ajoute la séparation en quartiers d'habitat distincts, nés de l'histoire : le vieux Saint-Pierre miraculeusement préservé des destructions et le chalet des quartiers reconstruits le long de l'avenue de la République puis des mails, avec la cité cheminote et le stade en bout. La reconstruction a donné lieu à une véritable composition urbaine prolongée dans les années soixante par le quartier de la Rabaterie au nord, grand ensemble réalisé en régie municipale à l'emplacement de baraquements insalubres, et qui concentre 40 % des 18 000 habitants de la commune... La troisième du département par la taille.

L'E : Quels remèdes ont été apportés aux coupures, quelles mesures prises pour renforcer la cohésion de la commune ?

M.-F. B. : L'arrivée du TGV a marqué le renouveau de l'aménagement communal. Partie de la gare, la réflexion animée par l'urbaniste Michel Steinebach s'est élargie à l'ensemble du territoire, en quête de contreparties pour le centre ville et de liaisons entre les quartiers. L'idée d'un centre consolidé autour de l'îlot mairie en est issue, recoupée par l'étude sur les besoins d'équipement de la commune : une bibliothèque pour affirmer une démarche volontaire autour du livre et de la lecture, en liaison avec la vie

A la tête de ses administrés, Marie-France Beaufiles, 50 ans, mariée, née à Pleumartin, (Vienne), institutrice à Saint-Pierre-des-Corps. Elue pour la première fois en 1971 au conseil municipal (PCF), membre de la commission d'urbanisme. Premier adjoint en 1977 (action scolaire et culturelle). Elue maire en 1983 et détachée de l'Education nationale. Brillamment reconduite à ce poste en 1989 et 1995. Elue conseiller général d'Indre-et-Loire depuis 1982. Trésorière de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours.



Nouvel équipement du centre ville, la salle des fêtes trône sur la place en contrepoint de la bibliothèque dont le beffroi domine l'îlot Mairie remanié (Jean-Yves Barrier, architecte).



Le nouveau profil urbain de la rue de la République aménagée par Jean-Yves Barrier.

scolaire, et une salle des fêtes pour répondre aux attentes multiples de la population et des nombreuses associations. Le versant économique du quartier gare trouve ainsi son pendant socioculturel en centre ville. Le concours – volontairement global – lancé en 1989 sur ces équipements nous a permis de trouver en Jean-Yves Barrier l'architecte de cette cohérence recherchée sur les espaces du centre.

Nos interventions s'apparentent à du reprisage. Le CETE de Blois nous aide pour la voirie : nouvelles percées, liaisons piétonnes et nouveau statut de certaines chaussées rétrécies et mises en zone 30 (km/h). L'aménagement urbain est ainsi fait de poupées gigognes, les problèmes s'emboîtant les uns dans les autres. Il faut les ouvrir toutes pour atteindre la cohérence dans le foisonnement de l'action.

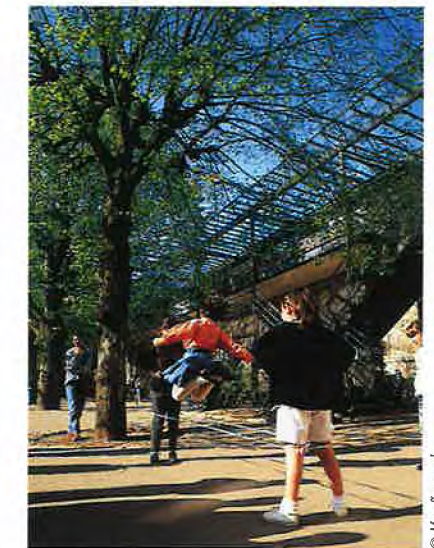
L'E. : Ce souci d'harmonie vous a conduit à édicter en 1993 une "charte de l'architecture et de la couleur". A-t-elle force de loi ?

M.-F. B. : Il s'agit d'un cahier de recommandations qui n'a rien d'obligatoire. Elaboré par l'architecte Jacques Rey (cf. la palette chromatique de Lyon) et la coloriste Isabelle Brugère, il va de la clôture à la modération des façades et dresse l'inventaire des éléments d'une identité locale. Son existence s'assortit d'une assistance dispensée en mairie par la coloriste conseil et un architecte vacataire... puisqu'il n'y a plus de CAUE (conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement) dans le département. La municipalité prône l'exemplarité et mise sur la contagion. Les premières réalisations sont en cours.

L'E. : La municipalité a des idées bien arrêtées et singulières sur ce qu'il convient de faire. De quels outils et moyens dispose-t-elle pour faire ses choix ?

M.-F. B. : La commune s'est dotée d'un service d'urbanisme intégré dès 1968 et elle a innové dans le département en mettant sur pied une commission d'urbanisme où siègent élus, fonctionnaires, professionnels associés... Elle participe également depuis vingt ans à l'atelier d'urbanisme de

l'agglomération tourangelle. Dans ce cadre, elle s'est posé depuis longtemps la question de son identité comme centre secondaire d'importance. Elle a donc l'antériorité de la réflexion et la maturité des acteurs et des idées. Mais tout projet commence par la consultation de la population et l'écoute des techniciens et hommes de l'art. Chacun enrichit ses réflexions de celles de l'autre.



Nous prenons en compte la totalité des éléments dans une vision globale et nous privilégions la dimension urbaine sur toutes les approches sectorielles. Il faut dépasser la logique des techniciens pour atteindre la culture de la ville.

L'E. : Lecture, culture, histoire... ces mots reviennent dans vos propos et la municipalité ne rate pas une occasion d'inviter la population à se pencher sur son passé. Est-ce l'institutrice qui parle ou l'expression d'un goût prononcé pour les commémorations ?

M.-F. B. : Il est indispensable que la population ait une bonne appropriation de son histoire et qu'elle dispose de repères. Cette conscience historique est la base même de la citoyenneté ! Tous les Corpopétrussiens sont invités à s'associer à ce travail de mémoire. Nos manifestations sont des entreprises communes et partagées ; elles sont toujours prétextes à création : exposition, édition... Parce que l'histoire est vivante en nous. Cette année, nous travaillons à exhumer l'image et le paysage de la com-



mune en 1846, à l'arrivée du premier train : un espace essentiellement rural, occupé par des maraîchers, dénombrant 1064 habitants exactement. Nous en ferons une exposition ou un livre... Comme, l'an dernier, pour le cinquantième anniversaire de la Libération.

Ces manifestations sont l'expression d'une vie sociale intense et d'une animation culturelle conduite en profondeur... Lesquelles rejaillissent inévitablement sur notre manière de voir et d'aménager la ville : conserver les traces anciennes, mettre en scène notre passé, illuminer la cité...

Un programme de mise en lumière est à l'étude avec Pierre Bideau (cf. l'éclairage de la tour Eiffel) et la SNCF pour révéler la ville dans ses sites. Et Jean-Yves Barrier exhume des éléments anciens pour l'entrée de ville qu'il dessine sur le nouveau profil du boulevard Bonnin depuis Tours.

Seules importent la cohérence du propos et la continuité de la démarche dans le temps.

Propos recueillis par François LAMARRE

De nouveaux espaces au débouché de la rue piétonne entre conservatoire de musique et bibliothèque.