

PROPOSITION DE REAMENAGEMENT DU QUARTIER DE L'USINE PRIMAGAZ SAINT-PIERRE-DES-CORPS - INDRE-ET-LOIRE - 37



KARINE HOCHART
STAGE DE DECOUVERTE
DA3 – 2012

TUTRICE :
MATHILDE GRALEPOIS



POLYTECH[®]
TOURS
Département Aménagement



PROPOSITION DE REAMENAGEMENT DU QUARTIER DE L'USINE PRIMAGAZ SAINT-PIERRE-DES-CORPS - INDRE-ET-LOIRE - 37

KARINE HOCHART

STAGE DE DECOUVERTE

DA3 – 2012

TUTRICE :

MATHILDE GRALEPOIS

AVERTISSEMENT

Le stage de découverte est un projet individuel (PIND). Ce rapport respecte la charte PIND :

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement :

- Mlle Mathilde Gralepois, ma tutrice, professeur associé au Département aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire d'Ingénieurs de Tours, pour sa disponibilité, son soutien et son enthousiasme,
- Mme Barbara Rivière, chargée du service urbanisme à Saint-Pierre-des-Corps, pour les informations précieuses qu'elle a pu m'apporter,
- Mme Nadia Gagner, présidente de l'association des riverains de Saint-Pierre-des-Corps, pour le temps qu'elle a pu m'accorder,
- Mlle Samantha Pallot, étudiante en master histoire de l'art, pour m'avoir guidée dans mes recherches,
- Mr Benoit Feildel, professeur associé au Département aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire d'Ingénieurs de Tours, pour son expertise,
- Mme Cathy Savourey, professeur associé au Département aménagement de l'Ecole Polytechnique Universitaire d'Ingénieurs de Tours, pour ses conseils,
- Et tous les « candides » pour leurs nombreuses relectures.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	3
REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION	7
PARTIE I UN QUARTIER DANS UNE VILLE CHEMINOTE ET OUVRIERE, SAINT-PIERRE-DES-CORPS.....	9
A. Un territoire contraint.....	10
B. Ancrage et rupture avec la ville de Tours.....	12
C. Une ville carrefour	15
D. Une ville industrielle	20
PARTIE II UN QUARTIER AUX MULTIPLES FACETTES.....	25
A. Une identité forgée par l'industrie et les jardins.....	26
B. Un quartier « dortoir »	33
C. Des intérêts concordants mais des moyens divergents	38
PARTIE III RECOUDRE UN LIEN SOCIAL EN REAMENAGEANT LE QUARTIER	43
A. Des décisions difficiles mais indispensables.....	44
B. Retrouver une vie de quartier	47
C. L'ouverture du quartier sur La Loire	54
CONCLUSION	57
BIBLIOGRAPHIE.....	59
INDEX DES SIGLES	62

TABLE DES ILLUSTRATIONS	63
-------------------------------	----

INTRODUCTION

Les espaces industriels, dont le quartier de l'usine Primagaz à Saint-Pierre-des-Corps est un exemple, sont définis comme des lieux où des usines dangereuses, chimiques ou pétrolières, cohabitent avec des zones résidentielles plus ou moins denses. Depuis le XIX^{ème} siècle, les populations riveraines n'ont cessé d'être exposées aux potentialités accidentelles de l'industrie, même si différents modèles de perception du risque se sont succédés. D'abord abordé comme un problème de santé publique, le risque industriel¹ a été mis à distance de la ville. Les établissements dangereux et nuisants ont été délocalisés, ce qui a conduit à une différenciation des espaces, par la formation de zones urbaines consacrées essentiellement aux activités à risques et polluantes. A partir des années 1920, la forte croissance industrielle, la demande grandissante en logements et la crise économique des années 1930 ont été des facteurs de rapprochement ville-usines. Les communes ont cherché à maintenir un certain dynamisme économique et social sur leur territoire par l'imbrication des industries dans la ville.

¹ Risque industriel : probabilité d'occurrence de tout événement accidentel pouvant se produire sur un site industriel et entraîner des conséquences graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Ces deux activités ont subi une attirance mutuelle jusqu'à la désindustrialisation. A partir des années 1980, le risque majeur est défini comme une nouvelle catégorie d'actions publiques. L'accent est porté sur la prévention, avec un renforcement des prescriptions d'usage et un contrôle du développement urbain. Puis, en continuité, on parle d'aménagement sécuritaire à la fin des années 1990. Le risque industriel est alors placé au centre des préoccupations des acteurs du développement local. D'abord, on assiste à une prolifération d'instruments dédiés aux aléas industriels, puis, depuis la loi Bachelot de 2003², à une intégration progressive des risques dans l'aménagement. Par ailleurs, cette nouvelle approche introduit une ouverture du dialogue sur le sujet, avec notamment la mise en place de débats participatifs (CLIC³...) qui impliquent les citoyens.⁴

² Loi Bachelot n°2003-699 du 30 juillet 2003, relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000604335>

³ CLIC Comités locaux d'information et de concertation : instrument participatif

⁴ NOVEMBER V., P. M. (2011). *Habiter les territoires à risques*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.

La cohabitation entre ville et industrie est donc envisagée sous un rapport nouveau qui amène les acteurs locaux à concevoir des aménagements concrets, dans une logique de prévention des risques. Il ne s'agit plus seulement de contraindre les constructions futures mais également d'agir sur le bâti existant pour le conformer aux enjeux sécuritaires du moment. La loi Bachelot et ses décrets d'applications de 2005, sont sujets à controverses car ils supposent un processus de désurbanisation. La nouvelle loi introduit une possibilité d'expropriation, de délaissement⁵ ou de travaux obligatoires pour les habitants des zones concernées. Plusieurs problèmes se posent alors, sachant qu'il est aujourd'hui difficilement concevable de garder des espaces « tampons » entre les usines et la ville. Comment éviter le dépeuplement de ces territoires ? Peut-on maintenir un dynamisme tout en garantissant la sécurité des riverains ?

Le quartier étudié dans ce projet est situé à Saint-Pierre-des-Corps, en Indre-et-Loire. Localisé au nord-est de la ville, le territoire d'étude comprend le site d'implantation de l'usine Primagaz, classée Seveso⁶ seuil haut, c'est-à-dire présentant

un risque industriel majeur. La proximité des habitations et de Primagaz est aujourd'hui au cœur du débat, puisqu'un nouveau plan de prévention des risques technologiques (PPRT⁷) est prévu pour octobre 2012, et pourrait soumettre une partie des habitants à l'expropriation. Ce projet vise donc à proposer un réaménagement qui garantit la sécurité des habitants, tout en dynamisant les activités économiques et sociales du quartier. Après une mise en évidence des caractéristiques de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, nous nous baserons sur un diagnostic ciblé du territoire afin de proposer un réaménagement à la fois sécuritaire et innovant pour cet espace.

⁵ Procédure qui permet à l'Etat de se porter acquéreur prioritaire du bien au moment de la vente.

⁶ Seveso : directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. La directive, officialisée en 1982 à la suite d'un accident dans la ville de Seveso en Italie en 1976 et

qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

⁷ PPRT Plans de prévention des risques technologiques, mis en œuvre depuis la loi Bachelot de 2003 renforcement de la maîtrise de l'urbanisation

PARTIE I UN QUARTIER DANS UNE VILLE CHEMINOTE ET OUVRIERE, SAINT-PIERRE-DES-CORPS



Dotée d'un passé riche en histoire, la ville de Saint-Pierre-des-Corps s'est progressivement forgé une identité ouvrière et cheminote forte. L'importance de sa gare de triage, la présence d'industries et sa population majoritairement ouvrière en sont aujourd'hui le témoignage.

A. Un territoire contraint

Saint-Pierre-des-Corps est une commune de l'Indre-et-Loire appartenant à la communauté d'agglomération Tour(s) Plus⁸. La ville est située entre la Loire au nord et le Cher au sud, et à l'Est de Tours. Ces deux communes sont limitrophes. Avec une superficie de 11,3 km², la ville est trois fois moins étendue que Tours. Sur le plan démographique, Saint-Pierre-des-Corps comptait, en 2008, 15 528 habitants⁹, soit près de neuf fois moins d'habitants qu'à Tours (135 480 habitants en 2008)². La densité à Tours est de 3943 habitants/km² pour une densité de 1376 hab/km² à Saint-Pierre-des-Corps.

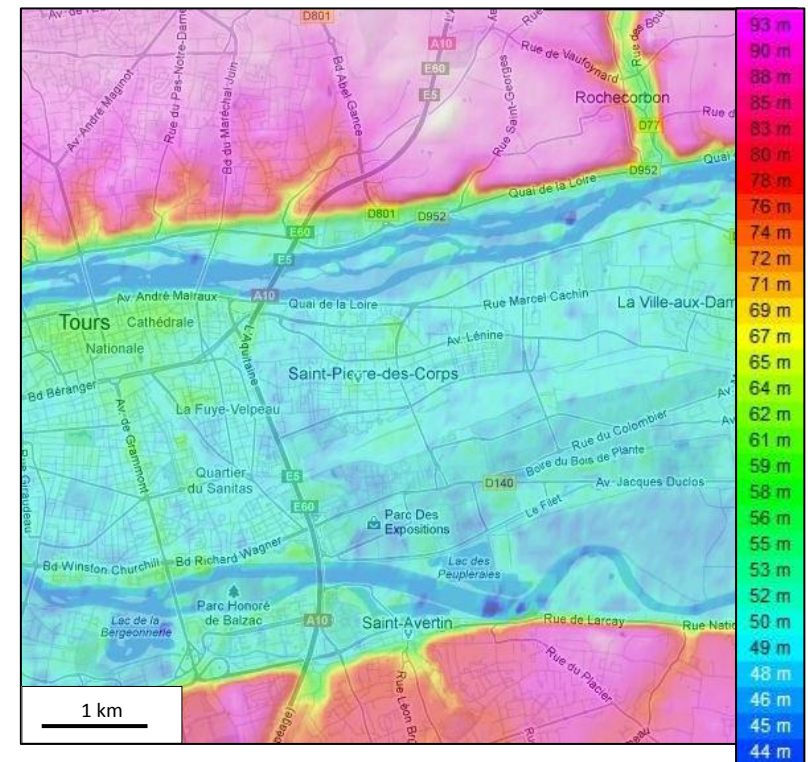
Située à 47 mètres d'altitude, la ville est traversée par le fleuve La Loire au nord et la rivière du Cher au sud.

⁸ Tour(s) Plus est le nom donné à l'agglomération tourangelle, qui regroupe les communes de Ballan-Miré, Berthenay, Chambray-les-Tours, Druye, Fondettes, Joué-lès-Tours, La Membrolle-sur-Choisille, La Riche, Luynes, Mettray, Notre Dame-D'Oé, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Etienne-de-Chingny, Saint Genouph, Saint-Pierre-des-Corps, Savonnières, Tours et Villandry

⁹ D'après les données INSEE de 2008

1. Une ville inondable

Figure 1 : Une urbanisation contrainte par le risque inondation



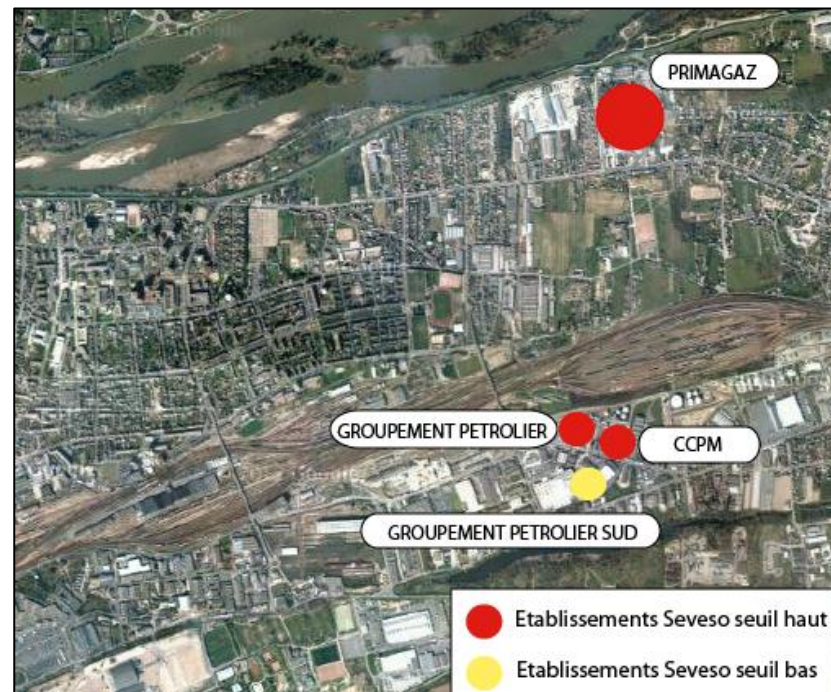
Source : Carte topographique de Saint-Pierre-des-Corps,
www.cartes-topographiques.fr

Tout le territoire est implanté en zone inondable et l'urbanisation est fortement contrainte par un PPRI, plan de prévention des risques inondation. Les voies ferrées ont été surélevées de 2 mètres pour protéger les infrastructures en cas de crues, et les digues au nord et au sud de la ville sont hautes de 50, 50 mètres. Une réglementation interdit désormais toute construction dans la zone qui s'étend de 300 mètres au pied de la digue.

2. Une ville « Seveso »

La commune concentre quatre établissements SEVESO sur son territoire, dont trois classés en seuil haut. Deux dépôts pétroliers, les usines CCMP (Compagnie Commerciale de Manutention Pétrolière) et Groupement Pétrolier, sont recensés dans la zone d'activité des Yvaudières, au sud des voies ferrées et le centre emplisseur de gaz Primagaz est implanté au nord-est de la commune.

Figure 2 : Un territoire contraint par la présence de quatre sites Seveso



Source : Google map, modifié par Karine Hochart le 19/05/12

Les aléas naturels et technologiques conditionnent l'organisation de l'espace, et constituent de ce fait une question essentielle d'aménagement du territoire pour Saint-Pierre-des-Corps. Soumise à la fois au risque inondation et au risque industriel, la ville connaît un développement urbain fortement contraint. L'enjeu est aujourd'hui de parvenir à définir le risque non plus comme une contrainte extérieure, mais comme une composante intrinsèque à la commune afin de penser de nouvelles formes d'aménagement et de développement, en fonction des spécificités du territoire.

B. Ancrage et rupture avec la ville de Tours

Ancrée dans le Val de Loire et jumelée avec la ville de Tours, Saint-Pierre-des-Corps, cherche cependant à se définir comme une commune à part entière, insufflant de ce fait une rivalité et parfois une confrontation avec la ville de Tours.

1. Partie intégrante de l'agglomération tourangelle

Partie intégrante de l'unité urbaine de Tours, la ville de Saint-Pierre-des-Corps nécessite, pour son développement, l'attractivité et la tutelle de sa voisine. Depuis janvier 2010, la formation de l'agglomération Tourangelle Tour(s) Plus unie 19 communes pour permettre la réalisation de projets structurants à l'échelle de l'ensemble du territoire. La communauté d'agglomération vient d'abord renforcer l'action des communes et permet également, par la mutualisation des moyens financiers et techniques, de réaliser des projets qui seraient inabordables pour une seule des villes. La CA (Communauté d'agglomération) Tour(s) Plus concentre son attention sur des thématiques actuelles, telles que la qualité des eaux usées, le traitement des déchets, le développement économique et l'emploi ainsi que l'équilibre et la mixité sociale. La mise en application de projets en lien avec ces problématiques nécessite tout particulièrement une coopération intercommunale. Cette solidarité des territoires apparaît désormais comme un moyen et un outil pour un développement cohérent et équilibré, et pour l'apport d'une

réponse concrète aux besoins des habitants de l'agglomération de Tours.¹⁰ Depuis fin 2009, la CA Tour(s) Plus s'est dotée d'une Direction du Développement Durable afin d'engager des mesures concrètes de préservation de l'environnement à l'échelle intercommunale. A travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, la CA a pour objectif d'adapter le territoire aux changements. La communauté a instauré, dans le cadre du plan climat 2011-2014, un programme d'actions. Les spécificités de la trame verte et bleue¹¹ sont alors intégrées dans chaque opération communale et intercommunale.

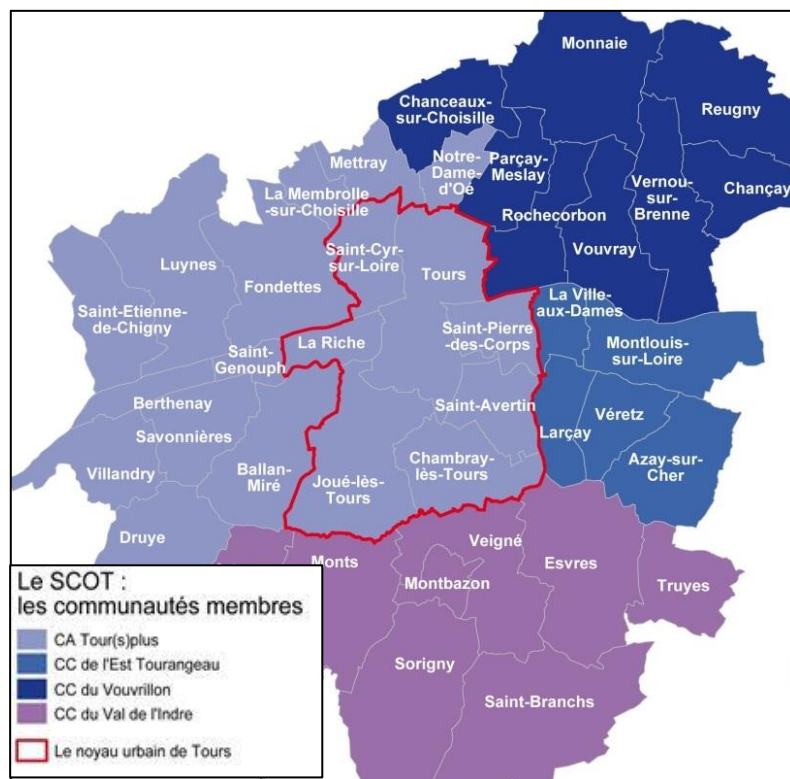
La ville de Saint-Pierre-des-Corps nécessite une cohésion intercommunale pour la mise en œuvre de nombreux projets à l'échelle du territoire. L'aménagement ne peut plus

¹⁰ Site de CA Tour(s) Plus

¹¹ La trame verte et bleue est une mesure du Grenelle Environnement et outil d'aménagement qui a pour visée d'enrayer le déclin de la biodiversité en préservant et restaurant les continuités écologiques (corridors reliant les réservoirs de biodiversité). D'après www.developpement-durable.gouv.fr

aujourd'hui être considéré seulement à l'échelon communal. L'aspect écologique demande une prise en compte du territoire dans sa globalité, en particulier pour l'intégration des trames vertes et bleues. La question des transports également doit être appréhendée dans un contexte de mutualisation des moyens.

Figure 3 : Saint-Pierre, partie intégrante du noyau urbain de Tours



Source : SCOT de l'agglomération tourangelle

2. Des villes rivales

Si Saint-Pierre-des-Corps s'inscrit dans une complémentarité avec la ville de Tours et bénéficie de l'appui de l'agglomération « Tour(s) Plus » dans la mise en œuvre de projets, la commune continue de revendiquer son identité propre. Au-delà de l'entraide intercommunale, les villes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps sont parfois opposées en rivales, dans la relation entre les deux maires ou encore dans les idées reçues des habitants. Au vu de certaines sources, les deux villes seraient en désaccord sur des questions de transport ou de risques naturels, notamment concernant le barrage de la Loire à Saint-Pierre-des-Corps. Les Maires eux-mêmes, outre leurs idées politiques, ont un point de vue différent quant au développement de leur commune respective. Déjà en 2004, l'article de l'Express intitulé : « Jean Germain, homme de compromis, » décrivait les relations entre Marie-France Beaufiglioli, sénatrice et maire communiste de Saint-Pierre-des-Corps, et Jean Germain, maire socialiste de Tours. La maire de Saint-Pierre affiche sa différence : « Par exemple, on n'a pas été d'accord avec la venue de la compagnie à bas prix Ryanair à l'aéroport. »

Cible de préjugés récurrents au sein de l'agglomération tourangelle, la ville de Saint-Pierre semble souffrir d'une réputation peu illustre. Cette position se

retrouve notamment dans certains blogs, par exemple dans « Saint-Pierre-des-Corps, c'est où ça ? », blog tenu par un habitant, dans lequel un article intitulé « Saint-Pierre-des-Corps, ça fait tâche ? » décrit la façon dont la mention du nom de Saint-Pierre-des-Corps est volontairement omise sur une publicité pour des nouveaux appartements. Seul le nom de Tours est cité, alors que les logements sont situés dans l'enceinte de Saint-Pierre-des-Corps.

Cette concurrence peut trouver une partie de son explication par l'histoire, qui a souvent placé Saint-Pierre-des-Corps au rang de ville sacrifiée au profit de Tours. Le nom de la ville de Saint-Pierre-des-Corps en lui-même pourrait être une cause de ce sentiment d'aliénation ressenti par les Corpopétrussiens (habitants de Saint-Pierre). A l'époque gallo-romaine, les Turons (peuple établi à Tours) venaient incinérer leurs morts à l'extérieur de la ville, dans la varenne (à l'est), et le nom de Saint-Pierre-des-Corps est aujourd'hui le témoin du rôle de cimetière de la ville à cette époque.¹² Saint-Pierre devient commune en 1790 et est alors renommée « La Clarté Républicaine », mais Napoléon lui fit reprendre son ancien nom. La ville conserve alors aujourd'hui une appellation à connotation sombre et plutôt négative. Par ailleurs, Saint-Pierre a dû léguer une partie de son territoire à la ville de Tours au courant du XIX^{ème} siècle.

Effectivement, une loi de mai 1855 entérina la cession à Tours de tout le territoire situé à l'ouest du canal de Berry : Les Amandiers, les Guetriers, La Barre et le quartier de La Fuie, que l'on connaît toujours sous cette appellation.

A travers l'historique commun aux deux villes, nous pouvons trouver une source d'explication aux divergences et aux confrontations qu'il peut exister aujourd'hui entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

¹² Site internet de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, www.saintpierredescorps.fr

C. Une ville carrefour

Située sur une grande voie de circulation antique formée de la jonction du chemin qui emprunte la rive droite du Cher et de celui qui descend la rive gauche de la Loire, la ville de Saint-Pierre-des-Corps était déjà un lieu de passage très fréquenté dès la préhistoire.¹³ Aujourd'hui, elle a conservé sa position stratégique et son rôle de plateforme, dus principalement à la présence d'équipements routiers et ferroviaires.

1. Au cœur des infrastructures routières

Saint-Pierre-des-Corps est positionnée au centre d'un véritable réseau autoroutier, qui permet une ouverture de la ville et de l'agglomération sur le nord de l'Europe ainsi que sur la façade atlantique.

L'autoroute A10 Paris-Bordeaux (Paris-Tours-Espagne) dessert l'Indre-et-Loire en huit échangeurs et permet une traversée nord-sud rapide de la ville de Tours. Saint-Pierre-des-Corps est alors placée à seulement 2h20 de Paris (à une distance de 237 km) et à 3h20 de Bordeaux (348

km). L'autoroute A85, qui relie les villes de Nantes-Tours-Lyon, permet de rejoindre Nantes en 2h20 et Angers en 1h30. Elle place notamment l'agglomération tourangelle sur l'axe façade atlantique-Europe de l'Est. Enfin, l'autoroute A28 (Calais-Tours-Espagne), relie l'Europe du Nord à l'Espagne en évitant l'agglomération parisienne et permet de rallier la ville de Rouen en 2h50 et Le Mans en 1h. Par ailleurs, le contournement de l'agglomération est assuré par un périphérique, construit actuellement seulement pour la partie ouest et sud. Le conseil général d'Indre-et-Loire a mis en œuvre un schéma départemental routier afin de renforcer l'accessibilité et les liaisons entre les pôles économiques.¹⁴

Saint-Pierre-des-Corps, au sein de l'agglomération tourangelle, bénéficie donc d'infrastructures d'exception. Ainsi, sa place centrale dans ce que l'on peut qualifier d'une étoile autoroutière à cinq branches lui assure une bonne desserte et accessibilité routière.

¹³ Dictionnaire des communes de Touraine, Jean-Mary COUDERC, Pierre AUDIN, Martine HUBERT, Alain SCHULE, Editions CLD, 1987

¹⁴ D'après le site internet de l'observatoire de l'économie et des territoires de Touraine : www.economie-touraine.com

Figure 4 : Saint-Pierre-des-Corps dans le Val de Loire, à l'embranchement du nœud autoroutier



Source : Observatoire de l'Economie et des territoires de Touraine, janvier 2010, economie-touraine.com

Modifié par Karine Hochart

2. Un nœud ferroviaire

La gare de Saint-Pierre-des-Corps est desservie par le TGV qui emprunte la ligne de Paris-Austerlitz à Bordeaux, plaçant ainsi la ville à une heure de Paris. L'importance de cette gare est due à la situation de la gare de Tours, qui est un terminus, obligeant les trains de passage à rebrousser chemin. Les trains continuant au-delà de Tours marquent donc un arrêt à Saint-Pierre-des-Corps, évitant une perte de temps lors des manœuvres à la gare de Tours.

Au cours de XIX^{ème} siècle, l'arrivée du chemin de fer va s'imposer comme le moyen le plus efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises. La ville de Tours refuse ce chemin de fer, qu'elle qualifie de trop bruyant, et c'est donc Saint-Pierre qui en hérite, avec la prolongation de la ligne Paris-Orléans qui passe dans ses murs.¹⁵ L'organisation spatiale de la ville se fait ainsi autour de la gare, qui devient son centre majeur. Depuis 1990, Saint-Pierre-des-Corps abrite l'une des gares de triage les plus importantes de France. La présence des voies ferrées a structuré la géographie et le tissu économique du territoire.

¹⁵ D'après le site internet de la commune de Saint-Pierre-des-Corps : www.saintpierredescorps.fr

Figure 5 : La gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps : l'une des plus importantes de France



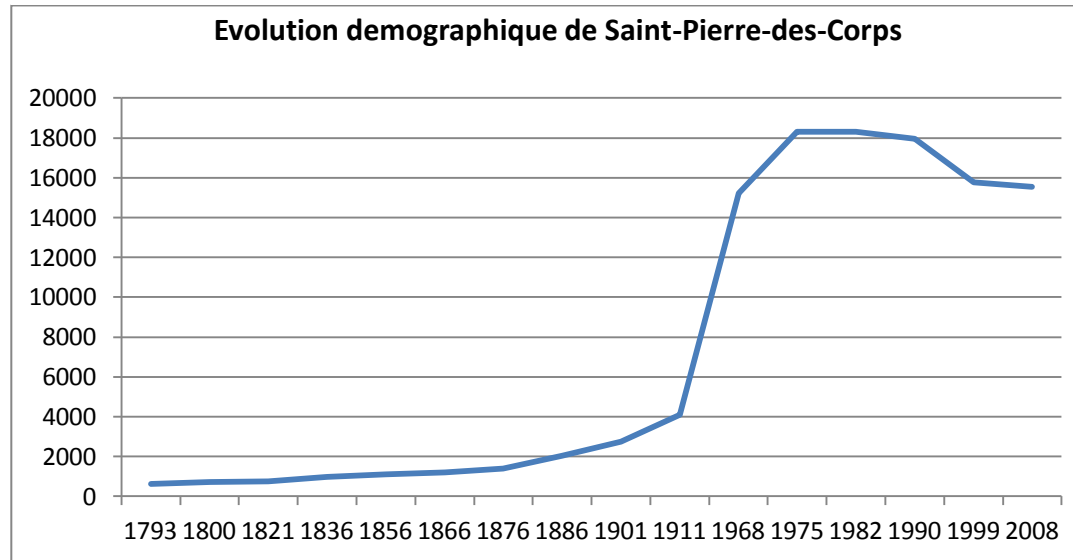
Source : Site internet de la ville de Saint-Pierre-des-Corps, consulté le 28/02/2011

Traversée par 190 trains, dont 60 à 70 TGV, et par 7800 voyageurs par jour¹⁶, la gare de Saint-Pierre-des-Corps est devenue un véritable pôle d'échanges, si bien que la ville en elle-même est aujourd'hui souvent assimilée à sa célèbre gare.

¹⁶ D'après le blog Le Monde, Les épines fortes : saintpierredescorps.blog.lemonde.fr

3. Un carrefour de migrations

Figure 6 Le développement de Saint-Pierre-des-Corps pendant la révolution industrielle



Source : www.annuaire-mairie.fr Graphique : Karine Hochart

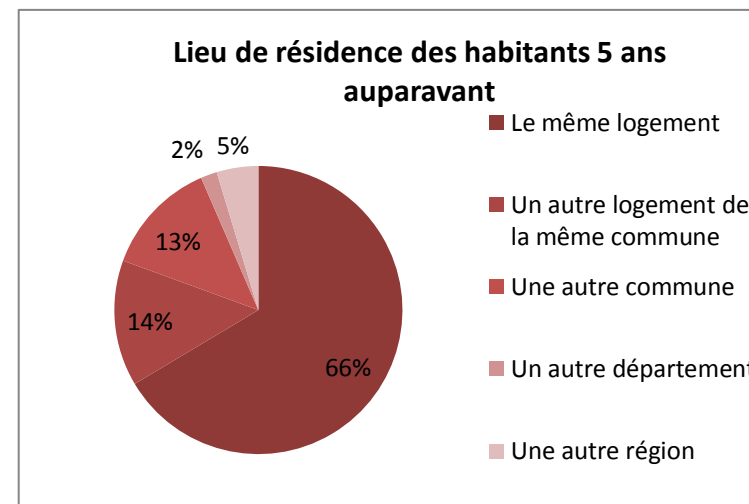
Saint-Pierre-des-Corps se développe entre 1830 et 1860, période marquée par le début de l'industrialisation et l'arrivée des voies ferrées. La ville voit alors sa population s'accroître par la venue de travailleurs originaires de différentes régions de France : du Limousin, du Périgord et de Bretagne. Ces maçons et ouvriers issus de différents horizons vont contribuer à façonner durablement l'identité cheminote de la ville.¹⁷

A partir des années 1910, la commune connaît un véritable essor économique et démographique, dû à l'implantation des premières entreprises sur le territoire.

¹⁷ Site internet de la commune de Saint-Pierre des Corps : www.saintpierredescorps.fr

Figure 7 : Un attachement à la commune

Malgré la diversité de leurs origines, ces habitants venus de différentes régions de France, semblent avoir développé un certain attachement pour la commune. En comparant le lieu de résidence cinq ans auparavant des habitants de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours, on observe un ancrage plus fort pour la ville de Saint-Pierre-des-Corps. En effet, aujourd'hui 80% des habitants résidaient déjà à Saint-Pierre-des Corps cinq ans auparavant (dont 66% dans le même logement et 14% un logement de la même commune), contre seulement 68% qui vivaient cinq ans auparavant à Tours.



Source : INSEE 2008 – Graphique : Karine Hochart

Reliée au reste du territoire par des infrastructures routières et ferroviaires hors du commun, la ville de Saint-Pierre-des-Corps bénéficie d'une accessibilité remarquable et d'une ouverture aussi bien vers le nord de l'Europe que sur la façade atlantique. Qualifiée de carrefour d'échanges par la présence d'importantes voies de communications sur son territoire, la commune est également un carrefour de cultures, puisqu'elle s'est développée grâce à la rencontre de personnes venues d'horizons différents.

D. Une ville industrielle

Le rôle de plateforme d'échanges, essentiellement dû à la présence des infrastructures routières et les voies ferrées, a incité les entreprises à s'implanter sur le territoire de Saint-Pierre-des-Corps au début du XXème siècle. Ville industrielle par excellence, Saint-Pierre-des-Corps est aujourd'hui toujours marquée par l'esprit ouvrier.

1. De la culture maraîchère à l'industrie

L'histoire de la ville de Saint-Pierre-des-Corps a fortement conditionné le fonctionnement actuel de la ville.

Au tournant du XIXème siècle, la culture maraîchère se développe dans la Varenne, bénéficiant du climat favorable et des sols enrichis en limon, et jouera un rôle important jusqu'au milieu du XXème siècle. Parallèlement, le processus d'industrialisation s'amorce à partir de 1894 : Saint-Gobain installe une usine de produits chimiques à l'angle sud-ouest du finage, au sud de la voie ferrée. Puis progressivement, en direction de l'est, cinq grandes fabriques s'installent à la veille de la Grande Guerre. La situation de carrefour dont bénéficie la ville a permis son développement économique. Au sud des voies ferrées, depuis l'autoroute à l'ouest jusqu'à La-Ville-aux-Dames à l'est, s'étend sur 4 km une vaste zone industrielle.

Figure 8 : L'usine de Saint-Gobain : le début de l'industrialisation de Saint-Pierre-des-Corps



Source : Site internet habitant (carte postale ancienne), consulté le 24/02/2012

L'activité économique de la ville est ensuite stimulée par le percement du canal de Berry, permettant de rejoindre les marines du Cher et de la Loire. Toutefois, le commerce fluvial ne perdura pas très longtemps, et sera rapidement

remplacé par l'arrivée du chemin de fer à la fin du XIXème siècle. Entre les deux guerres, la commune est confrontée au problème du logement d'une population croissante aux revenus modestes. Apparaissent les logements HBM (habitations bon marché) avec la cité du PO (Paris-Orléans, la compagnie du chemin de fer), la cité Saint-Gobain, la cité Vaudey. Les constructions individuelles se multiplient, en partie grâce à la loi Loucheur. En une période économique peu brillante, le nombre d'habitations double. Progressivement, les activités industrielles ont éliminé le monde rural.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la ville a été prise pour cible du fait de sa position stratégique. Les bombardements alliés de 1944, qui visent à ralentir l'acheminement des troupes allemandes vers les plages du débarquement, détruisent la commune à 85 % et effacent complètement les installations ferroviaires. La nécessité est alors de reconstruire rapidement. Le maire Jean Bonnin demande dès 1947 l'élaboration d'un plan d'urbanisme avant toute opération de remembrement. Ces années d'après-guerre sont aussi caractérisées par une nette reprise de l'activité industrielle avec la création de plusieurs zones

d'activités économiques aux Yvaudières, aux Grands Mortiers. Le territoire communal fait l'objet d'une urbanisation très directive qui doit tenir compte de l'agrandissement de la gare. Le zonage est donc influencé en grande partie par l'emprise ferroviaire, est ainsi tempéré dans le vécu des habitants par une diversité du bâti. En effet, le nouveau Saint-Pierre passe d'un habitat individuel prédominant à un paysage composé de groupes d'immeubles à étages, parsemés de maisons beaucoup plus basses.

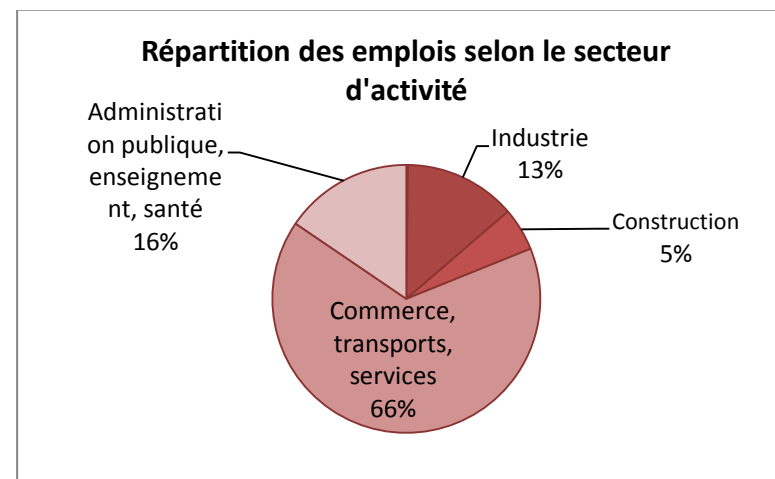
L'emprise ferroviaire est accompagnée essentiellement, sur son flanc méridional, d'une ceinture industrielle. La majeure partie de l'espace est consacrée à la gare marchande ainsi qu'au centre de triage.

2. Une reconversion dans le secteur tertiaire

Aujourd'hui, la moitié du territoire de la ville, au sud, est consacrée à l'activité économique ou industrielle. Les principales activités représentées sont les industries, la logistique ou le ferroviaire, mais aussi les services. Parmi les grosses entreprises implantées à Saint-Pierre-des-Corps, on retrouve la SNCF, l'usine Primagaz, SEMITRAT (transport en commun), Liotard (bouteilles pour gaz), Groupement pétrolier (pétrole).

Progressivement, suite à la désindustrialisation et à l'instar de nombreuses villes industrielles en France, la commune se reconvertit dans l'économie tertiaire (les services, le commerce et les transports), même si l'industrie représente encore à Saint-Pierre-des-Corps près d'un tiers des emplois. Cette reconversion s'observe notamment à travers la vocation des établissements : 66% sont dédiés au commerce, au transport ou services pour seulement 9% à l'industrie. En 2008, le secteur tertiaire représentait 66% des emplois de la commune et les industries 13% (pour une moyenne de 11% en France).¹⁸

Figure 9 : Remplacement de l'industrie par le tertiaire



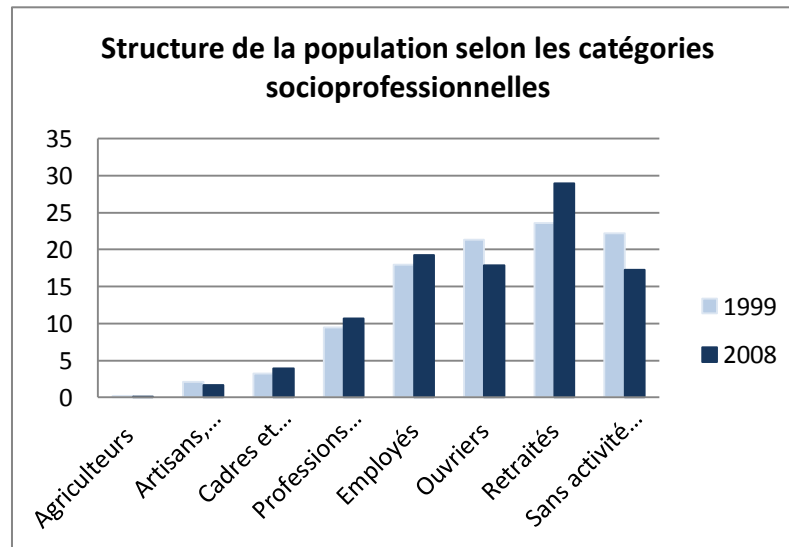
Sources : Chiffres : INSEE 2008 – Graphique : Karine Hochart

De plus, lorsque l'on observe l'évolution de la population selon les catégories socio-professionnelles, on dénote une hausse d'employés, de professions intermédiaires et de cadres, alors que la proportion d'ouvriers diminue. Cette évolution traduit également un processus de reconversion.

¹⁸ D'après les données INSEE de 2008

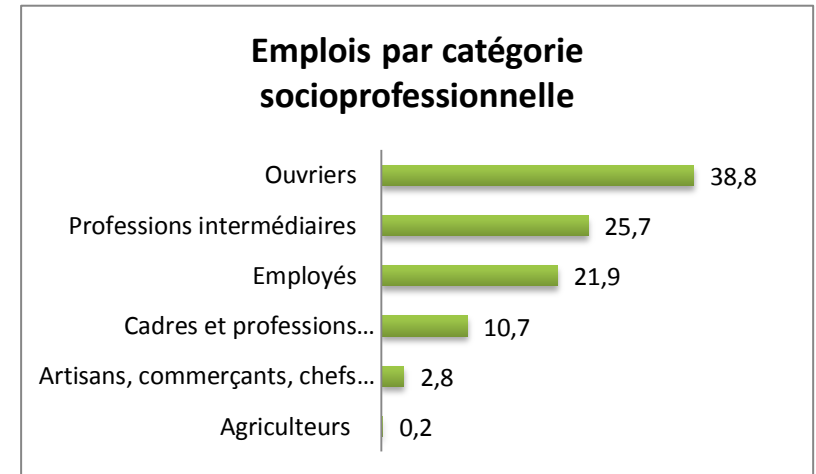
Par ailleurs, on dénote une augmentation importante du nombre de retraités à Saint-Pierre-des-Corps, entre 1999 et 2008, qui constituent la catégorie la plus présente dans la commune.

Figure 11 : De plus en plus de retraités



Source : INSEE 2008, Graphique : Karine Hochart

Figure 10 : Une majorité d'ouvriers



Source : INSEE 2008, Graphique : Karine Hochart

Cependant, si le secteur tertiaire prend progressivement le pas sur les industries, l'empreinte industrielle reste très marquée. En effet, la catégorie socio-professionnelle la plus largement représentée en termes d'emplois reste la classe ouvrière (38,8%) devant les employés (21,9%).

Le passé industriel de Saint-Pierre-des-Corps a ainsi façonné durablement l'identité de la ville. Depuis la désindustrialisation, la commune se tourne vers des activités tertiaires, même si sa population reste majoritairement ouvrière.

Saint-Pierre-des-Corps, avec ses 16 000 habitants, est une commune qui s'est développée autour de l'industrie. Ville marquée par son histoire, elle conserve aujourd'hui une identité très forte. Ancienne ville maraîchère, cité martyre pendant la guerre, bastion ouvrier par excellence et véritable carrefour de migrations, la commune a été façonnée par l'esprit des cheminots. Ce peuple ouvrier, militant pour la défense des droits sociaux et menant des luttes contre l'injustice et l'amélioration des conditions de vies, a amené des élus républicains et socialistes au conseil municipal. Communiste depuis 1929, la ville véhicule encore aujourd'hui pour certains cette image de « banlieue rouge ». Perçue parfois comme une simple périphérie de Tours, ou réduite à sa célèbre gare SNCF, Saint-Pierre-des-Corps continue d'être la cible de préjugés récurrents au sein de l'agglomération tourangelle.¹⁹ C'est pourtant une ville au potentiel fort, qui mérite que l'on s'y intéresse.

Figure 12 : Quartier de la Rabaterie



Source : Karine Hochart

¹⁹ D'après le blog « Les épines fortes », Le Monde saintpierredescorps.blog.lemonde.fr

PARTIE II UN QUARTIER AUX MULTIPLES FACETTES



Fortement contraint par la présence d'un site Seveso sur son territoire, le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps est un espace qui présente néanmoins de multiples atouts : une identité marquée, une mixité des fonctions ainsi qu'un cadre privilégié, à proximité de la Loire. Cette partie a pour objet d'une part, de présenter le territoire étudié, et d'autre part de mettre en évidence son fonctionnement ainsi que ses potentialités.

A. Une identité forgée par l'industrie et les jardins

Espace à la fois difficile à définir et possédant une identité bien marquée, le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps est avant tout caractérisé par la présence d'industries et d'espaces verts.

1. Entre zone péri-urbaine et zone rurale

Au nord-est de la commune, le territoire jouxte la Loire au nord et La Ville-aux-Dames à l'Est. Le quartier Est de Saint-Pierre souffre d'une mauvaise réputation auprès des tourangeaux, mais également des corpopétrussiens. Souvent perçu comme une simple banlieue de Tours, le quartier est parfois assimilé à celui de la Rabaterie, qui regroupe les habitats sociaux de la ville de Saint-Pierre-des-Corps. De plus, cette zone, en périphérie du centre-ville, est difficile à définir, puisqu'elle oscille entre la zone péri-urbaine et la zone rurale. Ce quartier pourrait être assimilé à un territoire « rurbain », état intermédiaire entre le rural et l'urbain.

Figure 13 : Le quartier Est : un espace « rurbain »

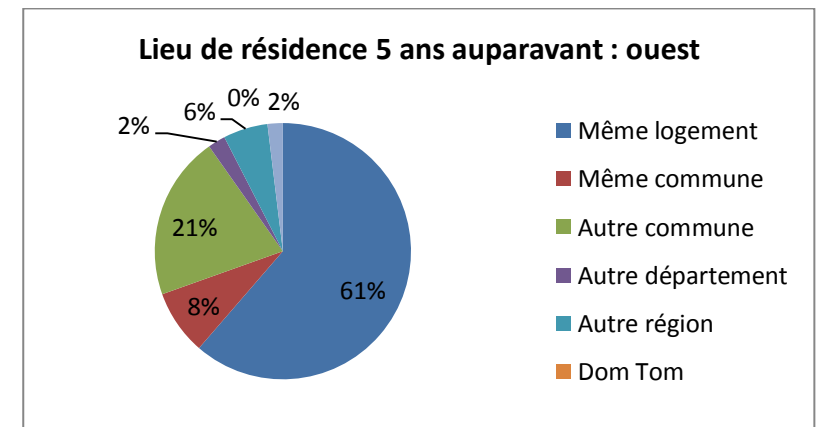
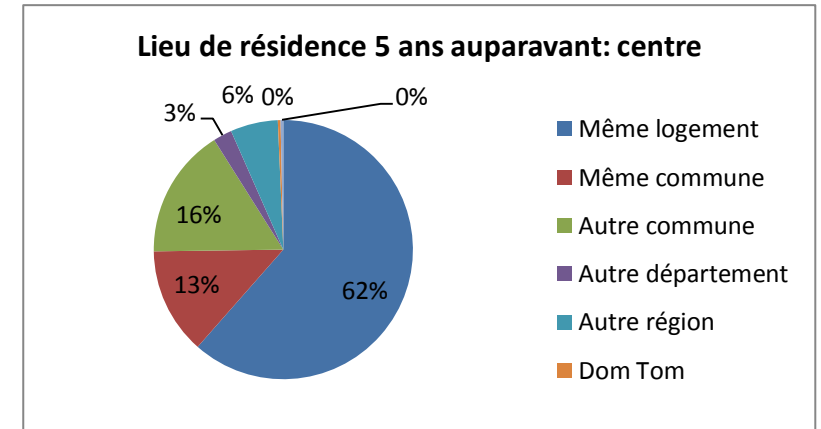
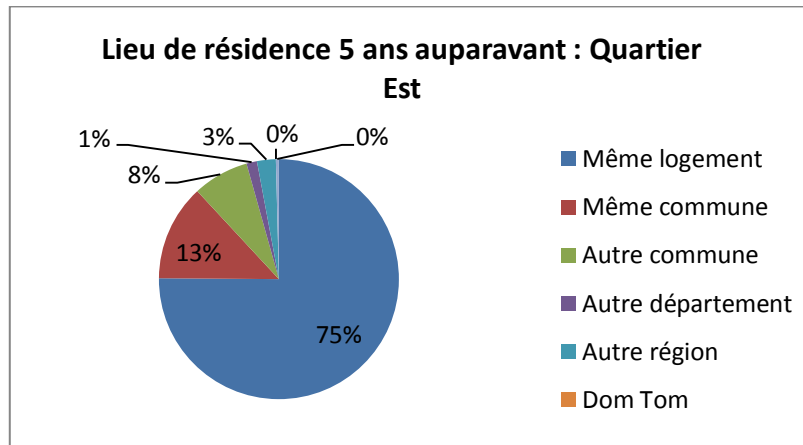


Source : Karine Hochart, 2012

D'importantes divergences d'opinion sont néanmoins à noter entre les riverains résidant dans le quartier Est depuis longtemps et les nouveaux arrivants. Les habitants de ce quartier y sont très attachés; ils le qualifient de calme et tranquille, tout en étant à la fois situé à proximité de tout (proche du centre-ville de Saint-Pierre-des-Corps et des infrastructures de transport), alors que certains nouveaux arrivants seraient plus enclins à lui reprocher un manque de dynamisme et un environnement peu attractif.

L'étude des données sociodémographiques de différents quartiers de Saint-Pierre-des-Corps (quartiers Est, centre et Ouest) met notamment en évidence un plus fort attachement de la part des riverains pour le quartier est.

Figure 14 : Un fort ancrage des habitants pour le quartier Est



Données IRIS de 2008, modifiées par Karine Hochart

Figure 15 : Le quartier Est : entre La Loire et les voies ferrées



Source : Google map, modifié par Karine Hochart le 11/04/12

La situation géographique du quartier, en périphérie du centre-ville, entraîne une imprécision quant à sa qualification. A la fois atout et inconvénient, son emplacement permet au quartier de bénéficier d'une certaine tranquillité, à l'image d'un espace rural, mais en contrepartie est perçu comme une zone moins dynamique et moins attractive qu'un centre-ville.

2. La culture des jardins familiaux

Ancienne zone maraîchère, ce quartier conserve encore aujourd'hui une grande partie des jardins familiaux de la commune. Avec près de 72 jardins dans la zone des levés 1, 11 aux levés 2 et 8 à la Morinerie, l'empreinte du vert est encore très marquée sur le territoire.

Figure 16 : Les vestiges d'une terre maraîchère



**Jardins familiaux, rue de 23 février 1950
Source : Karine Hochart, 2012**

L'association des petits jardiniers de Saint-Pierre-des-Corps compte 111 adhérents, dont 91 avec un jardin. Elle permet d'une part l'achat en grande quantité de plants et

d'outils pour le jardinage, faisant bénéficier les adhérents de tarifs intéressants, et d'autre part l'information et le partage de connaissances en jardinage pour tous les membres de l'association. Enfin, l'association assure l'entraide et la rencontre des adhérents, ainsi que l'épanouissement de la famille à travers le jardinage.²⁰

Figure 17 : Des habitants très attachés aux jardins familiaux



**Jardins familiaux, rue de 23 février 1950
Source : Karine Hochart, 2012**

²⁰ Site internet de l'association des petits jardiniers de Saint-Pierre-des-Corps : <http://lespetitsjardiniers-spdc-com.sitego.fr>

La mise en place d'un système d'AMAP²¹ a été proposée aux habitants, mais ceux-ci ont préféré conserver leurs jardins familiaux. En effet, pour une population plutôt modeste, ces jardins permettent une production à moindre coût. Leur usage principal est d'ailleurs l'exploitation à des fins potagères et pour la consommation familiale. En outre, ils constituent un espace de liberté pour les habitants et permettent au cultivateur de se sentir valorisé.

Figure 18 : Des espaces convoités



Les jardins de la Morinerie, Source : Karine Hochart - 2012

Généralement transmis au sein d'une même famille, ces terrains restent très prisés par les nouveaux arrivants, qui connaissent des difficultés pour y accéder.

En somme, une grande partie des jardins familiaux de la ville sont regroupés dans le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps, et on y retrouve une véritable culture de ces jardins. A l'origine réservés à une population ouvrière, ces espaces sont aujourd'hui destinés à toutes les catégories sociales, même si ils restent parfois difficilement accessibles pour les nouveaux habitants.

²¹ Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne : contrat entre producteurs et consommateurs, qui permet au consommateur de percevoir un panier de produits frais, de façon périodique, pour un prix fixé équitablement.

3. L'arrivée des usines Primagaz et Liotard

En 1857, Clément Louis Liotard fonde une entreprise de « conception et fabrication d'appareils d'éclairage et de chauffage par le gaz de ville ». Plus tard, en 1928, Jean Inglessi prend la direction de Liotard et pense à une idée de développement industriel en utilisant le gaz de pétrole. Liotard obtient alors l'exclusivité de distribution du butane en bouteille et ces dernières sont appelées « Primagaz ».

Figure 19 : L'usine de métallurgie Liotard, filiale de Primagaz



Source : Karine Hochart

Figure 20 : L'usine Primagaz : une implantation forte dans le quartier



Primagaz, vue de la levée de la Loire - Source : Karine Hochart

En décembre 1937, les plans du centre d'enfûtage de Saint-Pierre-des-Corps sont tracés. Ce premier centre en propriété de Primagaz sera construit l'année suivante par l'entreprise Bouchardon. Il se substituera progressivement à l'emplissage effectué à Saint-Georges par la SFAR (Esso). La maison mère, la société métallurgique Liotard Frères devient une filiale de la compagnie des gaz de pétrole Primagaz. Le centre d'enfûtage est opérationnel en janvier 1939 et permet le déchargement, la mise en peinture et l'emplissage des bouteilles et 16 minutes et 45 secondes.

Figure 21 : La liaison par voie ferrées entre Liotard et Primagaz



Usine Primagaz - Source : Karine Hochart

Le choix du site d'implantation de Primagaz se porte sur ce quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps, situé à la fois à l'écart de la ville et proche des infrastructures de transport (grand pôle ferroviaire depuis 1846). Par ailleurs, l'installation de l'entreprise au sud de la Loire s'explique par une volonté d'être « protégé » par la présence du fleuve, dans le cas d'un éventuel conflit. Malgré ce pressentiment et les mesures prises pour tenter de préserver le site, Primagaz n'échappera pas aux bombardements alliés qui touchent la commune en 1944. Primagaz et Liotard sont entièrement détruites. La reconstruction des deux sites est entreprise dès 1945, et achevée en 1947.

Peu après la construction du site de Primagaz, un lotissement destiné à loger les travailleurs de l'usine est bâti à proximité. Ces maisons aux toits orange sont désormais le témoignage du passé ouvrier du quartier.

Figure 22 : Les maisons ouvrières, patrimoine du quartier



Maisons ouvrières, quartier Est - Source : Karine Hochart

Siège historique de la société Primagaz, le site accueille aujourd'hui 400 salariés qui travaillent au conditionnement des bouteilles de gaz pour l'alimentation de 80 000 foyers. L'usine représente un atout économique indéniable pour la commune ainsi que pour le quartier.

B. Un quartier « dortoir »

En périphérie du centre-ville, le quartier Est présente une faible activité commerciale et administrative sur son territoire. Le lien social entre les habitants du quartier est peu développé, d'où l'attribution du titre de quartier « dortoir ».

1. Un quartier mixte qui manque de commerce

Des sites industriels à l'habitat, en comprenant à la fois des équipements sportifs, des bâtiments dédiés à l'éducation ainsi que des espaces verts, le territoire regroupe plusieurs activités et présente une grande diversité de fonctions. Malgré une certaine mixité des activités, l'étude des fonctions du quartier révèle un manque de commerces. Le quartier possède uniquement un bar- bureau de tabac, souvent fréquenté par des habitués, et difficilement accessible. Les enfants par exemple, avouent y acheter des bonbons de temps en temps, mais ont parfois peur de s'y rendre. D'autre part, il n'y a pas de boulangerie ou épicerie à proximité, les riverains sont alors contraints de se déplacer jusqu'en centre-ville pour faire leurs courses.

Figure 23 : Le seul commerce de proximité, le bar-tabac du quartier



Bar tabac Made in café, Source: Karine Hochart, 2012

Figure 24 : La mixité des activités dans le quartier Est



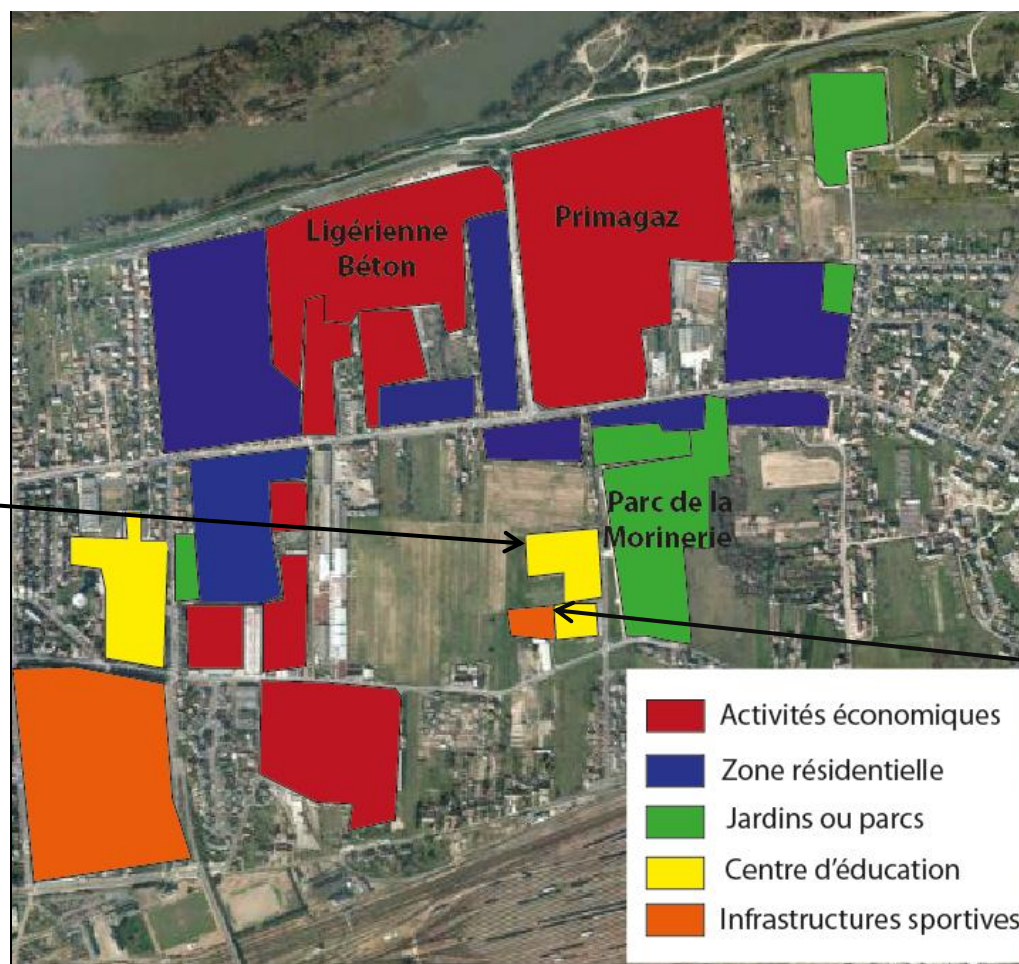
Les habitations, rue Robert Guilbaud



Le collège Pablo Neruda



Les jardins familiaux



Photos et réalisation : Karine Hochart



L'usine Primagaz



Le parc de la Morinerie

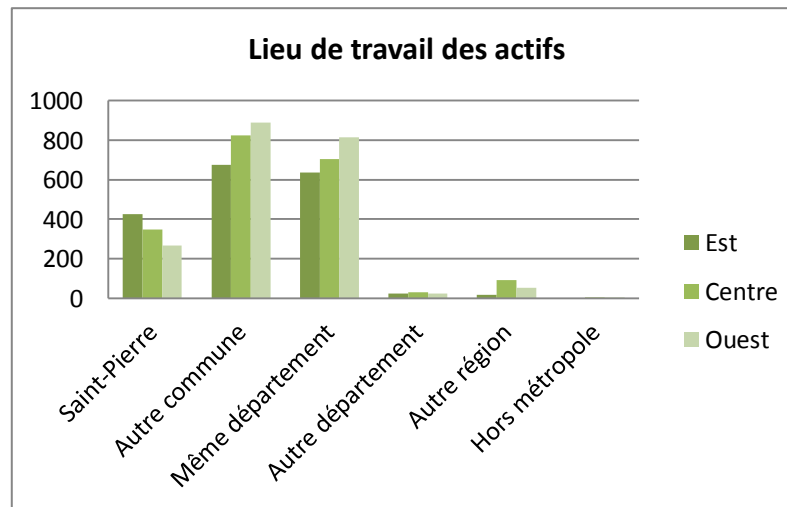


Le gymnase de la Morinerie

2. Manque de lieux de convivialité

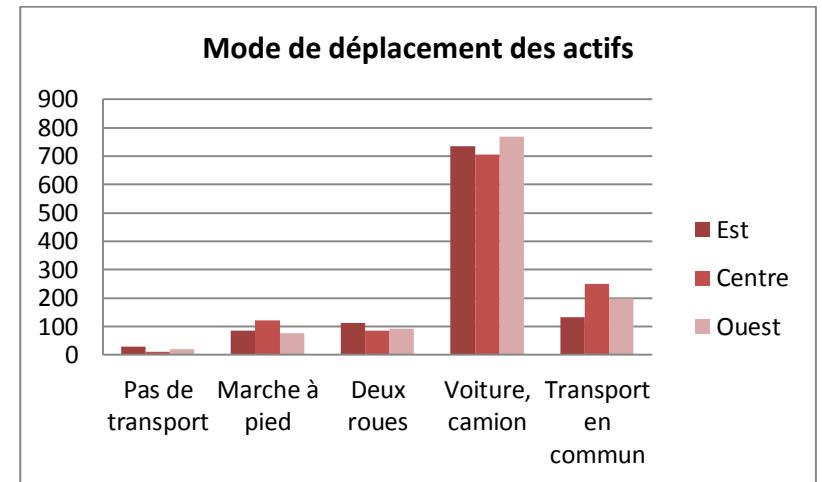
Ce quartier peut être qualifié de « dortoir » dans le sens où il ne constitue pas un véritable quartier de vie. En effet, la proximité des infrastructures de transports induit un déplacement des habitants en voiture jusqu'à leur lieu de travail, souvent à l'extérieur de la commune.

Figure 25 : Des actifs travaillant à l'extérieur de la commune



Données IRIS de 2008, modifiées par Karine Hochart

Figure 26 : Une prépondérance du déplacement en voiture



Données IRIS de 2008, modifiées par Karine Hochart

L'utilisation quotidienne de la voiture, qui peut s'expliquer également par la faiblesse du réseau de transport en commun dans le quartier Est, contribue à la formation d'un quartier « dortoir » car les rencontres entre habitants dans les rues ou dans les transports en commun sont limitées.

Par ailleurs, il n'existe pas d'espace public, permettant la rencontre entre les habitants du quartier. Le lien social entre les riverains reste donc relativement faible.

3. Une absence de lien avec la Loire

Situé à seulement une cinquantaine de mètres de la Loire, le quartier ne possède pourtant aucune ouverture sur le fleuve. La digue, sur laquelle passe la route départementale 751, aussi nommée Quai de la Loire, ne permet pas une accessibilité suffisante à la Loire. Celle-ci est limitée à 70 km/h et donne l'effet d'un rempart entre le

parcours de la Loire à vélo et le quartier car aucun aménagement n'est prévu pour faciliter la traversée de cette route par les piétons ou cyclistes. Les habitants du quartier sont alors contraints d'atteindre le giratoire, à plusieurs centaines de mètres plus loin, afin de traverser la route passagère en sécurité.

Figure 27 : Les difficultés d'accès à la Loire, depuis le quartier Est



Source : Google map, modifié par Karine Hochart le 20/05/2012

Figure 28 : La digue et la route : rupture entre le quartier et le fleuve



Vue de la digue, Source : Karine Hochart

Le parcours de la Loire à vélo, qui longe le fleuve et la route départementale, est peu aménagé aux abords du quartier. Certains terrains sont en effet laissés en friches, au

niveau de l'accès à La Loire, alors que le site bénéficie d'un potentiel naturel fort qui gagnerait à être valorisé. Fréquenté par de nombreux touristes, cet itinéraire pourrait d'ailleurs être un levier à la dynamisation du quartier.

Figure 29 : La Loire à vélo : un parcours à valoriser



La D 751 et La Loire à vélo, Source : Karine Hochart

La faiblesse du lien social entre les habitants, le manque de commerces et de lieux de convivialité ainsi que l'absence d'ouverture sur La Loire confirment l'idée qu'il ne s'agit pas d'un quartier de vie, mais davantage d'un quartier dortoir, dont l'activité économique est limitée à celle des industries présentes dans cette zone.

C. Des intérêts concordants mais des moyens divergents

Si tous les acteurs prônent une sécurisation du quartier, les outils et les moyens pour sa mise en œuvre sont à l'idée de chaque acteur, selon ses intérêts. Ces désaccords montrent la difficulté à appliquer la loi Bachelot.

1. Le tournant de 2003

Afin de mieux cerner les enjeux qui se dessinent dans le quartier est de Saint-Pierre-des-Corps, il est nécessaire de comprendre les changements impliqués par la Loi Bachelot ainsi que leurs conséquences. La loi, promulguée le 30 juillet 2003, innove principalement sur quatre points. Tout d'abord, le risque industriel est désormais conçu en termes d'aléas -technologiques- et de vulnérabilités –territoriales-, ce qui nécessite d'identifier clairement les enjeux locaux et leur sensibilité aux aléas avant la mise en vigueur du PPRT. Les dispositions, portant auparavant uniquement sur l'urbanisation future, contraignent à présent également l'urbanisation existante. Ces mesures sont financées et mises en œuvre dans le cadre de partenariats locaux (l'Etat, l'industriel et la collectivité locale concernés, mais aussi associations, riverains, salariés des entreprises et syndicats). L'attention est portée sur une réduction du risque « à la source » dans l'entreprise à l'origine du PPRT. Pour finir, la loi Bachelot induit une démarche participative, par la mise

en place de comités locaux d'information et de concertation.²²

Dans le cas du quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps, la promulgation du PPRT de Primagaz est prévue pour octobre 2012. Cependant, on sait d'ores et déjà qu'il y aura 4 zones : une zone d'expropriation, une zone de délaissement, une zone de travaux obligatoires et enfin de travaux recommandés. En cas d'expropriation, un tiers du financement sera pris en charge par l'Etat, un tiers par l'intercommunalité et le dernier tiers par Primagaz. La nature des travaux, qui peut aller de la pose d'un vitrage adapté au renforcement de la toiture ou du bâti, sera déterminée par l'expertise. En cas de travaux recommandés, il n'y aura pas d'indemnisation. En cas d'obligation, le

²² MARTINAIS Emmanuel, DUCHENE François (ENTPE Lyon) - *Article traitant de la cohabitation ville/industrie*

LARROUY-CASTERA Xavier et OURLIAC Jean-Paul, *Risques et urbanisme*, éditions Le moniteur, 2004

financement sera à la charge du propriétaire, avec un remboursement de 30% par un crédit d'impôt (le montant maximum des travaux étant situé à 20 000 euros pour un couple, 10 000 euros pour une personne seule et le coût des travaux ne pourrait dépasser 10% de la valeur de la maison).

2. L'enjeu pour la commune : maintenir sa population

Ce changement dans la prévention du risque industriel induit par la loi Bachelot représente un défi considérable pour la ville de Saint-Pierre-des-Corps. Avec trois sites classés SEVESO sur son territoire (Primagaz, Compagnie Commerciale de Manutention Pétrolière et Groupement pétrolier), la commune a pour devoir, en tant que représentante de l'Etat, de garantir la sécurité de sa population. Celle-ci doit être assurée tout en permettant à la ville de maintenir, voire de promouvoir, un certain dynamisme, tant sur le plan économique que social.

Saint-Pierre-des-Corps, ville contrainte à la fois par le risque inondation et par le risque technologique, voit son développement urbain fortement limité. Elle bénéficie donc de peu d'opportunités pour se dynamiser. L'enjeu actuel pour la commune est alors de réussir à allier sécurité et dynamisme urbain. Aujourd'hui, la construction de

logements assure à la ville le maintien de sa population, mais n'incite pas à la venue de nouveaux habitants.²³

Cependant, Saint-Pierre-des-Corps, communiste depuis 1929 et très marquée par l'esprit de solidarité, a toujours eu pour principale préoccupation la mise en place de mesures sociales (accès au logement pour les plus modestes...), et ne souhaite pas s'embourgeoiser. Ce sont donc des volontés politiques dont il faudra tenir compte pour la proposition de réaménagement du quartier.

²³ D'après Mme Rivière, chargée en urbanisme à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps

3. Primagaz : le renforcement de la sécurité

L'usine Primagaz, consciente des risques que représente son site pour les habitants du quartier, a mobilisé des sommes importantes pour le renforcement de la sécurité.

Figure 30 : Des efforts en termes de sécurité et de prévention



Source : Karine Hochart - 2012

Tout d'abord, les actions ont été menées au niveau du renforcement des infrastructures : l'isolation du système électrique par la construction de murs en béton, ainsi que la protection des canalisations. Après révision du plan de sécurisation du site, l'usine a opté pour une réduction de la

hauteur, en favorisant un étalement des bouteilles, et les zones de transfert ont été réparties différemment. De plus, le risque d'explosion est désormais limité de manière efficace, par l'enfouissement d'une sphère sous une motte de terre, et l'application d'un produit efficace sur les autres sphères de butane. Par ailleurs, un plan de restructuration du site a été proposé par l'usine afin de réduire le risque à la source. Le déplacement du centre de transfert des sphères de butane au nord-est de la zone devrait notamment permettre de diminuer le nombre d'expropriations. Enfin, les riverains concernés par le nouveau PPRT ont été invités à visiter le site. Cette présentation, à l'initiative de l'entreprise, avait pour objet de faire découvrir aux habitants le fonctionnement de Primagaz, et de leur présenter les mesures en termes de sécurité. Les riverains ont particulièrement souligné cet effort de la part de l'entreprise, qui a favorisé une meilleure compréhension de la part des deux catégories d'acteurs.

Avec près de 10 millions d'euros dépensés, Primagaz a beaucoup misé sur le plan sécuritaire, à la fois pour répondre aux normes en vigueur mais également pour garantir son image de marque, qui se verrait compromise en cas d'accident.

4. Les riverains : refus de l'application de la Loi Bachelot

Si les riverains sont d'accord avec les mesures de sécurité imposées par la Loi Bachelot, ceux-ci dénoncent une mauvaise application de ces mesures.

Afin de faire entendre leur voix, 130 riverains, tous concernés par le PPRT de Primagaz, se sont regroupés en une association depuis juin 2011. Selon eux, la loi Bachelot a été mal rédigée et il en résulte une mauvaise application. De façon générale, leur critique se porte sur le caractère illusoire de la protection. En effet, dans le cas de travaux, la loi garantit la sûreté des personnes uniquement à l'intérieur de leur habitations et non à l'extérieur. Les riverains revendiquent un principe de sécurité totale pour tous, et sur l'ensemble de leur propriété. D'autre part, elle ne tient pas compte de l'environnement, ou de tout événement extérieur (inondation, crash d'avion, attentats...) qui pourrait être à l'origine, ou favoriser, le risque d'explosion. Les habitants demandent donc à ce qu'une mise en avant de la conjonction risque inondation/risque industriel soit faite.

Les citoyens estiment qu'ils ne sont pas responsables du risque et refusent de payer les travaux qui leur sont imposés (et n'acceptent pas le crédit d'impôt). Ils réclament le respect du principe « pollueur-payeur » ainsi qu'une considération du risque à la source de la part des industriels.

Enfin, les habitants contestent la difficulté d'accès à l'information, et du manque de clarté de celle-ci lorsqu'elle est disponible.²⁴

²⁴ D'après l'assemblée générale du collectif des riverains du 23 mars 2012.

**Figure 31 : Un quartier contraint par le risque industriel,
mais au fort potentiel**



Source : Karine Hochart

Le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps est donc un quartier aux multiples facettes. Malgré la diversité des activités sur son territoire, le quartier souffre d'un manque de lieux de rencontres entre les habitants. La requalification du quartier, outre l'enjeu sécuritaire, doit ainsi passer par des actions dirigées sur une réattribution d'un lien social.

PARTIE III RECOUDRE UN LIEN SOCIAL EN REAMENAGEANT LE QUARTIER



Dans cette partie, nous allons élaborer des propositions d'aménagements en réponse au diagnostic établi précédemment. L'enjeu est celui de redéfinir l'espace de façon plus sécurisée, en optant pour une dynamisation des lieux et la création d'un quartier de vie.

A. Des décisions difficiles mais indispensables

La décision de l'expropriation n'est jamais chose facile, en particulier pour ce quartier, composé d'une population de retraités plutôt modestes, ayant toujours habité à proximité de l'usine.

1. Un coût social non négligeable

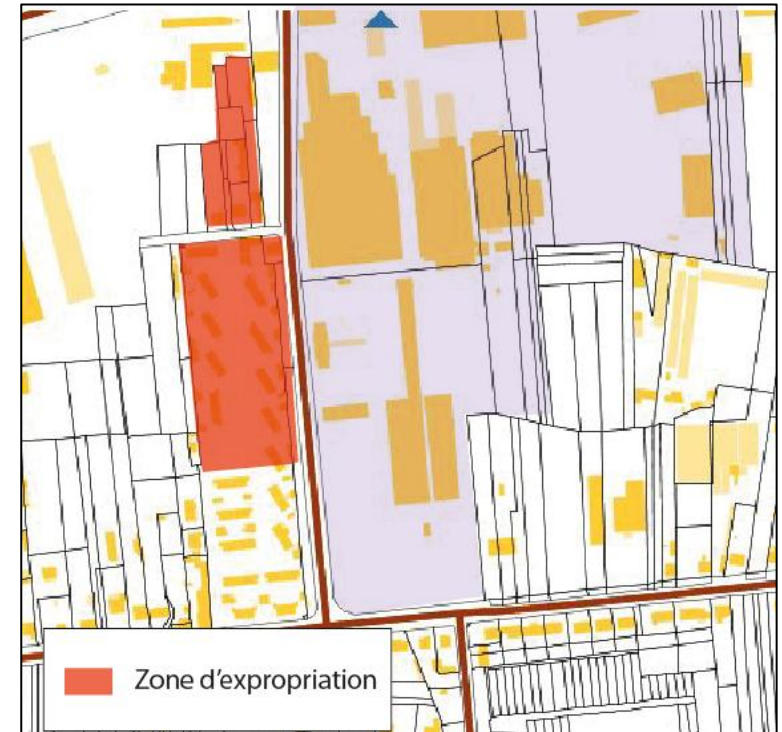
La sécurisation du quartier, calculée en termes de coût financier, sera assurée par l'expropriation des riverains situés dans les habitations les plus proches du site ainsi que par la mise en œuvre de travaux de renforcement, pour les maisons plus éloignées. Si l'aspect économique est évidemment à prendre en compte, le coût social est lui relégué au second plan. La plupart des riverains sont des personnes retraitées, ayant vécu dans la même maison pendant une longue période, et une expropriation représente pour elles un traumatisme sous-estimé. De plus, ces habitations sont souvent des héritages, qui possèdent une valeur sentimentale forte et constituent une véritable attache pour leurs occupants. Pour la commune, qui porte de surcroît une attention particulière à l'avis de ses habitants, la décision de l'expropriation est difficile. Cela représente un véritable coût pour la ville de Saint-Pierre-des-Corps.

On peut dès lors se pencher sur la question du suivi qui sera à prévoir. En effet, pour mener à bien des opérations d'expropriation, un accompagnement social s'avère souvent indispensable. Celui-ci doit permettre de développer les capacités d'adaptation et d'intégration des ménages et de rendre le ménage acteur de son changement de situation. Le plan de relogement et le programme d'accompagnement sont pensés et mis en œuvre en amont de l'opération d'expropriation.

Figure 32 : Une expropriation nécessaire des habitations à proximité des sphères

La zone d'expropriation est aujourd'hui toujours en étude et sera définie seulement lors de la sortie du PPRT de Primagaz, en octobre 2012. Dans le cadre de ce projet, une zone a toutefois été déterminée, en prenant en considération l'éventuel déplacement des centres de transfert de l'usine. Cette zone est donc située à l'ouest de l'usine, puisque cette aire résidentielle serait, dans le cas d'un réaménagement interne de l'usine, la plus proche du centre de transfert présentant un risque d'explosion.

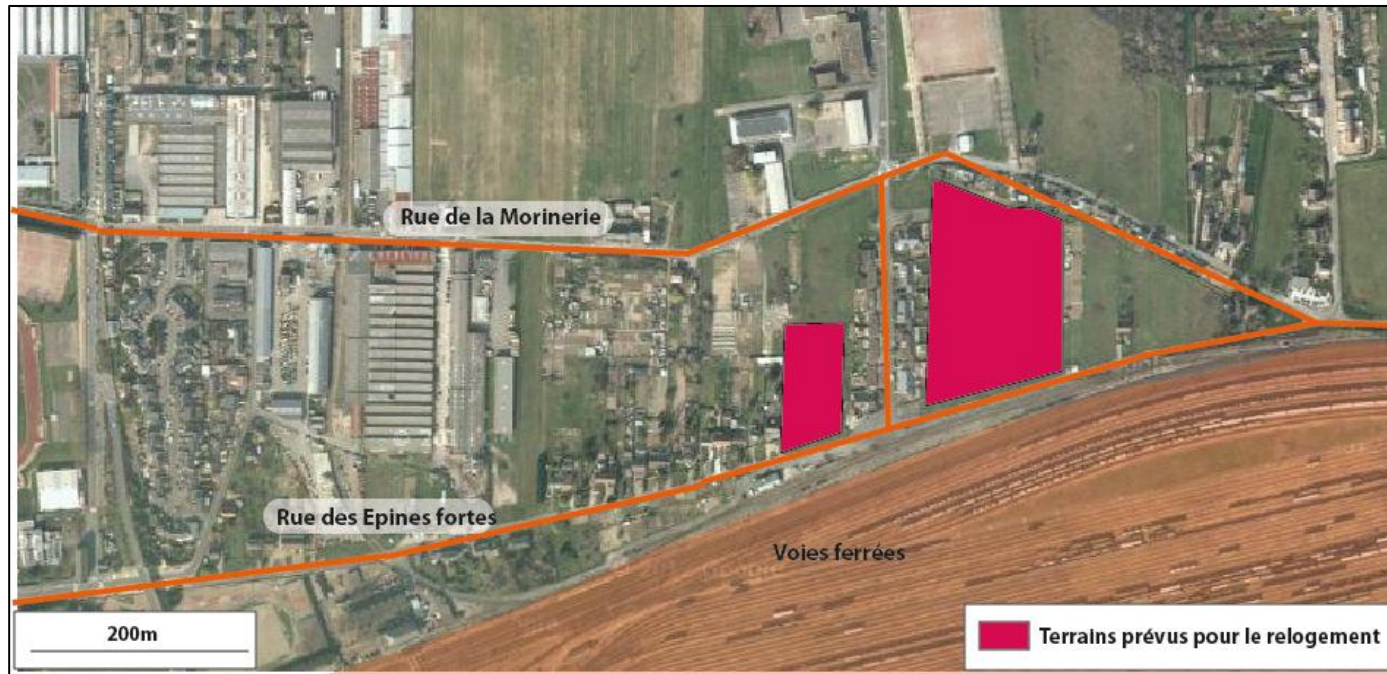
Sur le plan cadastral suivant, le secteur est indiqué de rouge, et 16 maisons seraient alors concernées par une décision d'expropriation. Il convient de rappeler que le nombre d'expropriations indiqué est hypothétique et sera potentiellement à revoir en fonction des décisions qui seront prises à la sortie du PPRT.



Source : Cadastre, modifié par Karine Hochart le 23/05/12

2. Le relogement sur les terrains de la Morinerie

Figure 33 : Le plan de relogement des habitants expropriés : entre la rue de la Morinerie et les voies ferrées



Source : Google map, modifié par Karine Hochart le 26/05/2012

Afin d'assurer le relogement des riverains expropriés, la commune a d'ores et déjà acheté des terrains entre la rue de la Morinerie et les rails de chemins de fer, en vue d'y construire des habitations, qui seront en acquisition prioritaire pour ces habitants. La surface totale de ces deux terrains représente 32 064 m², ce qui est suffisant pour reconstruire 16 logements.

La décision d'exproprier une partie des riverains du quartier de Primagaz, bien que difficile à prendre, s'avère néanmoins indispensable. En écartant l'hypothèse de la délocalisation de l'usine Primagaz sur un autre site, le seul moyen de garantir une sécurité totale réside en une expropriation d'une partie des habitants situés à proximité.

B. Retrouver une vie de quartier

Afin de pallier l'absence de lieux de convivialité et de bénéficier d'un environnement favorable à une vie de quartier, le réaménagement du quartier Est pourrait s'orienter autour de trois axes principaux : une requalification de l'espace public, l'intégration de jardins partagés et la construction d'une cantine commune.

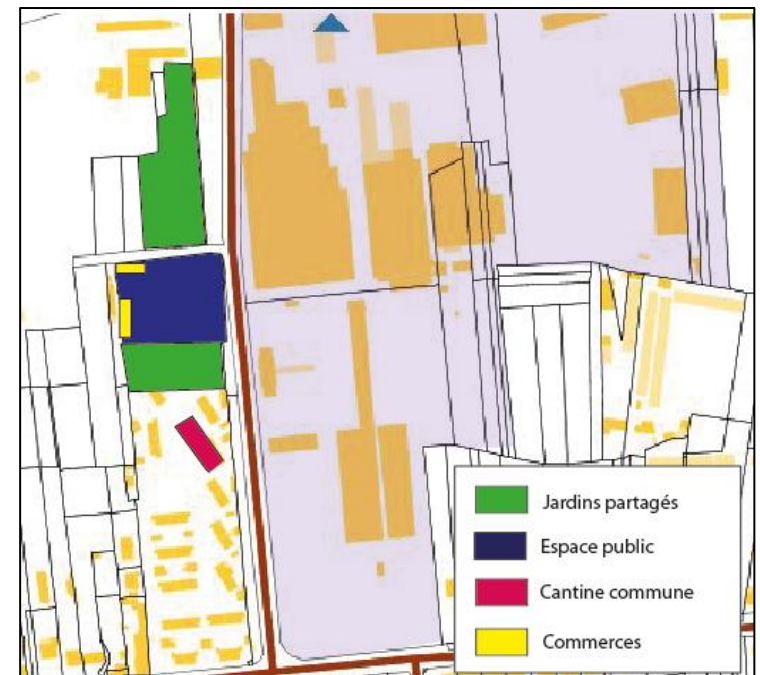
1. Une place publique

La réattribution du lien social va de pair avec une requalification de l'espace public. Une place centrale, autour de laquelle s'articuleraient les jardins partagés ainsi que la cantine, permettrait la rencontre des habitants du quartier. La place publique constituerait ainsi l'espace de vie collective des riverains.

Figure 34 : Une place centrale



Figure 35 : Une vie de quartier organisée autour de quatre activités



Source : Plan cadastral, modifié par Karine Hochart

Faisant face à l'usine Primagaz, la place sera aménagée dans une idée de cohésion avec celle-ci. Tout d'abord, les bâtiments seront construits à l'image des maisons ouvrières du quartier, aux murs blancs et au toit orange. Des œuvres artistiques traitant de la cohabitation entre l'habitat et l'usine pourront y être exposées temporairement. Les présentoirs, à proximité du café, sont prévus à cet effet pour sensibiliser les riverains à la question du risque industriel. Il est possible d'envisager de dédier certains panneaux à une libre expression graphique.

Figure 36 : Implantation d'une boulangerie et d'une épicerie



Réalisation : Karine Hochart

Figure 37 : Des panneaux d'expositions artistiques ou de libre expression graphique



Réalisation : Karine Hochart

De plus, l'implantation de commerces sur cet espace dynamiserait l'ensemble du quartier, tout en réduisant la fréquence des déplacements des habitants en centre-ville pour l'achat de courses alimentaires. Le choix sera donc porté davantage sur des commerces de proximité tels qu'une boulangerie, une épicerie et un bar-café.

Figure 38 : Un lieu agréable aux nombreux espaces verts



Vue sur les jardins et la place - Réalisation : Karine Hochart

Figure 39 : Un espace de convivialité et d'échanges



Réalisation : Karine Hochart

2. Des jardins partagés pour retrouver des relations de voisinage

Les jardins partagés, appelés également jardins communautaires, fleurissent en France depuis une dizaine d'années. Ils sont définis d'après le texte de loi comme des «jardins créés ou animés collectivement, ayant pour objet de développer des liens sociaux de proximité par le biais d'activités sociales, culturelles ou éducatives, et étant accessible au public». Héritier des jardins ouvriers, le jardin partagé est pourtant à distinguer de celui-ci. Alors que les jardins familiaux sont des parcelles possédés par un jardinier qui la façonne selon ses envies, le jardin partagé est au contraire la mise en place d'un projet commun autour d'un lieu unique. Espace de nature s'insérant dans le tissu urbain, le jardin partagé réunit un groupe d'individus sous forme associative, qui œuvrent ensemble à la mise en forme d'un paysage.²⁵

Figure 40 : Les jardins communautaires, lieu de mixité sociale et inter-générationnelle



Source : www.francvert.org

²⁵ Les histoires d'un potager, <http://leshistoiresdunpotager.over-blog.com/article-les-jardins-partages-60780602.html>

Un des principaux enjeux de l'aménagement de ce type de jardin dans le quartier est la mixité ainsi que la rencontre entre les citoyens. Ces jardins favorisent en effet la mixité sociale puisqu'ils rassemblent des personnes de toutes catégories sociales, mais également la mixité entre les générations. D'autre part, la notion de partage est un moyen de lutter contre les exclusions. Ces jardins accueillent les personnes en difficultés et constituent de ce fait un lieu d'insertion et d'auto-gérance. S'impliquer dans la création d'un jardin partagé peut aider les habitants à prendre conscience de leur rôle de citoyen. C'est ainsi que certains osent prendre la parole, partager leurs opinions, émettre des propositions, prennent un peu plus confiance en eux, et

peuvent se sentir davantage acteur de la société.

Enfin, l'introduction de jardins communautaires représente un véritable enjeu écologique. Outre la réintroduction d'espaces verts en ville, cette démarche permet de sensibiliser les habitants au respect de l'environnement et de la biodiversité. Certains gestes simples, tels que la récupération des eaux de pluie, le bêchage droit, qui permet d'aérer la terre sans perturber les organismes vivant dans le sol, l'utilisation de compost, incitent les usagers à adopter des attitudes respectueuses de l'environnement.²⁶ Par ailleurs, des activités sociales ou éducatives, autour de différents thèmes, pourront être proposées aux habitants. Ces animations seront l'occasion de redynamiser le quartier et de sensibiliser les riverains aux enjeux écologiques. Des ateliers ludiques pourront être mis en place pour initier, par exemple, à la culture biologique, à la fabrication du compost, ou à l'apprentissage des herbes médicinales ou de cuisine.

Il est à noter que des démarches de recensement des jardins du quartier et d'étude de la demande seront à mener en amont de la réalisation du projet.

Figure 41 : Un lieu de créativité et de partage



Réalisation : Karine Hochart

²⁶ D'après le stage de découverte « Un jardin partagé aux deux lions », Anastasie Verneau, 2011

3. Une cantine commune, interface avec l'usine

Parmi les projets d'aménagement permettant l'établissement d'un lien entre les différentes populations du quartier, la création d'une cantine commune, accueillant les ouvriers de l'usine, les collégiens ainsi que les habitants du quartier est retenue. La cantine permettrait également de renforcer le lien intergénérationnel en accueillant des personnes de tous les âges, du collégien au retraité.

De surcroît, il serait possible d'envisager l'approvisionnement de la cantine par une partie de la production des jardins partagés, dans le cadre de projets de réinsertion. Cette démarche s'inscrirait dans une logique de développement durable, proposant ainsi une alimentation biologique de qualité, produite localement.

Sous la forme d'une ancienne maison ouvrière, à l'image du patrimoine du quartier, la cantine s'intégrerait dans son environnement.

Outre son rôle de restauration de qualité à prix abordable, la cantine proposerait un espace de documentation sur le risque industriel, aussi bien sous la forme de panneaux explicatifs dans le hall d'accueil que l'affichage d'articles de journaux traitant du risque industriel. Ce bâtiment jouerait le rôle d'interface entre les résidents et l'usine, et favoriserait ainsi une compréhension mutuelle. A la fois un lieu de rencontre et de mixité et porte-parole de l'usine, elle permettrait également de présenter l'histoire de Primagaz et d'exposer son fonctionnement à toutes les personnes extérieures à l'usine. Ce bâtiment jouerait ainsi le rôle d'interface entre les résidents et l'usine, et favoriserait une compréhension mutuelle.

La mise en place de ces aménagements serait un moyen de créer un quartier de vie, avec des lieux de rencontre et de partage. Renouer un lien social entre les habitants du quartier est un enjeu primordial pour retrouver un dynamisme au sein du quartier. Ces relations unissant les habitants sont essentielles, notamment sur des territoires à risques, car ils permettent, au-delà de l'amélioration de la vie du quartier, de développer un esprit de solidarité en cas d'accident.

C. L'ouverture du quartier sur La Loire

Sa proximité avec La Loire représente un véritable atout pour le quartier, à différents niveaux. Une ouverture sur le fleuve permettrait d'améliorer la vie des habitants, par l'aménagement d'un cadre d'exception, et serait également un moyen d'inciter les touristes à marquer un arrêt dans le quartier.

1. Valoriser le site : un enjeu environnemental

Les actuelles préoccupations pour la préservation de la nature et du paysage mettent en évidence de nouveaux enjeux liés à la requalification des fleuves. La Loire est un milieu naturel riche qui tend à se déséquilibrer sous l'effet de l'action humaine. Lieu de passage des espèces migratoires et véritable réservoir de biodiversité, le fleuve a été inscrit comme site d'importance communautaire du réseau européen Natura 2000. La protection du fleuve représente un enjeu écologique considérable, aussi bien pour la sauvegarde des écosystèmes que pour la préservation de la qualité de l'eau potable. Les bords de Loire situés à une cinquantaine de mètres au nord du quartier, sont des espaces non aménagés, et disposent pourtant d'un potentiel remarquable. Des actions pourraient être menées sur ces espaces, en vue de sensibiliser le grand public aux richesses de la Loire et de faire naître une relation entre l'homme et son fleuve.²⁷ En

outre, l'aménagement de ce terrain pourrait mettre en valeur le cadre naturel, et faire l'objet d'une sensibilisation au risque inondation et à la gestion des crues.

Figure 42 : Mise en valeur de La Loire : un intérêt écologique



Vue sur la Loire depuis la digue, Source : Karine Hochart

²⁷ Site internet nature et patrimoine : www.saison-vives.com

2. Aménager un site d'arrêt du parcours de la Loire à Vélo

Une mise en place d'aménagements visant à améliorer l'accessibilité au fleuve pourrait inciter les usagers du parcours de la Loire à vélo à effectuer un arrêt dans le quartier. Cette halte pourrait être encouragée par la présence de panneaux explicatifs, proposant aux usagers de venir découvrir un espace innovant en termes de gestion du risque industriel. Le quartier bénéficierait ainsi du flux touristique engendré par la Loire et gagnerait en dynamisme. Le risque industriel pourrait alors être envisagé, non plus comme une contrainte, mais davantage comme un moyen de stimuler les échanges avec l'extérieur et de rendre le territoire plus attractif. De manière concrète, l'accès à La Loire serait facilité par la mise en place de ralentisseurs routiers et d'un passage piéton, permettant ainsi aux habitants et usagers de La Loire à vélo de traverser la route départementale de façon plus sécurisée. De surcroît, ce nouvel agencement du parcours à vélo serait le moyen de favoriser les modes de

Figure 43 : Des aménagements facilitant l'accès au fleuve



Réalisation : Karine Hochart, à partir de Google map

déplacement doux à l'intérieur du quartier. La piste cyclable pourrait alors être prolongée jusqu'au centre-ville des Saint-Pierre-des-Corps, pour que les habitants adoptent plus aisément un mode de transport doux, notamment pour les petites distances

Figure 440 : Faciliter la traversée de la route départementale



Source : Karine Hochart

Figure 451 : Un carrefour sécurisé pour les piétons et cvclistes



Source : Piste cyclable aménagée dans les Landes,
http://daniel.clerc2.free.fr/rubrique_pistes_cyclables.htm

En somme, le quartier gagnerait à être davantage ouvert sur La Loire, autant au niveau environnemental que sur le plan économique. Des infrastructures permettant de sécuriser la traversée de la route départementale inciteraient les habitants à profiter du cadre exceptionnel qu'est le bord de Loire. D'autre part, les usagers de la Loire à vélo pourraient être encouragés à marquer un arrêt dans le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps, présenté sur des panneaux explicatifs tel un espace innovant en termes de cohabitation entre zone résidentielle et zone industrielle

CONCLUSION

Le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps est un espace fortement contraint, présentant néanmoins d'innombrables potentialités. Saint-Pierre-des-Corps, ville au passé ouvrier et industriel, a été durablement marquée par l'arrivée des voies de chemin de fer en ses murs. Depuis toujours, cette ville communiste a accordé une place prépondérante aux actions sociales et au bien-être de ses habitants. L'identité du quartier Est s'est alors façonnée à la fois par l'esprit de la ville et par l'implantation des industries sur son site, dont l'usine Primagaz. En outre, ce territoire périphérique se différencie du reste de la ville par la présence d'espaces verts et de jardins familiaux. Un diagnostic ciblé du quartier a permis de mettre en évidence les atouts mais aussi les faiblesses du territoire. En effet, moins dynamique qu'un centre urbain, cet espace rural est parfois assimilé à un quartier « dortoir », dans la mesure où le lien social entre les riverains est faible.

La problématique actuelle réside en la potentielle désurbanisation du quartier par la promulgation du PPRT de l'usine Primagaz en octobre 2012, conséquence de l'application de la loi Bachelot de 2003. Le devenir du territoire est alors une question soulevée par la possible évolution des zones résidentielles situées à proximité de

l'usine Primagaz. L'aménagement d'un espace soumis à un risque industriel revient à résoudre un problème engageant souvent des décisions difficiles telles que l'expropriation de certains habitants. Ces mesures, nécessaires pour assurer la sécurité du quartier, vont de pair avec une réflexion en amont sur le relogement des habitants et la mise en place d'un accompagnement social. Si la réponse à l'enjeu lié à la sécurité aux abords des sites à risques industriels est guidée essentiellement par les volontés de l'Etat, il est néanmoins possible de repenser l'aménagement de ces espaces, de façon à sensibiliser la population à ce type de risque. En outre, la réflexion doit être menée en vue d'améliorer la vie au sein du quartier. Les propositions de réaménagement évoquées dans ce projet pour l'avenir de cet espace reposent sur une redynamisation et la construction d'un lien social. Par une requalification de l'espace public et une réouverture du quartier sur la Loire, le territoire pourrait bénéficier d'un cadre de vie agréable et d'une plus grande attractivité, au niveau local. En somme, le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps peut être repensé de façon à devenir un nouveau modèle de cohabitation entre les zones résidentielles et industrielles. Si aujourd'hui des espaces « tampons » à proximité des zones à risques sont

difficilement concevables, il faut cependant rester très vigilant lors de la redynamisation autour de ces zones et garder à l'esprit que le risque est toujours bien présent. Dans le cadre de ce projet de réaménagement, l'accent doit être porté sur la sensibilisation des habitants afin d'améliorer la conduite à tenir en cas d'accident. De plus, le renforcement du lien entre l'usine et les riverains est un élément prédominant, qui contribue à une meilleure compréhension du fonctionnement interne de l'usine. Ces mesures permettent de faire évoluer le regard porté par les habitants sur l'entreprise Primagaz, et d'instaurer un climat de confiance.

Par la problématique abordée et la diversité des interlocuteurs que j'ai été amenée à rencontrer, ce projet a été pour moi une expérience très enrichissante. Que ce soit à travers les réunions avec les riverains, les entretiens avec la Mairie, j'ai pu entrevoir la complexité de la situation et mesurer à quel point la concertation était un élément important. Le risque industriel est une dimension importante en aménagement, et je l'appréhende désormais grâce aux recherches que j'ai pu faire dans ce domaine. La cohabitation entre zone à risques et zone résidentielle m'apparaît comme un point incontournable et représente un défi actuel qui demande réflexion. En complément de mes lectures, j'ai beaucoup apprécié le travail de terrain, qui

m'a permis de mieux mesurer les enjeux et s'est avéré indispensable dans la conduite de ce projet. Fin 2012, la ville de Saint-Pierre-des-Corps, devra déployer ses ressources pour répondre au mieux aux exigences qui vont s'imposer à elle, et dans le cadre de ma formation, il sera intéressant de suivre de près ce projet dans son évolution.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BONNAUD Laure, MARTINAIS Emmanuel, *Les Leçons d'AZF* : chronique d'une loi sur les risques industriels. Paris: La documentation française, 2008. 159p (collection Réponses environnement)
- DUBOIS-MAURY Jocelyne, CHALINE Claude, *Les Risques urbains*. Paris: Armand Colin, 2004. 207p (collection U)
- LARROUY-CASTERA Xavier, OURLIAC Jean Paul, *Risques et urbanisme* : Risques naturels, risques technologiques, prévention, responsabilités. Paris : Le moniteur, 2004. 237p
- NOVEMBER Valérie, PENELAS Marion, VIOT Pascal, *Habiter les territoires à risques*. Paris : Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2011. 264p
- PREDINE Eric, *Des Jardins en partage* : échange avec Jean-Paul Collaert. Paris: Rue de l'échiquier, 2009. 94p (collection Conversations écologiques)

Thèses, mémoires

- MARTINAIS Emmanuel, Actes du séminaire *Les Enjeux d'une gestion territorialisée des risques technologiques*, organisé par Galland J-P., Martinais E., Séance n°1 du 30 novembre 2007 « Les fondamentaux de la prévention des risques industriels L'inspection des installations classées, la réglementation française et ses évolutions récentes : quelle place pour les 'nouveaux' acteurs ? », PUCA, LATTIS, RIVES.
- VERNEAU Anastasie, Stage de découverte Un jardin partagé au Deux-Lions, Tours, 2011

Pages internet

- BONNAUD Laure, Martinais Emmanuel, 2005, « Des usines à la campagne aux villes industrielles », *Développement Durable et Territoires*, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, Mis en ligne le 4 juin 2005, <http://developpementdurable.revues.org/749?id=749>. Consulté le 20 avril 2012.
- INSEE, Institut national de la statistique et des études économique, <http://www.insee.fr/fr/>, consulté le 3 mars 2012.
- POTET Frédéric « Le Monde, Saint-Pierre-des-Corps les épines fortes », sur Dieu et le spoutnik: <http://saintpierredescorps.blog.lemonde.fr/2011/07/09/dieu-et-le-spoutnik/>, consulté le 3 mars 2012.
- « Saint-Pierre-des-corps », Saint-Pierre-des-Corps, <http://www.saintpierredescorps.fr/index.php>, consulté le 3 mars 2012.
- SCOT de l'agglomération tourangelle. *Quel rôle ?* SCOT de l'agglomération tourangelle: <http://scot-agglotours.fr/>, consulté le 3 mars 2012.

- Tour(s) plus, « A propos de Tour(s) Plus », Communauté d'agglomération Tour(s) Plus: <http://www.agglo-tours.fr/>, consulté le 1 mars 2012.
- « CLIC et PPRT en Rhône-Alpes », Information des membres des CLIC et à la démarche d'élaboration des PPRT: <http://www.clic-rhonealpes.com/>, consulté le 17 mars 2012.
- Colloque Risque industriel, une question de sciences humaines et sociales, http://www.habitants.fr/cartes_postales_1900_saint-pierre-des-corps_37233.html, consulté le 17 mars 2012.
- La 27^{ème} région, région Nord-pas-de-Calais : <http://www.la27eregion.fr/+Nord-Pas-de-Calais-+>, consulté le 13 mai 2012.
- « Les jardins partagés : des origines à nos jours », Les Histoires d'un potager, <http://leshistoiresdunpotager.over-blog.com/article-les-jardins-partages-60780602.html> consulté le 17 mai 2012.
- « Nature et patrimoine » : www.saison-vives.com, consulté le 17 mai 2012.

INDEX DES SIGLES

CA	Communauté d'agglomération
CLIC	Comité local d'information et de concertation
CCMP	Compagnie commerciale de manutention pétrolière
HBM	Habitat bon marché
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IRIS	Ilots regroupés pour l'information statistique
PIND	Projet individuel
POS	Plan d'occupation des sols
PPRI	Plan de prévention des risques inondation
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SFAR	Standard Franco Américaine de raffinage
TGV	Train à grande vitesse

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Une urbanisation contrainte par le risque inondation	10
Figure 2 : Un territoire contraint par la présence de quatre sites Seveso	11
Figure 3 : Saint-Pierre, partie intégrante du noyau urbain de Tours	13
Figure 4 : Saint-Pierre-des-Corps dans le Val de Loire, à l'embranchement du nœud autoroutier	16
Figure 5 : La gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps : l'une des plus importantes de France.....	17
Figure 6 Le développement de Saint-Pierre-des-Corps pendant la révolution industrielle.....	18
Figure 7 : Un attachement à la commune	19
Figure 8 : L'usine de Saint-Gobain : le début de l'industrialisation de Saint-Pierre-des-Corps	20
Figure 9 : Remplacement de l'industrie par le tertiaire	22
Figure 10 : Une majorité d'ouvriers.....	23
Figure 11 : De plus en plus de retraités	23
Figure 12 : Quartier de la Rabaterie	24
Figure 13 : Le quartier Est : un espace « rurbain ».....	26
Figure 14 : Un fort ancrage des habitants pour le quartier Est	27
Figure 15 : Le quartier Est : entre La Loire et les voies ferrées.....	28
Figure 16 : Les vestiges d'une terre maraîchère	29
Figure 17 : Des habitants très attachés aux jardins familiaux	29
Figure 18 : Des espaces convoités.....	30
Figure 19 : L'usine de métallurgie Liotard, filiale de Primagaz	31
Figure 20 : L'usine Primagaz : une implantation forte dans le quartier	31
Figure 21 : La liaison par voie ferrées entre Liotard et Primagaz	32
Figure 22 : Les maisons ouvrières, patrimoine du quartier.....	32

Figure 23 : Le seul commerce de proximité, le bar-tabac du quartier	33
Figure 24 : La mixité des activités dans le quartier Est.....	34
Figure 25 : Des actifs travaillant à l'extérieur de la commune	35
Figure 26 : Une prépondérance du déplacement en voiture	35
Figure 27 : Les difficultés d'accès à la Loire, depuis le quartier Est	36
Figure 28 : La digue et la route : rupture entre le quartier et le fleuve	37
Figure 29 : La Loire à vélo : un parcours à valoriser	37
Figure 30 : Des efforts en termes de sécurité et de prévention	40
Figure 31 : Un quartier contraint par le risque industriel,.....	42
Figure 32 : Une expropriation nécessaire des habitations à proximité des sphères	45
Figure 33 : Le plan de relogement des habitants expropriés : entre la rue de la Morinerie et les voies ferrées	46
Figure 34 : Une place centrale	47
Figure 35 : Une vie de quartier organisée autour de quatre activités	47
Figure 36 : Implantation d'une boulangerie et d'une épicerie	48
Figure 37 : Des panneaux d'expositions artistiques ou de libre expression graphique	48
Figure 38 : Un lieu agréable aux nombreux espaces verts	49
Figure 40 : Un espace de convivialité et d'échanges.....	50
Figure 41 : Les jardins communautaires, lieu de mixité sociale et inter-générationnelle	51
Figure 42 : Un lieu de créativité et de partage	52
Figure 43 : Mise en valeur de La Loire : un intérêt écologique.....	54
Figure 44 : Des aménagements facilitant l'accès au fleuve	55
Figure 45 : Faciliter la traversée de la route départementale	56
Figure 46 : Un carrefour sécurisé pour les piétons et cyclistes	56

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	3
REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION	7
PARTIE I UN QUARTIER DANS UNE VILLE CHEMINOTE ET OUVRIERE, SAINT-PIERRE-DES-CORPS.....	9
A. Un territoire contraint.....	10
1. Une ville inondable	10
2. Une ville « Seveso »	11
B. Ancrage et rupture avec la ville de Tours.....	12
1. Partie intégrante de l'agglomération tourangelle	12
2. Des villes rivales	13
C. Une ville carrefour	15
1. Au cœur des infrastructures routières	15
2. Un nœud ferroviaire	17
3. Un carrefour de migrations.....	18
D. Une ville industrielle	20
1. De la culture maraîchère à l'industrie	20
2. Une reconversion dans le secteur tertiaire	22
PARTIE II UN QUARTIER AUX MULTIPLES FACETTES.....	25

A.	Une identité forgée par l'industrie et les jardins.....	26
1.	Entre zone péri-urbaine et zone rurale	26
2.	La culture des jardins familiaux.....	29
3.	L'arrivée des usines Primagaz et Liotard	31
B.	Un quartier « dortoir »	33
1.	Un quartier mixte qui manque de commerce	33
2.	Manque de lieux de convivialité	35
3.	Une absence de lien avec la Loire	36
C.	Des intérêts concordants mais des moyens divergents	38
1.	Le tournant de 2003	38
2.	L'enjeu pour la commune : maintenir sa population	39
3.	Primagaz : le renforcement de la sécurité.....	40
4.	Les riverains : refus de l'application de la Loi Bachelot.....	41
PARTIE III	RECOUDRE UN LIEN SOCIAL EN REAMENAGEANT LE QUARTIER	43
A.	Des décisions difficiles mais indispensables.....	44
1.	Un coût social non négligeable	44
2.	Le relogement sur les terrains de la Morinerie	46
B.	Retrouver une vie de quartier	47
1.	Une place publique.....	47
2.	Des jardins partagés pour retrouver des relations de voisinage	51
3.	Une cantine commune, interface avec l'usine	53

C. L'ouverture du quartier sur La Loire	54
1. Valoriser le site : un enjeu environnemental.....	54
2. Aménager un site d'arrêt du parcours de la Loire à Vélo.....	55
CONCLUSION	57
BIBLIOGRAPHIE.....	59
INDEX DES SIGLES	62
TABLE DES ILLUSTRATIONS	63

HOCHART Karine
Stage de découverte
DA3 – 2012



Proposition de réaménagement du quartier de l'usine Primagaz

Saint-Pierre-des-Corps – Indre-et-Loire (37)

Résumé : Le quartier Est de Saint-Pierre-des-Corps est soumis au risque industriel par la présence de l'usine Primagaz. Classé Seveso seuil haut, l'établissement expose les habitations alentours à un risque industriel majeur. Suite à l'application de la Loi Bachelot de 2003 relative à la prévention des risques, l'élaboration d'un plan de prévention des risques technologiques a été entamée et sa promulgation est prévue pour octobre 2012. Ce dernier pourrait potentiellement imposer l'expropriation de certains habitants du quartier situés à proximité de l'usine. La question est alors de savoir quels types d'aménagements pourraient être mis en place sur ce territoire à risque, et comment ceux-ci amélioreraient la vie du quartier. Ce projet présente une réflexion sur la cohabitation entre zone industrielle et zone résidentielle, et aborde des propositions pour l'aménagement d'un quartier innovant en matière de gestion du risque industriel.

Mots clés : risque industriel – PPRT – expropriation – lien social – Saint-Pierre-des-Corps – Indre-et-Loire