

Université François Rabelais, Tours

Dominique Setzepfandt

**Le territoire du rail
dans le paysage de l'agglomération de Tours
(1832-1991)**



III^e Partie - Sources - Bibliographie - Annexes

**Mémoire de Master II d'Histoire Contemporaine
présenté sous la direction de
M. Jean-Marie Moine, Professeur d'Histoire contemporaine
Session de juin 2008**

Troisième Partie

Mutations et permanences du paysage ferroviaire

Dans cette dernière partie, je vais surtout m'attacher à démontrer que le paysage est la traduction morphologique, topographique des permanences et des mutations d'une société. L'irruption du chemin de fer – et même de la seule idée de voies ferrées – bouleverse irrémédiablement un univers qui se croyait immuable parce qu'il évoluait à un rythme moins effréné que celui qui va bientôt s'imposer. Très vite, ces changements se traduisent par une modification du paysage à des ordres de grandeur différents : la géographie de la région et de l'agglomération en est autant transformée que le panorama d'un paysan de la Varenne au milieu de ses champs ou d'un citadin se promenant sur le Mail.

En cent soixante années de présence dans le paysage tourangeau, le chemin de fer a connu de profondes mutations, mais, en même temps, a fait preuve d'une remarquable permanence. Il s'inscrit dans cette longue durée chère à Fernand Braudel : d'événement révolutionnaire, il est devenu un élément structurant du décor de la vie tourangelle. En effet, mis à part le quartier industriel de Portillon, l'Imprimerie Mame et le reliquat d'industrie de la soie que constitue la manufacture Le Manach, il ne reste rien à Tours des activités industrielles ou artisanales du XIX^e siècle et même du premier XX^e siècle.

Chapitre 1 - Les bouleversements du paysage ferroviaire

L'arrivée du chemin de fer bouleverse les habitudes, les certitudes, les positions acquises. En ce premier XIX^e siècle, il met à mal une société, des structures, des paysages, qui, pour une large part, sont encore fort proches du monde de l'Ancien Régime. Elle impose de nouvelles pratiques, de nouvelles contraintes directement lisibles dans le paysage. Selon l'échelle d'analyse historique et géographique retenue, ce dernier subit des modifications, subtiles ou violentes. Dans le long terme, l'accélération du déclin des pratiques rurales communautaires ou la disparition progressive des toitures de chaume sont peut-être des conséquences plus sensibles de l'action indirecte du chemin de fer que la simple irruption d'une voie ferrée dans le paysage des communautés paysannes. Les conséquences pour le monde des gens de la Loire seront encore plus brutales, irrémédiables. La concurrence du rail condamne à mort un mode de transport, mais aussi un mode de vie. Indirectement et involontairement, le chemin de fer va gravement perturber les délicats équilibres naturels du fleuve. En faisant définitivement basculer la Touraine dans la Révolution industrielle, il va amplement contribuer à en modifier l'environnement.

Des lois qui transforment le paysage

La loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 constituent les deux piliers originels sur lesquels se fondent la police et la sûreté des chemins de fer : le nouveau domaine public doit être protégé et conservé en bon état ; la sécurité des convois doit être parfaitement et continûment assurée ; les conditions d'accès ou de circulation des tiers ou des voyageurs sont réglementées et des fonctionnaires sont chargés de surveiller les emprises⁵⁷⁴. La nouvelle législation royale (et toutes ses modifications ultérieures) va avoir une traduction paysagère forte.

La loi de 1845 dans son Titre premier stipule que *«sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.»* L'Article 4 précise que : *«tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.»* L'ensemble machinique impose cette précaution élémentaire : pour des raisons de sécurité, la circulation ferroviaire est incompatible avec tout autre mode de circulation. C'est cette évidence qu'exprime Amédée Guillemin : *« Qui ne sait, enfin, que la voie de fer est protégée dans toute sa longueur par une clôture, le plus souvent formée d'un treillage de bois, quelquefois en fil de fer ? Sans cette précaution, la ligne resterait librement ouverte, en une foule de points non surveillés, au passage des piétons, et, qui pis est, des bestiaux. Il est avantageux de garnir extérieurement ces clôtures de haies vives, qu'il suffit d'entretenir une fois poussées⁵⁷⁵. »*

Précaution renforcée par la suite de l'article qui stipule : *« Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.»* L'ordonnance du 15 novembre 1846 complète la loi : *« Le mode, la garde et les conditions du service des barrières seront réglés par le Ministre des Travaux Publics, sur la proposition de la Compagnie. »*

Désormais, le paysage traversé par le rail est cloisonné, fermé, en partie inaccessible à ceux qui le parcouraient auparavant du regard et du pas. Avant la révolution du temps avec le règne tyrannique de l'horaire et de la pendule, le chemin de fer impose celle de l'espace avec le règne tout aussi despotique et absolu de la clôture et de la barrière. La perception et l'usage de l'espace sont modifiés de façon irréversible : hommes et bêtes se heurtent maintenant à un obstacle, qui pour être en maintes endroits plus symbolique qu'impressionnant, n'en est pas moins efficace. Le plat pays se hérissé d'étranges frontières matérialisées par de fragiles treillages accolés à un *no man's land* de ballast où patrouillent en permanence des gardes-voies postés de distance en distance. Vêtus le plus souvent d'une blouse bleue et coiffés d'un chapeau de cuir bouilli, sur lequel se détachent les mots « Chemin de Fer » découpés dans une bande de cuivre, ils assurent une surveillance journalière, le nettoyage de la voie et les menues réparations. *« Postés près des passages à niveau, un drapeau roulé à la main, indiquant au chef de train que la voie est libre quand ils tendent le bras parallèle à la voie, drapeau déployé en travers de la voie, vert et rouge signifiant ralentissement ou arrêt. Ils sont responsables en cas de retard*

⁵⁷⁴ Yves Broncard, François Caron (coordination rédactionnelle), *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français. Tome I et II*, Flohic, Collection « Le Patrimoine des institutions économiques », Paris, 2000, 2^e édition, 2 vol., 1500 p., ill. Volume I, p 45.

⁵⁷⁵ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, p.143.

*occasionné par un embarras non enlevé ou non signalé. Une pauvre guérite pour abri, parfois une maisonnette ou aucune absence n'est tolérée, sous peine de renvoi*⁵⁷⁶. »

Dans les années qui suivent la construction des premières lignes, les Compagnies se trouvent devant la nécessité de garder les passages à niveau. Des maisonnettes sont alors construites, très reconnaissables, d'autant que chaque Compagnie a une architecture type. Les maisons des gardes-barrière primitives du P.O. sont caractérisées par une lucarne située au-dessus de la porte d'entrée. Le premier étage du bâtiment abrite les chambres de la famille du gardien, la pièce du rez-de-chaussée située face à la porte d'entrée, sert de pièce de service et de cuisine ; celle du fond sert de chambre à coucher au garde. Dans certains cas, le gardien peut cultiver à proximité de sa maison un potager. Les maisons de gardes-barrière servent dans certains cas de point d'arrêt pour certains trains et sont même parfois agrandies pour être intégrées dans une station, quand les besoins du trafic se font sentir⁵⁷⁷.

Au-delà de l'étroite plateforme de la voie, c'est tout un décor nouveau qui se met progressivement en place. Le rail impose des modifications subtiles du paysage avec l'interdiction ou l'abandon de certaines pratiques. Les couvertures en ardoise ou en tuiles se substituent à celles en chaume comme le stipule l'Article 7 : *«il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.»* L'Article 10 s'avère encore plus contraignant car *« si [...] la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer*⁵⁷⁸. » La nouvelle réglementation, outre la gêne physique qu'elle impose à la circulation, aux travaux des champs, aux échanges, modifie également l'exercice de la propriété.

La métamorphose des paysages ruraux et urbains

Au-delà des contraintes nouvelles, c'est à une véritable révolution mentale que le chemin de fer contraint les populations. Elles assistent à une métamorphose du paysage, à une modification en profondeur de sa perception et de son appropriation.

D'abord avec les ouvrages d'art. Les ponts, jusqu'à là très rares, se multiplient sur la Loire et le Cher, et avec eux reculent les enclavements, s'échafaudent des projets de nouvelles liaisons d'outre rive. Les tranchées et les remblais modifient les perspectives, bouchent l'horizon, créent des frontières et de vastes zones de friche à l'intérieur des triangles ferroviaires, à la proximité des courbes de raccordement, des installations...

⁵⁷⁶ E. Dufour, *Employés du chemin de fer, Enquête générale sur l'exploitation des chemins de fer*, Paris, 1891 cité dans Bernard Bourdet et Jacques Bureau, « Histoire vraie des gardes-barrières » n°16 Spécial, *Les Cahiers de l'Institut*, Institut d'Histoire Sociale de la Fédération des Travailleurs Cadres et Techniciens des Chemins de fer français C.G.T., 2^{ème} trimestre 2002, 69 p., ill., p.10.

⁵⁷⁷ Yves Broncard, François Caron (coordination rédactionnelle), *Op. cit.*, Tome I, p. 69.

⁵⁷⁸ D'autres articles du Titre premier de la loi ont également un impact paysager, comme l'article 3 (qui impose aux propriétés riveraines des chemins de fer les mêmes servitudes que pour la grande voirie) ou l'article 8 (sur les distances minimales de dépôt de pierres ou objets non inflammables).

Plus lourde de conséquences encore, les Tourangeaux sont confrontés à une modification radicale de leur rapport au paysage. D'immuable, à l'échelle d'une vie humaine, il semble brusquement saisi de convulsions, des parties entières en deviennent méconnaissables, parfois aussi inaccessibles.

Des villages sont coupés en deux par l'irruption de la voie ferrée : La Ville-aux-Dames, Saint-Pierre-des-Corps. D'autres sont encerclés par le rail : La Riche, Saint-Cyr-sur-Loire. Joué-lès-Tours réussit - exploite ambigu - à être, tout à la fois, scindé et encerclé ! Les finages sont amputés, morcelés ; les problèmes de circulation et d'exploitation deviennent récurrents et rédhibitoires. Jusque là, le plat paysage de la Varenne était seulement dominé par des édifices religieux et quelques constructions laïques d'une certaine ampleur (manoirs, pigeonniers, etc.) érigés sur les rares buttes s'élevant au-dessus des épis et des crues. Longtemps, clochers, oratoires et calvaires avaient été les seuls repères visibles de loin au milieu d'un parcellaire et d'une toponymie générés par des institutions religieuses omniprésentes. A l'échelle de la ville, la transformation est tout aussi impressionnante et plus soudaine encore avec la rapidité de l'expansion urbaine accompagnant l'arrivée et l'essor du chemin de fer. Un paysage urbain balisé, quadrillé par d'innombrables édifices religieux fait place à un autre dominé par des ouvrages civils et industriels. Cheminées fumantes, verrières étincelantes et sheds conquérants supplantent petit à petit les clochers et les pinacles des églises ; les sirènes et le vacarme des ateliers, le sifflet des locomotives étouffent le chant des cloches.

L'expansion urbaine de Tours déclenchée – ou au moins largement attisée – par l'arrivée du chemin de fer provoque un afflux de ruraux chassés par la misère, attirés par la perspective d'un travail et le mirage d'une vie meilleure. Cet essor démographique génère une crise du logement qui ne trouve d'exutoire provisoire et précaire que dans l'urbanisation, d'abord de la Varenne de Saint-Étienne, ensuite dans le débordement sur les communes limitrophes pour les transformer en banlieue⁵⁷⁹. La mise en place d'un réseau ferré secondaire et d'un réseau de tramways vient efficacement en appui à un réseau principal dont les stations les plus proches de Tours se muent en autant de gares de banlieue. La faim de terres à bon marché pour se loger provoque l'irréversible mitage des finages, cela d'autant plus facilement que, dans les environs de Tours, on est en présence de très petites propriétés. Tout cela mène à des paysages comme celui du Saint-Pierre des années 1920 : *« A l'est, s'étalent, piqués de quelques fermes à l'abri de rideaux d'arbres frémissants, les champs fertiles de la Ville-aux-Dames. Saint-Pierre-des-Corps, autrefois uniquement peuplé de maraîchers, se transforme en ville ouvrière aux maisonnettes disséminées à travers champs et jardins ; l'énorme gare du P.O. avec ses innombrables voies et embranchements, les ateliers de la 'Compagnie d'entretien du matériel', une fonderie, une usine de produits chimiques de la Société de Saint-Gobain ont concentré sur son territoire une population ouvrière considérable qui submerge les cultivateurs. [...] ses rues ont conservé l'aspect de chemins : les chaussées empierrées, étroites, se déroulent entre deux fossés, bordés de jardins qu'entourent des haies ou plus rarement des murs bas, où surgissent ça et là d'humbles maisons ; et, parfois aussi, quelques demeures se succèdent à la file, protégées des voitures par un trottoir macadamisé. De loin en loin, à l'angle d'un chemin, d'un sentier, fixé à un poteau, contre une haie ou une palissade*

⁵⁷⁹ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 324 : la population de Tours et de sa banlieue est multipliée par deux entre 1851 et 1911 alors qu'on enregistre une relative stagnation du département : 315 000 habitants en 1851 contre 341 000 en 1911. L'agglomération représente 13 % de l'Indre-et-Loire en 1851, 25 % en 1906, 33 % en 1936.

*fleurie, un écriteau porte le nom de la voie champêtre qui fuit entre les carrés de légumes et les tonnelles*⁵⁸⁰ ...»

Partout, en ville comme dans le plat pays, s'impose une architecture ferroviaire dont le vocabulaire va devenir familier à force d'être ubiquiste et répétitif ; une population cheminote omniprésente ; une présence insidieuse faite de microtoponymes⁵⁸¹, de monuments aux morts de la S.N.C.F., de plaques commémoratives à la mémoire (et à la gloire) de Pierre Sépard⁵⁸², de symboles aussi encombrants que la locomotive *Pacific 141* exposée à la vue des Corpopétruciens et à la rouille⁵⁸³ ...

L'abandon de la voie d'eau, puis la montée en puissance de l'automobile

Le plat pays s'éloigne de sa métropole à mesure qu'elle s'enfle. Prenant le relais d'un réseau hydrographique et d'un réseau routier restés à un niveau préindustriel, le réseau ferré - principal comme secondaire - draine vers Tours les ressources humaines et matérielles de tout le département devenu, à son tour, le plat pays d'une agglomération en expansion. Aussi curieux qu'il y paraisse au premier abord, la configuration est la même qu'au XVIII^e siècle, seule l'échelle du phénomène a changé à cause de l'effet de levier créé par le rail.

Etouffant dans un cadre urbain qui ne leur est plus adapté, les industries poursuivent vers la périphérie un mouvement séculaire de déplacement entamé avec le basculement de l'axe de développement de Tours lors du percement de la perspective méridienne et accentué avec le chemin de fer qui les incita à quitter les rives du fleuve. Se met alors en place un paysage typique fait d'emprises ferroviaires, de zones d'activités industrielles et artisanales, de friches industrielles succédant, sur le même espace, aux jachères d'antan.

La concurrence du chemin de fer va progressivement sonner le glas de la batellerie : la navigation à vapeur sur la Loire aura duré, à peu près, trois quarts de siècle. Dès le milieu du XIX^e siècle, les mariniers conseillent à leurs fils de « *rentrer au chemin de fer* » ; c'est le salaire stable au lieu de l'aventure. Vers 1900, il n'y a plus de bateaux à la remontée, mais seulement de gros chalands de quarante-cinq tonnes, grossièrement construits en sapin à Saint-Rambert descendant au fil de l'eau. Chargés du charbon de Saint-Étienne ou de Blanzay, rarement de poteries nivernaises, ils sont démontés à l'arrivée : l'équipage

⁵⁸⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, pp. 7-8.

⁵⁸¹ Outre les classiques rue ou place de la gare, on peut citer (parmi beaucoup d'autres) une rue des Ateliers et une rue des Magasins Généraux à Saint-Pierre-des-Corps, une rue du Chemin de Fer, une rue Georges Stephenson, un rond-point de la Rotonde à Tours et bien sûr de nombreuses écoles, rues, avenues à la mémoire de cheminots (le plus souvent résistants et communistes) : l'impasse Robert Nadaud à Tours, à Saint-Pierre-des-Corps : le Lycée professionnel Robert Nadaud, la rue Jean Cathelas, la rue et le groupe scolaire Pierre Sépard.

⁵⁸² On en dénombre plusieurs en Touraine à la mémoire de ce secrétaire de la Fédération des Cheminots, administrateur de la S.N.C.F. et membre du Bureau Politique du PCF. Une en gare de Loches où il avait été relégué comme employé en septembre 1939 après la signature du pacte Ribbentrop-Molotov, et une autre en gare de Tours (où il n'a jamais travaillé) accolée à la stèle des cheminots victimes des bombardements de 1944.

⁵⁸³ Cette locomotive de 135 tonnes est installée sur un terre-plein du boulevard des Déportés à Saint-Pierre-des-Corps.

retourne par le train⁵⁸⁴! Aucun des chalands à vapeur pour marchandises pondéreuses ne circule plus après la Première Guerre mondiale⁵⁸⁵.

A l'arrivée en gare de Tours du premier train à vapeur, les compagnies de navigation tentent de « casser les prix », mais sans aucun succès. Le *Journal d'Indre-et-loire* écrit le 9 juin 1846 : « *Les deux compagnies de navigation ont capitulé devant les trains à vapeur... le public y perd les avantages d'une concurrence grâce à laquelle le chemin de fer eût mis ses prix à un taux plus modéré* ». Le service continua sur la Loire entre Tours et Nantes, jusqu'à ce que la voie ferrée eût atteint Nantes à la fin de 1849. Les *Inexplosibles* et les *Paquebots* furent toutefois relayés, jusque vers 1880, par des compagnies plus modestes « marchandises-voyageurs »⁵⁸⁶. Avec l'appui de plusieurs Chambres de Commerce est créée en 1896 la compagnie des « *Messageries accélérées de la Loire* ». Elle entend reprendre un service régulier marchandises-voyageurs entre Nantes et Orléans grâce à des bateaux très perfectionnés. Ses espoirs sont vains : le dernier voyage de Blois à Nantes, avec 208 voyageurs, se fait en 1909 et dure trente-six heures. Après le service régulier, des commandes de proximité sont assurées jusqu'en 1917⁵⁸⁷. Néanmoins, l'agonie est longue : en 1955, des barges étaient encore déchargées par des grues de levage installées de chaque côté du pont Wilson à Tours⁵⁸⁸.

La lente agonie de la Marine de Loire s'accompagne de la désertion des rives par les usines au profit des zones industrielles embranchées. Une fois encore, mais indirectement cette fois, le rail est à l'origine d'une nouvelle modification du paysage.

D'une certaine manière, l'abandon progressif de la voie d'eau n'est que l'anticipation du déclin du rail (le succès commercial du TGV ne doit pas faire oublier la profonde décrépitude du transport de marchandises : le triage de Saint-Pierre-des-Corps n'est plus que l'ombre de lui-même). La désaffectation du canal de jonction en 1960 et son comblement pour laisser la place à l'autoroute A10 est un autre signe de l'inexorable montée en puissance de l'automobile et du recul conjoint du chemin de fer. L'abandon du plan Dorian, au-delà de l'échec d'une transformation urbanistique et d'une métamorphose ferroviaire, marque l'irruption et le triomphe de l'automobile dans l'aménagement de Tours. Même si les mandats municipaux successifs de Jean Royer⁵⁸⁹ sont symptomatiques de cette évolution, celle-ci est néanmoins discernable dès les années 1930 avec les projets de création de gare routière et de pont routier au-dessus des voies ferrées⁵⁹⁰. Le chemin de fer est alors définitivement abandonné au profit de l'automobile comme élément dynamisant et structurant d'une politique urbanistique. Un nouveau paysage se met en

⁵⁸⁴ Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p. 271.

⁵⁸⁵ Pierre Leveel. *Ibid.*, p. 275.

⁵⁸⁶ Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 266.

⁵⁸⁷ Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 286.

⁵⁸⁸ Photo aérienne de 1955 prise par Henrard (base Mémoire du Ministère de la Culture).

⁵⁸⁹ Jean Royer, *Il était une fois... un maire*, Editions C.L.D., Chambray, 1997, 175 p. Voir notamment les chapitres 3 et 4 (sur les projets urbanistiques de développement au nord et au sud de Tours) et 14 (sur les voies de communication).

⁵⁹⁰ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p.106 (projet de la S.N.C.F. d'une gare routière au-dessus des voies, avec deux rampes d'accès latérales) et p. 107 (projet de pont routier au-dessus des voies reliant la rue Galpin-Thiou à la rue du Docteur Fournier).

place où les axes de développement s'articulent le long de la Nationale 10 et de l'autoroute A10. Nouveau clin d'œil de la longue durée braudélienne : on revient au schéma inauguré par Trudaine et du Cluzel au XVIII^e siècle.

A une échelle plus réduite, on retrouve le même canevas avec l'évolution de l'intermodalité au niveau du centre-ville de Tours. On abandonne le réseau de tramway et le réseau des chemins de fer d'intérêt local qui irriguaient la ville et sa périphérie⁵⁹¹ au profit d'un réseau de boulevards, puis de rocade toujours projetées plus en périphérie d'une agglomération qui s'étend le long des axes routiers comme hier elle se développait à partir des lignes de chemin de fer. La station du tramway qui desservait la gare de Tours⁵⁹² laisse la place à une gare routière⁵⁹³. L'importance des parkings automobiles - qu'ils soient souterrains, de surface ou en silo – aux abords des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps témoigne avec éloquence de ce basculement au profit de la voiture et du nouveau paysage qu'elle génère.

Le retour annoncé du tramway s'inscrit également dans cette perspective de la longue durée. Une soixantaine d'années après sa disparition, on revient à un réseau qui s'était mis en place une soixantaine d'années après l'arrivée du train pour assurer un maillage étroit du territoire tourangeau. Son futur tracé traduit la permanence multiséculaire des axes. La ligne 1 du futur tramway de Tours reprendra en grande partie un itinéraire vieux d'un siècle, empruntant la Tranchée et la rue Nationale. Comme son prédécesseur, il passera par la gare de Tours. Afin d'offrir une meilleure desserte de celle-ci et du quartier du Sanitas, et ne pas emprunter une avenue de Grammont surchargée... il suivra largement le tracé de l'ancienne ligne des Sables d'Olonne, réutilisant sa plateforme le long de l'allée du Plessis puis de celle de Montrésor. Le Pont de la Vendée sur le Cher sera reconstruit et la plateforme de la ligne en extrémité du parc de *la Bergeonnerie* afin de raccourcir le temps de trajet entre Tours et le quartier des *Deux-Lions* et d'éviter un passage par le pont Saint-Sauveur.

Un paysage qui génère ses propres maux

La métamorphose du paysage s'accompagne aussi de sa dégradation : le chemin de fer est aussi une activité industrielle, notamment à Tours où il concentre ateliers d'entretien, de réparation et de construction, dépôts traction et attire dans son voisinage immédiat entrepôts et zones industrielles. Et l'industrie détériore le paysage, l'environnement, pollue... La consultation de la base de données électronique Basias⁵⁹⁴ est édifiante. Elle offre un recensement assez exhaustif des sites ferroviaires de l'agglomération tourangelle, des activités qui s'y déroulaient et des substances polluantes stockées et/ou employées là

⁵⁹¹ AD 37, S 3095 : Voies de raccordement du tramway de la place du Palais aux gares. S 3096 : Gare de marchandises des tramways à la barrière d'octroi de Grammont. S 3091 – S 3092 : Ligne A du tramway. S 3093 : Ligne B du tramway. S 3094 : Ligne C du tramway. S 3124 – S 3126 : Construction d'une ligne circulaire et d'une gare de marchandise des tramways.

⁵⁹² AD 37, S 4202 : Embranchements des gares de Tours au tramway.

⁵⁹³ AD 37, 1267 W 13 : Anciennes gares des C.F.D. et gare routière de Tours.

⁵⁹⁴ Base Basias du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable : <http://basias.brgm.fr/d>. Elle présente les inventaires historiques régionaux des sites industriels et activités de service et offre une cartographie des sites et des sols pollués.

pendant de longues périodes. Des installations peuvent avoir disparu de la surface du sol, le sous-sol en conserve longtemps – et douloureusement – la trace.

C'est notamment le cas pour les emplacements des occupants du terrain S.N.C.F. situé dans la partie méridionale du quartier des Docks⁵⁹⁵ et régis par le C.C.O. (ou Cahier des Conditions Générales d'Occupation et de dessertes des emplacements situés dans les gares et affectés au dépôt de marchandises). « *Parmi ces occupants, on compte : un chiffonnier, un négociant en charbons, une entreprise d'engrais et produits chimiques, une autre de bois et charbons et sociétés d'engrais et produits chimiques. Il se dégage de cet ensemble une impression de 'zone', de 'bidonville'. Malgré la clause interdisant l'entrepôt de matières dangereuses, inflammables ou infectes, une entreprise a stocké du chlorate de soude, qui a sauté en 1962 ; une autre construction a brûlé en 1964. Elle contenait des pommes de terre (le permissionnaire vendait des matériaux de construction).* »

La dégradation concomitante du paysage et de l'environnement débute dès l'arrivée du rail à Tours et pendant longtemps ne dérange et n'inquiète guère les populations. Le docteur Giraudet s'alarme bien davantage des dangers du « *fossé de ceinture qui longe le côté méridional de la ville, depuis la gare du canal du Cher jusqu'à hauteur de la porte Saint-Eloi* », dont « *l'amoncellement de boues noires, épaisses, fétides, chargées de matières organiques en décomposition* » fait que « *l'allée qui conduit de la porte Saint-Eloi à mi-chemin de Beaumont est, grâce à cet égout qui la borde, dans un état d'infection permanente*⁵⁹⁶. » Les fumées industrielles ne présentent pas alors la même dangerosité quand on ne leur attribue pas des vertus prophylactiques⁵⁹⁷.

Plus tard on s'en alarmera... mais sans tenter d'y remédier. Ainsi, dans les années 1910, il est décidé de construire un hôpital régional militaire au lieu et place des terrains du Petit-Beaumont, attribués à l'installation du groupe de batteries d'artillerie à cheval de la 9^{ème} Division de Cavalerie. Le choix initial se porte sur le château et le parc de Beaujardin qu'un demi-siècle auparavant le général-sénateur Charron avait acquis pour en faire sa demeure champêtre. Mais l'avis commun que rendent au Ministère de la Guerre, le médecin inspecteur général Chavasse et le général de brigade Ringenbach, le 4 juin 1913, fait état d'inconvénients rédhibitoires : « *A 600 mètres à l'est, une usine d'engrais chimiques dégage des vapeurs acides à laquelle il faut ajouter le dépôt des locomotives à 400 mètres qui envoie des fumées souvent chargées de vapeurs sulfureuses*⁵⁹⁸. »

Finalement, les patients de l'hôpital militaire auront plus de chance que les riverains. Pour s'en convaincre, il suffit de lire les lignes consacrées à la « cité carbonifère » par l'historien américain des techniques et des villes Lewis Mumford, disciple de Patrick Geddes : « *Des nuages de fumée noire couronnaient les cheminées d'usines et*

⁵⁹⁵ AD 37, 928 W 21 : Champ-Girault. Fiche 1 Terrain S.N.C.F. *Il s'agit d'un « important terrain ayant une façade de 160 mètres sur la rue Edouard Vaillant et de 30 mètres sur la rue Camille Desmoulins. Il est relié directement à la gare de Tours par une voie de chemin de fer traversant la rue Edouard Vaillant et aboutissant à une plaque tournante desservant de multiples embranchements. Il est situé à 200 mètres de la gare de Tours. »*

⁵⁹⁶ Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, p. 11.

⁵⁹⁷ Alain Corbin, *Le miasme et la jonquille*, p 77-78 : « *mise à part celle du charbon de terre dont la nature chtonienne effraie parfois, la fumée ne rebutera que tardivement ; pour l'heure, ce qui est intolérable, c'est l'odeur de la putréfaction ou de la fermentation. Le feu de l'industrie implantée au cœur de la ville pourrait, au dire de certains, corriger les émanations de la foule putride, les vapeurs des immondices et l'infection généalogique du sol. Le discours sur l'insalubrité urbaine n'est pas univoque, le songe écologique cache d'étonnants détours ; gardons-nous de l'anachronisme.* »

⁵⁹⁸ Jean-Baptiste Leduc. *Op. cit.*, pp. 180-181.

l'enchevêtrement des voies ferrées s'enfonçait loin dans le centre de l'agglomération, dévorant sa substance, tandis que les locomotives répandaient partout des matières charbonneuses... Des relents de gaz flottaient alentour, et ce 'quartier du gaz' était fréquemment un des plus tristes quartiers de la ville. Dominant les habitations, polluant l'atmosphère, les réservoirs semblaient une représentation symbolique de la prédominance des intérêts matériels sur les simples nécessités de l'existence... Les vêtements noirs n'étaient plus un signe de deuil mais une couleur protectrice, et le chapeau 'tuyau de poêle' était comme un emblème fonctionnel de la puissance calorifère... Le poussier gras du charbon recouvrait tout ; après un simple lavage de main, un cerne noir demeurait attaché à la cuvette de faïence. A cette poussière de charbon, souillant la peau et les vêtements, se mêlaient les particules de fer, détachées par les broyeurs et les limes, le chlore des usines de soude caustique, les nuages poudreux des cimenteries, les vapeurs des réactions chimiques⁵⁹⁹. »

Observateur attentif, Valdour confirme à sa manière que « *les locomotives portaient, jusqu'au centre des villes, leur fumée, leurs escarbilles et leur bruit.* ». Il note que les façades de pierres de la rue Blaise Pascal « *sont noircies par la poussière de charbon que soulève le vent et par la fumée des locomotives*⁶⁰⁰. » En 1962, rien n'a changé. Le directeur de l'enregistrement des domaines et du timbre nous offre une description du quartier Raspail qui s'étend « *entre les anciens chantiers commerciaux ou industriels du Sanitas et les lignes de Chemin de Fer de Tours à Nantes et de Tours à Bordeaux* » et se compose de « *bâtiments souvent noircis par le voisinage des voies ferrées ou des usines, et habités par des personnes de condition modeste*⁶⁰¹. »

Valdour, toujours lui, nous renseigne sur d'autres maux générés par le chemin de fer. Dans les Ateliers de la C.G.C.E.M., à Saint-Pierre-des-Corps, les cheminots travaillent, sans la moindre protection, sur des tuyaux à frein automatique enveloppés d'amiante⁶⁰². Le minéral est abondamment employé pour ses propriétés isolantes aussi bien dans le matériel roulant (locomotives à vapeur comme diesel ou électrique, voitures) que dans de nombreuses installations (isolation de bâtiments, construction de toitures ou de cloisons, etc.). C'est, en définitive, l'ensemble du paysage ferroviaire qui s'avère contaminé (à des degrés divers et pendant des périodes d'inégales longueurs). L'amiante ne constitue d'ailleurs pas le seul des maux insidieux et invisibles du monde ferroviaire : la créosote s'ajoute à la liste de ces polluants très largement répandus dans l'enceinte du chemin de fer. La substance à l'odeur si caractéristique allonge la durée de vie des traverses en bois (résistance aux intempéries, aux insectes, etc.), mais se révèle toxique et cancérigène⁶⁰³, surtout au moment du « créosotage » et de la manipulation des traverses traitées.

Avec l'alcoolisme, l'hygiène s'avère un autre fléau de l'univers du cheminot : « *l'absence de bains-douches à l'usine rend extrêmement difficile la propreté corporelle. Il n'existe*

⁵⁹⁹ Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome I Idéologies et pionniers 1800-1910*, Casterman, collection « Essais », Paris, 1991, 374 p., ill. p. 24.

⁶⁰⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.160.

⁶⁰¹ AD 37, 209 W 53 : Ligne de Tours à Nantes (1966-67). Lettre du directeur de l'enregistrement des domaines et du timbre, en date du 15 juin 1962, au maire de Tours sur la valeur vénale des terrains à acquérir dans le quartier Raspail.

⁶⁰² Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.15.

⁶⁰³ La créosote est constituée de centaines de composés, dont des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Produite par distillation de goudron de houille, elle est classée cancérigène à cause de certaines de ces substances, notamment le benzo(a)pyrène.

pas, à Saint-Pierre-des-Corps, d'établissement de bains ; il faut aller jusque dans le centre de la ville de Tours pour en trouver ; le temps manque pour se rendre si loin ; des bains seraient-ils installés à Saint-Pierre que l'insuffisance des ressources en interdirait aux ouvriers l'usage régulier. En moins d'une semaine, un bain complet devient nécessaire⁶⁰⁴. » Ainsi, soir après soir, les ouvriers des Ateliers ramènent dans leur foyer les polluants qui se sont déposés sur leur corps et leurs vêtements, et contaminent involontairement leurs proches...

⁶⁰⁴ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.48.

Chapitre 2 - La révolution ferroviaire

Le chemin de fer ne se contente pas de révolutionner l'urbanisme et l'économie de Tours, il provoque aussi (et peut-être surtout) une révolution des mentalités. Dans tous les sens du terme, le rail a été le vecteur de la révolution industrielle qui a profondément chamboulé le XIX^e siècle... et par ricochets le XX^e.

La circulation peut s'intégrer dans le paysage quand les systèmes techniques sur lesquels elle s'appuie sont peu intrusifs, nécessitant une faible intensité capitalistique, technologique. Autrement, l'insertion discrète fait place à l'intrusion, au bouleversement du paysage au profit d'une logique qui privilégie sur les notions d'harmonie, d'ordre celles de fluidité, de débit, de rapidité... Le chemin de fer est un système technique, un *ensemble mécanique* aux fortes contraintes technologiques qui se répercutent immédiatement sur le paysage : larges courbes, faibles pentes, importance des remaniements du sol, nombreux ouvrages d'art. Et cela dans des proportions et à une échelle sans commune mesure avec ceux des systèmes techniques antérieurs, sauf dans leurs démonstrations les plus spectaculaires. Par ses caractéristiques techniques, son mode d'exploitation, le chemin de fer impose une massification, une concentration des moyens de production du transport. Il génère des infrastructures, des modes d'exploitation, des processus, une architecture, un urbanisme qui lui sont adaptés. Le chemin de fer change radicalement la ville, autant en contribuant à son expansion territoriale, sa densification, son artificialisation, son industrialisation qu'en modifiant sa nature profonde, son organisation intime. Même si le cadre urbanistique, architectural est finalement peu concerné – le décor en quelque sorte – ; son fonctionnement, son rôle, sa nature sont profondément altérés, modifiés. La démographie, la composition sociologique de la population urbaine, la répartition géographique des activités, des classes sociales sont bouleversées.

La gare est ainsi devenue l'un des édifices emblématiques de l'espace urbain, la manifestation visible, matérielle, d'un nouvel ordre du monde : *« Depuis quelques années, il s'élève au sein de nos cités un monument nouveau, étrange, immense, mystérieux même pour les vieux architectes qui le contemplant avec inquiétude, car tout est nouveau en lui, tout est encore à l'état de promesse ; et pour l'artiste, perdu dans le vieux et profond sillon de la routine, c'est un monument plein de menace. Les matériaux dont il est bâti, au lieu d'être simplement arrachés de la terre ou du sein de nos forêts, sortent pour la plupart de nos usines ; ses premiers éléments supposent une société merveilleusement organisée en force, savante, maîtresse de puissantes industries ; ces éléments de construction sont assemblés en vertu de leur nature propre et de lois scientifiques inconnues des vieux maîtres. Ce monument nouveau, ce symbole naissant d'une société qui mettra sa gloire et son honneur dans le travail, comme ses devancières ont mis la leur dans la macération et dans la guerre, ce monument, c'est la GARE du chemin de fer⁶⁰⁵. »*

⁶⁰⁵ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, pp. 296-297, citant l'extrait d'un article de César Daly, directeur de la *Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, sur les concours pour le nouvel Opéra, inséré dans la *Presse scientifique des deux mondes*.

Les gares : des édifices fonctionnels et des vitrines technologiques

Les gares furent longtemps de véritables expositions industrielles et technologiques permanentes, l'un des rares lieux où le public pouvait venir contempler tout à loisir ce qui se faisait alors de plus performant, de plus récent en matière de technologie. Pour Michel Ragon⁶⁰⁶, les gares sont d'ailleurs des « *monuments exaltant l'énergie artificielle et la vitesse (le geysier de la vapeur sifflante, la fumée, le coup de vent stupéfiant d'un train passant à grande vitesse le long d'un quai)*. »

L'architecture des gares et des installations ferroviaires fait pénétrer d'emblée le voyageur ou le simple badaud dans la révolution industrielle. L'Embarcadère de 1846 qui offre une façade de style ionique n'éclairant en rien sur sa fonction est recouvert d'une charpente en fer dont la légèreté et la nouveauté frappèrent les contemporains⁶⁰⁷ et retinrent l'attention des premiers guides de voyages ferroviaires⁶⁰⁸. Même s'ils n'ont pas conscience que le fer est quarante fois plus résistant que la pierre et dix fois plus que bois⁶⁰⁹, tous perçoivent que la conjonction du fer comme matériau de support et du verre comme matériau de remplissage conduit au renversement des valeurs architectoniques en vigueur jusqu'alors.

D'après Alfred Gotthold Meyer, on assiste au renversement de la force et de la masse : la nouvelle architecture industrielle permet l'emploi d'un minimum de matériel statique pour une construction et exige de celui-ci des forces de résistance très considérables. Le résultat est la stabilité sans la masse. Mais aussi le renversement des limites de l'espace : les masses des murs se réduisent à de minces surfaces limitrophes. L'espace vide n'agit plus à l'intérieur par l'intermédiaire du mur et des voûtes mais seulement par lui-même ; il trouve aussi une expression directe à l'extérieur. Le plus spectaculaire pour l'œil est encore le renversement de la lumière et de l'ombre. Les nouveaux impératifs de la révolution industrielle réclament la plus grande quantité de lumière. C'est le toit de verre qui apparaît et, avec lui, la clarté sans contraste, le plein air avec son manque de détermination plastique des formes, tout comme son indétermination picturale. L'architecture de verre dissout les contrastes de lumière et d'ombre constitutifs de l'architecture traditionnelle. Elle produit, selon Meyer, un pur « *espace de clarté* ».

Un demi-siècle plus tard, la gare de Victor Laloux se remarque également par l'emploi systématique de matériaux emblématiques de l'âge industriel : le fer, la fonte, le verre⁶¹⁰ et

⁶⁰⁶ Michel Ragon, *L'architecture des gares*, p. 6.

⁶⁰⁷ La bibliothèque Sainte-Geneviève de Labrouste, communément mentionnée comme une des premières architectures métalliques en France pensée par un architecte, a commencé à être construite en 1843.

⁶⁰⁸ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires, Op. cit.*, p 202 : « Placée dans un des plus beaux quartiers de la ville, non loin du palais de justice et sur la promenade qui longe les jardins de la préfecture, la station de Tours, l'une des plus importantes de tout le parcours, présente un ensemble de constructions d'un style simple, mais très régulier, qui s'harmonise à souhait avec les édifices qui l'entourent ; de plus, grâce à une heureuse disposition des bâtiments qui la composent, elle réunit aux beautés monumentales de son architecture les avantages d'un service prompt et commode [...] A l'intérieur, la gare de Tours est tout aussi remarquable qu'à l'extérieur. La halle, ou embarcadère, est couverte en fer sur une longueur de 110 mètres et sur 33 mètres 60 centimètres de largeur. »

⁶⁰⁹ Wolfgang Schivelbusch, *Op. cit.*, pp. 50-51 citant Alfred Gotthold Meyer, *Eisenbauten. Ihre Geschichte und Asthetik*, Esslingen, 1907, p 11.

⁶¹⁰ Bertrand Lemoine, Sylvie Deswarte-Rosa, *L'architecture et les ingénieurs, deux siècles de réalisation*, Editions Le Moniteur, Paris, 1997, 278 p., ill.

permet, grâce à la production de volumes encore plus considérables, d'amplifier, de dilater aux dimensions mêmes de la gare cet « *espace de clarté* ». Les immenses verrières permettent un allègement de la structure et une large pénétration de la lumière naturelle. Même la traditionnelle façade de pierre ne sert que d'écrin à deux larges baies vitrées en demi-cercle s'inscrivant dans chacun des pignons accolés : les rosaces de la nouvelle cathédrale des temps industriels célébrée par Théophile Gautier⁶¹¹. L'omniprésence du fer dans l'armature du bâtiment rend possible un vaste espace dégagé. Les deux halles de trente et un mètres de portée ont été dessinées par les ingénieurs de la Compagnie du P.O. et réalisées par l'entreprise Moisant⁶¹² Laurent et Savey, qui réalise à la même époque les charpentes de la gare de Lyon (1896-1899), du Grand Palais à Paris (pour l'exposition universelle de 1900), du viaduc de deux mille mètres (pont en poutre en treillis) de la ligne 2 du métro parisien (1903). La fonte, plus fragile, mais plus malléable, est largement utilisée à des fins décoratives sur les piliers métalliques qu'elle enrobe. Mais ils sont aussi les symboles de la révolution industrielle triomphante, d'une époque sûre d'elle-même⁶¹³.

Les innovations technologiques ne se limitent pas à l'architecture. Ainsi, la nouvelle gare est dotée d'un système de chauffage par le sol au moyen de plaques de fonte, dont le calorifère est installé dans un local souterrain attenant à la cave du buffet⁶¹⁴. L'installation reproduit celle de la gare de Lyon dont « *les salles d'attente, ainsi que les salles de bagages, sont chauffées par des calorifères installés dans les caves qui règnent au-dessous de leur plancher*⁶¹⁵. »

Elle bénéficie aussi de l'éclairage électrique. En 1889, la Compagnie du P.O. décide pour la nouvelle gare de Tours, de substituer l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz. Comme elle est liée par un traité avec le concessionnaire du gaz de la ville, elle choisit de produire l'électricité par des moteurs à gaz. C'est d'ailleurs la solution qu'elle a déjà retenue, trois ans plus tôt, à Limoges. Mais là, il s'agissait d'un gaz pauvre fabriqué par la compagnie elle-même. A Tours, pour satisfaire aux besoins, l'usine nécessaire est construite et exploitée par la compagnie⁶¹⁶. La gare de Saint-Pierre-des-Corps, considérée alors comme un établissement subalterne (j'aurai l'occasion d'y revenir), ne bénéficiera des bienfaits de la fée Electricité que quelques années plus tard⁶¹⁷.

⁶¹¹ Théophile Gautier rendant compte de l'inauguration de la première gare du Nord, le 16 juin 1846, dans la *Presse*.

⁶¹² Madeleine Farges, *Armand Moisant, de l'architecture métallique aux fermes modèles tourangelles*, A. Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 2004, 96 p., ill. (16 p. de planches).

⁶¹³ La gare de Tours a été inscrite en 1984 à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques au motif que : « *L'intérêt architectural de la gare réside dans l'emploi de l'acier et du verre d'une manière qui est remarquable pour l'époque de sa construction. C'est une œuvre particulièrement représentative d'une grande architecture industrielle spectaculaire.* ».

⁶¹⁴ Voir les chroniques partielles et partiales d'Etienne Roze sur la nouvelle gare parues dans *Le Journal d'Indre-et-Loire* des 10, 12 et 18 mars 1899.

⁶¹⁵ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, p.278.

⁶¹⁶ Couvrat et Sabouret (Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieurs de la Voie de la Cie du P.O.), « La transformation des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps », in *La Revue Générale des chemins de fer*, septembre 1899, pp 137-151. P 151.

⁶¹⁷ CAH SNCF, 0039 LM 23 : Affaires militaires. Lettre en date du 24 octobre 1903 de l'ingénieur du 2^e arrondissement à l'ingénieur en chef sur le projet d'extension de l'éclairage électrique en gare de Saint-Pierre-des-Corps.

Une gare c'est avant tout l'omniprésence des horloges... synchronisées. En 1849, en France, l'horloger Garnier trouve la solution élégante au problème en concevant un système d'horlogerie électrique, une horloge-type commandant par conducteur électrique le mouvement synchrone des multiples horloges simplifiées installées à distance. Ainsi l'heure du méridien de Paris, affichée par des horloges dites régulateurs, placées à l'intérieur aussi bien qu'au fronton des gares, de manière à fournir les indications nécessaires aux voyageurs, aux expéditeurs et aux agents, devient progressivement avec les chemins de fer une référence de plus en plus commune de la vie quotidienne⁶¹⁸. L'horloge, présente partout dans le paysage ferroviaire, est aussi le symbole du triomphe d'une véritable religion laïque et scientifique de la maîtrise du temps. Avec ses horaires à la minute, son obsession de la ponctualité, le chemin de fer est l'aboutissement, le parachèvement d'une idéologie. Marquer le temps, c'est le maîtriser, le dompter pour le réduire au rang de simple facteur de production. Le sifflet du chef de gare et la sirène des ateliers vont ainsi scander un temps profane, scientifique, industriel dominé par la productivité, la division du travail ; et supplanter définitivement le temps religieux, contemplatif, subjectif des cloches. La gare est ainsi un lieu de pouvoir, car le chemin de fer participe pleinement à son exercice. En y organisant son ostensible représentation lors des inaugurations et des voyages officiels. En y accueillant ses représentants éminents : policiers et militaires, et ses instruments privilégiés : télégraphe, puis téléphone. Ils permettent la diffusion de l'information (dans les deux sens), rapprochent l'Autorité des administrés. Grâce au rail, le bras de l'Etat s'est considérablement allongé. Significativement, là encore, le service du Télégraphe est proche de la gare⁶¹⁹, et ce n'est pas un hasard si une ville aussi bien pourvue sur le plan ferroviaire abrite le siège d'un corps d'armée, vingt hectares de caserne et sera choisie en 1917 par l'état-major américain pour accueillir les services de l'arrière sous la direction du général Alexander.

Dans le domaine des télécommunications, le chemin de fer a toujours été à la pointe du progrès. En janvier 1845, Emile Pereire reçoit l'autorisation d'établir un télégraphe électrique sur le chemin de fer de Paris à Versailles. Mais c'est sur la ligne Paris-Rouen que, grâce à une subvention du gouvernement, est appliqué pour la première fois, le système perfectionné par Louis Bréguet. Dès 1852, le télégraphe électrique des chemins de fer est mis à la disposition du public. L'arrêté ministériel du 2 février 1857 règle le service de la télégraphie privée dans les gares et les stations, lesquelles sont équipées au fur et à mesure (en 1858, on compte 493 gares ou stations ouvertes à la télégraphie privée ; en 1860, il y en a déjà 625, en 1862, 753). En 1879, c'est le téléphone qui est accueilli par le monde du rail⁶²⁰. Ainsi, jusqu'à ce que l'Administration des Postes et Télégraphes soit en mesure de répondre aux besoins de la population, le chemin de fer, en plus du transport des personnes et des marchandises, assure aussi celui des informations⁶²¹. En 1882 encore, sur

⁶¹⁸ Georges Ribeill. *Op. cit.*, p. 352.

⁶¹⁹ AD 37, 6 P 43 : gares ouvertes à la télégraphie privée. Lettre du directeur des Postes et Télégraphes d'Indre-et-Loire, en date du 28 octobre 1882, au préfet d'Indre-et-Loire : « *J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien transmettre à M. le Maire de Tours, la lettre ci-joint relative à la demande d'adjonction d'un service télégraphique au bureau de poste de Tours-Gare. L'adoption de ce projet serait une mesure excellente pour la population de Tours.* »

⁶²⁰ Maryse Angelier, *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, Editions La vie du Rail, Paris, 1998, 495 p, ill. P. 258.

⁶²¹ AD 37, 6 P 43 : gares ouvertes à la télégraphie privée. Lettre du directeur d'Indre-et-Loire de la direction générale des Postes et Télégraphes, en date du 24 février 1891, au préfet d'Indre-et-Loire : « [...] *en vertu d'un principe uniformément appliqué, aucune gare située dans une localité pourvue d'un bureau*

une douzaine de communes de l'agglomération tourangelle pourvues de bureaux télégraphiques, quatre le sont toujours par le bureau télégraphique de gare⁶²².

L'impact des mutations technologiques du chemin de fer

Si le chemin de fer modèle le paysage de l'agglomération de Tours, il le modifie aussi constamment au gré des mutations technologiques qui l'affectent. Ces transformations se sont inscrites, à la fois, dans la longue durée et à une vaste échelle : la mise en place d'un nœud ferroviaire et de ses indispensables installations ne passe pas inaperçue en raison même de son impact immédiat et conséquent, mais aussi à long terme, sur l'environnement et le paysage. D'autres mutations, plus subtiles, plus discrètes, souvent à une bien plus petite échelle ont tout autant profondément transformé l'environnement et le paysage. Dans un premier temps, beaucoup n'ont pas été perçues en raison même de leur faible ampleur dans le paysage, de leurs effets différés, de la rapide accoutumance de l'esprit humain à de fréquentes mais faibles modifications de son environnement. Pour certaines, en raison de leur invisibilité ou de leur faible visibilité ; alors que, paradoxalement, ce sont ces mutations qui, à terme, auront le plus de répercussions sur le paysage ! Allons du plus visible au presque imperceptible.

Dans les années 1930, la technologie de la traction vapeur a pratiquement atteint la limite de ses possibilités en matière de vitesse, en raison de la complexité croissante des solutions techniques à mettre en œuvre et de la consommation, elle aussi croissante, de charbon. La Compagnie du P.O., toujours à la pointe du progrès technique et, partant, de la vitesse, s'est lancée dans l'électrification de ses lignes dès 1923. En juillet 1933, c'est donc un plan à long terme qui se prolonge avec l'électrification de la ligne Orléans-Tours, la section Paris-Orléans étant antérieur. L'électrification se marque alors par la multiplication des caténaires le long des voies électrifiées, l'apparition de nouveaux édifices comme la station de transformation électrique également appelée sous-station des Epines Fortes à Saint-Pierre-des-Corps, un grand bâtiment industriel à larges baies, dont « *l'architecture a été mise en harmonie avec celle de la région* »⁶²³. Et, corrélativement, par la disparition progressive des châteaux d'eau, des grues hydrauliques, des estacades à charbon, des rotondes et des dépôts de locomotives traction. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la vapeur conserve une position dominante dans les grands pays industrialisés. Le parc de la S.N.C.F. comprend alors 17 142 locomotives à vapeur, pour 751 électriques et 10 diesels. En 1971, la situation est inversée : le parc des locomotives à vapeur se réduit à 341 engins concurrencés par 2216 électriques et 2082 diesels⁶²⁴. En une génération, le parc

télégraphique de l'Etat (soit principal, soit municipal) ne peut participer au service de la télégraphie privée que dans l'intérêt exclusif des voyageurs circulant dans les trains, toutes les autres opérations étant exclusivement réservées au bureau de l'Administration. »

⁶²² AD 37, 6 P 43 : Gares ouvertes à la télégraphie privée. Etat du 9 mai 1882 indiquant les communes pourvues de bureaux télégraphiques et celles qui sont desservies par d'autres bureaux. Tours : bureau télégraphique ; Saint-Cyr : bureau télégraphique de Tours ; Fondettes : bureau télégraphique ; La Membrolle : bureau télégraphique de Mettray ; Mettray : bureau télégraphique de gare ; Sainte-Radegonde : bureau télégraphique de Tours ; Saint-Symphorien : bureau télégraphique de Tours ; La Ville-aux-Dames : bureau télégraphique de Tours ; Joué-lès-Tours : bureau télégraphique de gare ; Montlouis : bureau télégraphique de gare ; La Riche : bureau télégraphique de Tours ; Saint-Pierre-des-corps : bureau télégraphique de Tours ; Vouvray : bureau télégraphique.

⁶²³ *PO-Midi Illustré* de juillet 1933.

⁶²⁴ François Caron, *Op. cit.*, p.266.

d'engins de traction est presque divisé par quatre, celui des locomotives à vapeur par cinquante ! Un tel bouleversement technologique entraîne nécessairement une modification en profondeur du paysage ferroviaire, mais aussi de l'environnement et du paysage de l'agglomération toute entière.

D'autres évolutions technologiques lisibles dans le paysage concernent la signalisation avec le passage de la signalisation mécanique à la signalisation lumineuse. Les hauts mâts des sémaphores bloc Lartigue, les signaux mécaniques implantés sur de lourdes potences horizontales dans les gares, les triages et aux bifurcations cèdent le terrain devant les signaux lumineux plus graciles et plus discrets. De même, des postes d'aiguillage de béton et de verre remplacent les vénérables cabines Saxby reconnaissables à leur habit de briques rouges ou à leur bardage de bois. Les nouveaux équipements bénéficient d'une esthétique dans l'air du temps où prime la modernité et l'économie. La voie ferrée ne se remarque plus uniquement par un ballastage plus ou moins visible en raison des ouvrages d'art qui l'accompagnent. Elle quitte un univers largement bidimensionnel⁶²⁵ pour pénétrer totalement dans le monde tridimensionnel. Le paysage ferroviaire acquiert une nouvelle ampleur, une nouvelle profondeur.

Le chemin de fer est une activité nécessitant une importante main d'œuvre. Main d'œuvre d'autant plus indispensable et omniprésente que l'on ne dispose pas des technologies permettant de s'affranchir de sa présence. Souvenons-nous des milliers d'hommes trimant à édifier à la pioche et à la pelle des voies ferrées qui, un siècle plus tard, résonnent seulement du vacarme de monstres mécaniques. Après la construction, l'exploitation et l'entretien des lignes requièrent la présence permanente et vigilante d'un personnel nombreux.

La surveillance de la voie, exposée à toutes sortes d'incidents ou d'actes de malversation, est confiée à divers corps de métiers : gardes-ligne, gardes-barrière, surveillants divers. Ils sont mobilisés sans discontinuité en roulements de deux fois douze heures, les effectifs étant simplement réduits la nuit. A l'origine, faute de savoir les actionner à distance, la commande manuelle des signaux et des aiguilles est confiée à des agents qui, loin des gares, sont investis du même coup des tâches de surveillance de ces dispositifs essentiels à la sécurité de l'exploitation mais aussi fragiles et vulnérables. L'entretien de la voie est assuré en règle générale par des équipes de piqueurs, poseurs, cantonniers affectés de manière permanente à un tronçon de ligne. Le « canton » constitue le tronçon de ligne élémentaire de quelques kilomètres que peut parcourir et inspecter en une journée de marche le cantonnier⁶²⁶. Ainsi, soixante-deux gardes-ligne étaient répartis le long des trente-six kilomètres des lignes de Versailles-Rive droite et de Saint-Germain lors de la mise en service à la fin des années 1830. Ils étaient munis de drapeaux pendant le jour et de lanternes pendant la nuit pour communiquer aux mécaniciens les trois messages d'arrêt, de ralentissement ou de voie libre, et placés suffisamment proches les uns des autres pour pouvoir s'annoncer à l'aide d'un sifflet ou d'une corne, l'approche d'un train⁶²⁷... A ces hommes, il faut encore ajouter le personnel pléthorique et omniprésent des sémaphoristes, aiguilleurs, gardes-barrière qui forme le peuple des Voies et anime le paysage ferroviaire

⁶²⁵ Très tôt le paysage ferroviaire s'est orné de poteaux télégraphiques qui, avec le temps, se sont chargés de nappes de fils télégraphiques puis téléphoniques... avant de disparaître avec le recours à la fibre optique enterrée...

⁶²⁶ Georges Ribeill. *Op. cit.*, pp. 231-233.

⁶²⁷ Georges Ribeill. *Ibid.*, p. 276.

d'une présence humaine permanente et visible par les petits édifices bâtis à son intention⁶²⁸. Et aussi leur adjoindre le peuple des Gares composé de la foule des commis, facteurs, portefaix, commissionnaires⁶²⁹, cochers de fiacre ou d'omnibus, personnel des buffets, concessionnaires de bibliothèque de gare⁶³⁰, etc.

Les travaux, de construction comme de réparation ou d'entretien, mais aussi l'exploitation quotidienne du chemin de fer nécessitent également le recours massif aux animaux de trait⁶³¹. Dans les gares, des chevaux participent aux opérations de composition des convois, de triage et de tractage des wagons⁶³². Sans même parler de la flotte immense des fiacres, omnibus et autres véhicules hippotractés transportant voyageurs et marchandises depuis ou vers les gares. Jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'activité du « cheval de fer » est ainsi tributaire de la participation de son cousin équin.

Le constant progrès technique et les non moins constants déficits de la S.N.C.F.⁶³³ conduisent, par le biais de l'automatisation, des fermetures de lignes et d'installations, au recul de la présence humaine. Le phénomène est particulièrement sensible avec les passages à niveau. On commence, là où la chose est possible, par supprimer les barrières et le gardiennage⁶³⁴, puis on automatise l'installation ou on la supprime et la remplace par un

⁶²⁸ AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les adjudications de travaux. Arrêté préfectoral du 11 septembre 1844 pour l'adjudication de la construction de maisons de gardes, de guérites et de barrières sur la ligne Orléans-Tours. S 4091 : Plans des terrains de l'Etat occupé par les chemins de fer. Plan d'une maison de garde avec jardin accolée à la levée du Cher, au croisement avec la ligne de Tours à Bressuire.

⁶²⁹ AD 37, S 2461 : Gare de Tours. Lettre de réclamation du 24 mars 1848 des commissionnaires de la ville au préfet d'Indre-et-Loire au sujet des rixes qui ont lieu à l'embarcadère entre les commissionnaires de la ville et les facteurs d'omnibus Hirvoix et Cie.

⁶³⁰ AD 37, S 2202 : Gérance de buffets 1896-1920. Lettre de l'Ingénieur en chef du Contrôle et Surveillance des Chemins de fer, en date du 7 décembre 1893, au préfet d'Indre-et-Loire. Rapport concernant la demande de « *Mme Veuve Bourget, gérante des buffets de Chinon et de Tours-Etat tendant à obtenir l'autorisation d'exercer son industrie dans ces deux gares.* »

⁶³¹ AD 37, S 2194 : Instructions ministérielles. Circulaire en date du 26 août 1847 du sous-secrétaire d'Etat des Travaux Publics aux préfets sur les précautions à prendre pour l'emploi des chevaux aux travaux de la voie : « *Les transports, au moyen de tombereaux attelés de chevaux, du sable ou des cailloux destinés au ballastage de la voie peuvent engager le gabarit et provoquer des accidents graves en accrochant un train qui passe.* »

⁶³² Pierre Lherbon, *Les trains et tramways en Eure-et-Loir*, Le Club de Modélisme du Pays Chartrain, Limoges, 2008, 93 p., ill. Voir, page 55, la manœuvre de wagons tractés par des chevaux en gare de Maintenon. Voir également la collection en ligne de cartes postales anciennes de Touraine du Conseil Général d'Indre-et-Loire <http://web-2.cg37.fr/dipwebv4/adcpst/template/index.htm>, notamment une vue de la gare des marchandises de Tours.

⁶³³ *Où en est le chemin de fer*, Brochure de la S.N.C.F., Février 1950, 63 p. et annexes.

⁶³⁴ 209 W 51 : Police des chemins de fer (1908-53). Courrier du 4 avril 1941 du Secrétaire d'Etat aux Communications aux Préfets sur l'arrêté du 9 février 1941 portant sur la suppression des barrières de passage à niveau. L'objectif est de faire des économies : « *A cet égard, de substantielles économies peuvent résulter de la suppression des barrières et du gardiennage des passages à niveau dont la fréquentation, tant ferroviaire que routière, est faible et où mes conditions de visibilité sont assez bonnes pour qu'aucun risque sérieux ne soit à redouter.* »

passage supérieur ou inférieur⁶³⁵. Les gares de faible importance subissent un sort similaire⁶³⁶. On assiste alors à l'apparition d'un véritable désert humain.

L'impact environnemental

Les mutations technologiques du chemin de fer ont également un impact sur l'environnement. Là aussi, du plus spectaculaire au plus insignifiant... à première vue. Une nouvelle fois commençons par le plus visible et le plus ancien.

Je l'ai déjà dit, les travaux de terrassement de la voie ferrée, par *voie de compensation*, par *voie de dépôt* ou par *voie d'emprunt*, bouleversent le paysage à une échelle encore inédite. Entre Orléans et Tours, « *le ballast employé comprend une quantité de 489 077 mètres cubes de sable tiré de la Loire ou de sablières ouvertes aux environs de la voie*⁶³⁷. » Les stigmates en sont visibles le long de la ligne sous formes de mares stagnantes, ou, dans les endroits secs, de sortes de carrières d'où la végétation a généralement disparu. Le sable et le jard de Loire sont des matériaux de tout premier choix. Le chemin de fer permet leur transport en région parisienne où ils sont particulièrement appréciés⁶³⁸ et provoque, à terme, le déséquilibre du milieu fluvial.

Les ouvrages d'art et les remblais ferroviaires constituent un facteur aggravant des crues. Dans la Varenne, les remblais sont autant de levées qui vont piéger, endiguer les eaux et en accroître la dangerosité. Les rampes d'accès aveugles des viaducs en travers du lit majeur de la Loire et du Cher forment de redoutables barrages. Les édiles de la commune de Saint-Étienne-extra en avaient prédit les funestes conséquences quelques années avant leur survenue : « *La construction d'un pont sur la Loire au-dessous de Montlouis a nécessité celle d'une digue transversale entre la levée septentrionale et ce pont, digue d'une dimension telle qu'il est impossible qu'elle soit jamais emportée par les glaces. Qu'en résultera-t-il ? que dans un temps plus ou moins éloigné, un hiver rigoureux occasionnant sur la Loire une débâcle, même moins formidable qu'en 1789, l'effort des glaces, resserrées par cette digue transversale, se portera en entier sur la levée méridionale en amont du pont destiné au chemin de fer, et que, si une rupture s'ensuivait, une grande partie des glaces et des eaux se porterait avec fureur dans l'espace compris entre cette levée et celle qui part de Rochepinard, et se ferait jour à travers les faibles digues du canal ; en sorte que la ville se trouverait inondée sans qu'il fût possible d'y mettre obstacle*⁶³⁹. »

⁶³⁵ AD 37, 209 W 54 : Suppressions de passages à niveau.

⁶³⁶ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Courrier en date du 29 janvier 1952 de l'Inspecteur principal de la Région Sud-Ouest de la SNCF au préfet d'Indre-et-Loire : « *Le trafic de la gare de Neuillé-le-Lierre ne justifie plus, en effet, la présence d'un agent du cadre permanent et il a été décidé, en raison des sévères économies que doit faire la SNCF, de substituer un 'gérant contractuel' au chef de halte actuel.* »

⁶³⁷ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires. Op. cit., p. 116.*

⁶³⁸ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 120 : « [...] *une entreprise privée, la Société des établissements Evrat, a entrepris l'exploitation des alluvions de la Loire à Saint-Pierre-des-Corps. Au lieu appelé communément 'la drague', les chalands remplis des matériaux puisés dans le fleuve, sont déchargés par un pont transbordeur établi à cheval sur la route d'Amboise et un embranchement particulier. Chaque semaine deux trains de 1200 tonnes peuvent être dirigés sur Vitry-sur-Seine ou la Société Evrat à son entrepôt.* »

⁶³⁹ *Mémoire pour la commune de Saint-Étienne, Op. cit., p.19* (Lettre du 17 décembre 1843).

Une douzaine d'années plus tard, les édiles de la commune de La Riche attirent à leur tour l'attention sur le danger des infrastructures ferroviaires. *« Le conseil appelle d'une manière toute particulière l'attention de l'administration des Ponts et Chaussées sur les travaux entrepris à Saint Côme par le chemin de fer de Tours au Mans. Ces travaux semblent créer un danger sérieux pour la commune et le débordement qui vient d'avoir lieu indique surabondamment que ses inquiétudes sont bien fondées. En effet, la petite levée qui protège les terrains de Saint Côme contre les crues ordinaires est moins élevée que la crue de la Loire et dans toutes les crues dépassant 6 mètres tous les terrains défendus par ces levées seront inévitablement submergés, c'est ce qui est arrivé à la dernière crue et en 1846. [...] Mais le chemin de fer établi en travers un énorme remblai qui arrête l'écoulement des eaux entrées, surchargent considérablement la grosse levée et en amènera la rupture, c'est ce qui serait arrivé nécessairement à la dernière crue si le remblai du chemin de fer qui n'était pas encore consolidé par des perrés n'avait été entraîné par les eaux et donné ainsi un libre écoulement, tel qu'il existait auparavant. Le conseil réclame avec instance la construction de deux arches sous ce remblai, ce travail est indispensable pour s'assurer contre la rupture de la grosse levée de la Loire en amont de Sainte Anne ; cette rupture serait d'autant plus grave que le remblai du chemin de fer du Mans qui s'étend du nord au midi dans toute la largeur de la commune faisant refluer les eaux, amènerait une hauteur d'eau extraordinaire jusqu'à Sainte Anne et même dans toute la partie ouest de la ville. Indépendamment du danger général pour toute la commune, le niveau d'eau se trouverait si considérablement augmenté dans les bâtiments de Saint Côme, qu'il serait presque indispensable d'abandonner ces bâtiments qui renferment 10 à 12 ménages⁶⁴⁰. »*

L'annexion de la commune de Saint-Étienne-extra rend indispensable la destruction des remparts et remet en cause le Mail afin de pouvoir relier les réseaux viaires de Tours et de Saint-Étienne. L'implantation de l'Embarcadère à l'emplacement d'une des portes bastionnées de Tours sert de justification et de prélude à la démolition complète de l'ancienne fortification qui sera décidée en 1861. La trouée réalisée permet la création de la rue du Rempart, dont le caractéristique tracé en chevrons suit l'ancienne fortification, et de la rue de Bordeaux. Elle ouvre aussi une brèche béante dans laquelle s'engouffrent les eaux de la crue centennale de 1846...

Aux visibles ravages meurtriers du fleuve s'ajoute la menace épidémique constatée et dénoncée par le Docteur Charcellay : *« les grandes inondations déposent une boue limoneuse et produisent une odeur sui generis (comparable à celle que détermine parfois le rouissage du chanvre), nauséabonde, extrêmement fétide, qui est un puissant élément d'infection atmosphérique. C'est pourquoi l'influence morbigène des effluves délétères ne tarde pas à éclater dans les pays qui ont été couverts par les eaux. »* La responsabilité du chemin de fer est, une nouvelle fois, confirmée : *« nous le ferons remarquer ici, les travaux qui sont exécutés depuis 1856 autour de notre cité, pour établir sur un vaste périmètre des moyens de défense permanente, dépassant de beaucoup le niveau des plus hautes eaux (7,55 m, le 3 juin 1856), n'ont pas peu contribué à la production des effluves telluriques. Nous en dirons autant des travaux nécessités, à l'ouest de Tours, par la construction des chaussées et viaducs de la ligne du Mans, commencés en 1855 et finis en 1858⁶⁴¹. »*

⁶⁴⁰ AD 37, E Dépôt 195 La Riche D2. Délibération du Conseil municipal du 29 juin 1856 faisant le point sur les conséquences de la crue de juin 1856.

⁶⁴¹ Jean Charcellay, *Op. cit.*, pp. 9-10.

Abandonné par la navigation anéantie par la féroce concurrence du rail, ne présentant plus d'intérêt économique, le fleuve est livré à lui-même. Il ne redevient pas plus sauvage qu'un ancien pacage méditerranéen n'évolue spontanément en forêt primaire : il se dégrade et son environnement avec lui. Plus entretenus, les aménagements antérieurs deviennent autant d'obstacles à l'écoulement des eaux ; amplifient les effets des crues ; favorisent l'érosion de ses berges, l'affouillement des digues et des piles des ponts...

La végétation qui envahit les rives désertées est cousine de celle qui colonise les friches industrielles de la Varenne, les *no man's lands* du domaine ferroviaire : elle témoigne d'une nouvelle transformation en gestation du paysage. Après avoir largement perturbé des équilibres écologiques, dévasté des biotopes, le rail génère à son tour de nouveaux environnements, participe - involontairement - à la mise en place d'un nouvel environnement. Des biotopes nouveaux se créent dans ces espaces délaissés, abandonnés, ou simplement rendus inaccessibles à l'homme par les circulations ferroviaires. Le déclin du rail facilite la constitution de niches écologiques, de « sanctuaires » grâce à l'apparition et la multiplication de friches industrielles. Des biocénoses s'y développent, des espèces végétales et animales s'implantent, prospèrent... Ainsi, jusqu'au cœur de la ville, la voie ferrée et ses dépendances servent d'asile à des colonies de lapins de garenne, à des renards, des blaireaux ; des espèces végétales endémiques resurgissent dans les terrains ferroviaires délaissés ; de nouvelles espèces propagées par le chemin de fer colonisent le domaine du rail⁶⁴². A tel point que, très tôt, on règlementa les activités cynégétiques dans l'enceinte du chemin de fer⁶⁴³. Ce qui prouve, au passage que, si l'on y chassait, c'est bien parce qu'il y avait du gibier...

⁶⁴² Voir les observations à la gare de Laroche de végétaux exogènes disséminés par le chemin de fer le long de ses emprises dans « Excursions botaniques en forêt d'Othe », *Bulletin de la Société des Sciences historiques et naturelles de l'Yonne*, 1^{er} semestre 1903, Auxerre, pp. 133-137 repris dans *Historail* n°2, p. 85 : « Comme le train donne plus d'une heure d'arrêt à Laroche, nous en avons profité pour explorer les abords environnants du canal de Bourgogne. Nous aimons à visiter les gares parce qu'en général, on y récolte des plantes nouvelles. La plupart des végétaux sont, surtout par leurs graines, voyageurs et aptes à la colonisation. Aujourd'hui les chemins de fer forment le meilleur véhicule pour leurs pérégrinations. Transportés au loin par les wagons, les germes sont disséminés sur les parcours, et notamment dans les gares où ils deviennent souvent la base de stations nouvelles. C'est ainsi qu'à Laroche, nous avons eu à signaler, à une date relativement récente, le *Diplotaxis tenuifolia* [diplotaxis à feuilles ténues, dit roquette jaune]. Il est sans doute venu, par marchandises, de la gare de Lyon-Paris, où il foisonne sur les décombres. Avant, nous ne le connaissions pas pour le département. A côté s'est également fixé le *Lepidium draba* [passerage drave] que nous rencontrons aujourd'hui dans maints endroits sur le talus de la voie. [...] les chambres d'emprunt des chemins de fer sont aussi, au bout de quelques années, de bonnes stations botaniques. Celle de Laroche est une des meilleures. Nous y avons reconnu en passant *Carex paniculata* et *Pseudocyperus* [carex paniculé et faux-souchet], *Blysmus compressus* [blysmes ou scirpes comprimés], *Epilobium palustre* [épilobe des marais] et plusieurs *Potamogeton* comme *Perfoliatus*, *Pectinatus* et *Lucens* [potamot perfolié, pectiné et luisant]. Mais l'heure était arrivée de reprendre le train qui nous déposa bientôt à la gare de Joigny. »

⁶⁴³ AD 37, S 2194. Circulaire du ministre des Travaux Publics en date du 26 décembre 1859 aux administrateurs du chemin de fer sur l'interdiction de chasser dans l'enceinte du chemin de fer : « Je vous invite à donner à tous les agents de votre exploitation les ordres les plus formels pour qu'ils s'abstiennent complètement, et en toute circonstance, d'une part, d'emporter des armes à feu avec eux pendant leur service, et, d'autre part, de se livrer à l'exercice de la chasse dans l'enceinte du chemin de fer. »

Chapitre 3 : La longue durée dans le paysage ferroviaire

Nous avons observés les mutations, les révolutions, les bouleversements engendrés et supportés par le chemin de fer. Attachons-nous maintenant aux permanences, aux lents et vastes mouvements des hommes et des choses. Au premier abord, tout a évolué si vite. Une étoile ferroviaire arrivée à sa maturité en un demi-siècle, un système à son acmé dans l'entre-deux guerres, un déclin amorcé *ante bellum* et qui se confirme et s'accroît *post bellum*. Et pourtant... Au-delà de l'écume des tourbillons du changement, bien des phénomènes sont comme enchâssés dans l'ambroisie du temps. A une autre échelle, ce qui semblait une révolution revêt les aspects d'une évolution dans la continuité ; les pulsations du temps long dictent un autre rythme.

Les infrastructures et les paysages

L'artificialisation progressive de la Varenne ne doit pas laisser succomber à l'illusion romantique d'une Nature vierge baignée par le « *dernier fleuve sauvage* » d'Europe. La grande plaine inondable est anthropisée de longue date. La déforestation est multiséculaire, la canalisation des débordements fluviaux au moyen de *tucies*, de *levées* remonte au Moyen Age. Egalement anciens les aménagements du fleuve pour les besoins de la circulation et de l'industrie, le défrichement et la mise en valeur des zones marécageuses ou pentues. Pourtant, il ne s'agit encore là que d'une lente transformation paysagère, d'un « jardinage » à vaste échelle. Partout dans ce paysage peuplé de vignes soigneusement entretenues, de peupleraies alignées au cordeau, de jardins maraîchers, l'*ager* et le *saltus* cèdent progressivement le pas à l'*urbs* triomphante. La nature y est de plus en plus domestiquée, artificialisée. La part laissée à la faune et à la flore se réduit, repoussée aux limites d'une agglomération urbaine proliférante. Les transformations radicales, visibles de loin et presque de partout, dans le paysage n'apparaissent pas avant le second XVIII^e siècle avec la percée de la Méridienne qui remodèle, non seulement la ville mais tout son plat pays ; puis dans les années 1820/1830 avec le percement du canal de jonction, les premiers grands projets d'urbanisme de Tours et les débuts timides de son industrialisation. Le chemin de fer va être, à la fois, la cause et l'agent du premier bouleversement de grande ampleur et en profondeur du paysage.

Mais cette révolution ferroviaire et paysagère dissimule une étonnante continuité et souvent une synergie entre les divers systèmes techniques de transport. La différence essentielle entre eux réside dans leurs contraintes techniques inhérentes. La batellerie ne peut se passer du tapis roulant liquide que constitue la voie d'eau. Elle dépend étroitement de la réalité des bassins hydrographiques, de la topographie, d'une alimentation suffisante et régulière en eau. Depuis longtemps, le fleuve et ses affluents sont anthropisés. Des chemins de halage, des digues, des ports fluviaux en bordent les rives. Le lit du fleuve est aménagé, semé d'îles artificielles, de moulins, d'écluses ; son cours est canalisé par des chenaux. Si la navigation y est toujours aléatoire, elle a néanmoins été rendue plus commode par tous ces ouvrages d'art, ces aménagements, ce patient travail des hommes. Le canal est une nouvelle étape dans cette maîtrise, cette artificialisation du milieu naturel au profit exclusif de l'homme.

Jusqu'à l'arrivée du rail, la voie d'eau est l'axe de communication privilégié. Observé à grande échelle, le tracé de la ligne d'Orléans à Tours apparaît comme un décalque - plus commode, moins soumis aux aléas - de la voie d'eau à laquelle il est parallèle. A l'échelle de Tours et de son plat pays, le long ruban des lignes d'Orléans à Tours et de Tours à

Nantes se présente comme une voie de substitution plus performante. Le rail permet une « *émancipation des limites de la nature organique* »⁶⁴⁴, mais il ne peut pas échapper totalement aux contraintes de la géographie et de l'histoire. La voie ferrée est étroitement dépendante des limitations que lui imposent la courbe et la pente qui influent considérablement sur le tracé, le profil de la ligne. Les premiers projets ferroviaires au début des années 1830 ne sont, sous un certain angle, que la continuation - dans une traduction technique nouvelle - d'anciens projets d'axes de communication et de transport⁶⁴⁵. J'ai déjà évoqué les liens étroits unissant, à ses débuts, le chemin de fer balbutiant avec les canaux, la batellerie. Des contraintes topographiques et techniques similaires, des ingénieurs ferroviaires ayant d'abord exercé leurs talents sur l'aménagement de la voie d'eau : tout concourrait à associer dans les esprits et les desseins des systèmes de transport vus comme apparentés et devant fonctionner en synergie.

L'interface constituée par les ports fluviaux, les gares du canal est progressivement remplacée, à Tours, par celle de la gare des marchandises de l'Embarcadère, le quartier des Docks et les entrepôts du IX^e Corps d'armée attenants ; puis, plus tard, par les embranchements particuliers des zones industrielles du *Meneton*, de La Riche et de la gare de triage de Saint-Cosme. A Saint-Pierre-des-Corps, cette fonction est assurée par la gare de triage, les Magasins Généraux, puis ensuite élargie aux zones industrielles qui viennent s'établir le long des voies ferrées jusqu'à la Ville-aux-Dames. Les quais des ports fluviaux qui animent le paysage de l'agglomération de Tours jusqu'au XIX^e siècle font progressivement place aux quais de transbordement, de chargement des gares de marchandises, des zones embranchées. Le « tapis roulant » de la voie de circulation majeure n'est plus l'élément liquide, mais deux bandes d'acier posées de chant... avant qu'elles ne soient supplantées par un ruban d'asphalte.

Plus efficace alors que la voie de terre reposant encore sur l'énergie animale, le rail s'y substitue aussi, développant ses rubans métalliques selon le même axe. Là encore, à l'échelle appropriée, on constate que les lignes de Tours à Sargé et de Tours à Bordeaux remplacent avantageusement la route d'Espagne qui avait, au XVIII^e siècle, provoquée et justifiée le premier bouleversement urbanistique de Tours. En examinant la carte de Nicolas Sanson et Melchior Tavernier⁶⁴⁶ nous pouvons y faire d'intéressantes découvertes. La ligne de chemin de fer d'Orléans à Tours reprend largement le tracé de la ligne de poste : Orléans, Blois, Amboise, Montlouis... La ligne Paris-Tours via Chartres prônée par Alexandre Corréard suit le tracé de la « Poste aux chevaux » au moins jusqu'à Chartres. La ligne de Tours à Nantes reprend largement le tracé de la ligne de poste qui suivait la vallée de la Loire. La ligne de Tours à Bordeaux recouvre largement le tracé de la « Poste » : Montbazou, Châtellerault, Poitiers, Couhé... La ligne de poste vers l'Espagne au départ de

⁶⁴⁴ L'expression est empruntée à Werner Sombart qui l'utilise à plusieurs reprises (*Modernier Kapitalismus*, 1902, vol. 2, p. 215-216 ; vol. 3, p 97 : Cette émancipation repose sur l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles sources d'énergie. Le bois, qui « *était jusqu'alors le matériau de construction et le combustible universel, est remplacé par le fer et le charbon. Les forces éolienne, hydraulique et animale sont remplacées par d'autres, et tout d'abord par la vapeur qu'on peut à la fois produire et multiplier librement, et qu'on peut créer artificiellement sans l'aide du procès d'organisation de la nature.* »

⁶⁴⁵ Eugène Surville, *Enquêtes. Parallèle entre le canal latéral à la basse Loire et le chemin de fer d'Orléans à Nantes*, Danicourt-Huet, Orléans, 1823.

⁶⁴⁶ Graveur et imprimeur ordinaire du roi à Paris, Melchior Tavernier a réalisé en 1632 une carte, dessinée par Nicolas Sanson, « *L'état de la route de la Poste aux Chevaux en 1632* », qui indique le maillage des lignes et des relais de poste instaurés en 1627 par Louis XIII.

Blois par Montrichard, Montrésor, Loches, Ligueil sera plus tard suivie en partie par le tracé de la ligne des C.F.D.

C'est, avec un système technique primitif de la phase « *éo-technique* », une anticipation du réseau de communication et de transport⁶⁴⁷ que va développer le chemin de fer pendant la phase « *paléotechnique* », puis l'automobile lorsqu'elle aura atteint sa maturité⁶⁴⁸. Primitif car, au-delà des appellations de routes impériales venant supplanter celles de routes royales avant de céder le pas aux routes nationales, ce système éo-technique a emprunté le tracé, à peine modifié souvent, des anciennes voies romaines réutilisant commodément les vieux chemins gaulois. Dans la Varenne, le tracé final de la ligne d'Orléans à Tours suit la rue de Paris, partie urbaine du chemin départemental n° 27, appellation administrative de la route de Saint-Avertin qui n'est que l'ultime avatar de l'ancienne voie romaine entre Venciacum (Saint-Avertin) et Caesarodunum (Tours). A son tour, l'Embarcadère conçu et perçu comme une nouvelle porte de la ville est érigé à l'emplacement d'une ancienne porte fortifiée de la cité⁶⁴⁹.

Longtemps, les voies de communication terrestres ont été parallèles à la Loire, axe majeur de communication. Le réseau viaire du Tours de la première moitié du XIX^e siècle est encore très largement hérité du tracé médiéval calé sur le fleuve. Les voies assurent la desserte des ponts, des ports fluviaux et des gares du canal, l'accès aux chemins de halage. Ce tracé est remis en cause avec l'arrivée et le développement du rail : désormais, il accompagne les voies ferrées. La rue de Paris, nouveau quai en pleine terre, draine le flux des marchandises sortant de l'Embarcadère. Les rues Blaise Pascal et Saint-Lazare, bordant les installations des compagnies du P.O. et de l'Etat, absorbent flux de marchandises et flots de cheminots se rendant aux Ateliers. La même situation se reproduit à Saint-Pierre-des-Corps avec la rue des Ateliers desservant les Ateliers de la C.G.C.E.M., l'avenue de Stalingrad longeant et desservant le dépôt traction, la sous-station des Epines Fortes...

Dans le premier XIX^e siècle, avant l'arrivée du chemin de fer, le développement de Tours se fait le long des routes en raison des flux de circulation en direction des agglomérations du département ou du reste du pays. Au nord, la Tranchée qui mène vers Paris et Le Mans. Au sud, la route de Saint-Avertin (l'actuelle Edouard Vaillant), la route de Bordeaux (l'actuelle avenue de Grammont), et la route de Chinon (l'actuelle rue Giraudeau). Le Mail constitue alors la seule rocade permettant de contourner la ville, mais sans franchir encore ses fortifications. Pendant presque un siècle, le chemin de fer, hégémonique, brouille le jeu en imposant souvent ses emprises comme autant d'axes et de points d'appui à l'urbanisation. La voie de terre, alors le système technique de transport le moins performant⁶⁵⁰, est reléguée à la seule ingrate liaison terminale, quand elle n'est pas

⁶⁴⁷ Sur cette notion de réseau dans la perspective de la longue durée, voir l'article de Nicolas Verdier, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux* n° 68, février 2007, pp. 7-21.

⁶⁴⁸ Lewis Mumford a forgé et défini les concepts d'éco-technique et de paléotechnique : « *La phase éco-technique est celle de l'eau et du bois, la phase paléotechnique est celle du complexe charbon-acier* » (L. Mumford, *Technics and Civilization*, New York, 1963, p. 110 cité par Wolfgang Schivelbusch, *Op. cit.*, p. 43.)

⁶⁴⁹ Pierre Leveel. *Op. cit.*, p. 230. Illustration n° 14 : Plan parcellaire des abords de l'Embarcadère (1845).

⁶⁵⁰ A la différence de la circulation sur l'eau, la circulation par voie de terre est à ce moment le point le plus faible dans la chaîne capitaliste d'*émancipation des limites de la nature organique*. L'énergie animale sur laquelle elle est fondée ne peut dépasser un seuil déterminé, à la vérité peu élevé. C'est là un des principaux arguments en faveur du remplacement des chevaux par des locomotives à vapeur, ainsi chez Nicolas Wood

conurrencée par le tramway, ce chemin de fer urbain qui se faufile dans les rues et sur les routes de campagne. *L'émancipation des limites de la nature organique* qui avait assuré la suprématie du rail sur la voie d'eau, entraîne, dès l'entre-deux guerres, la montée en puissance de l'automobile qui peut s'affranchir du « tapis roulant » du rail. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, le développement urbain renoue avec le rôle prédominant de la route. La ligne Tours-Bordeaux qui avait supplanté en la doublant la route d'Espagne connaît, à son tour, un sort similaire. La RN 10, puis l'autoroute A10 constituent désormais l'axe majeur nord-sud de l'expansion de l'agglomération comme dans le second XVIII^e siècle.

Le succès d'un carrefour se traduit fréquemment par son blocage progressif en raison de l'intensification de la circulation. L'étoile ferroviaire de Tours n'a pas échappé à cette malédiction du succès et de l'engorgement conjoints. De la prise de conscience de cette situation sont nées les courbes de raccordement et la gare de manœuvres de Saint-Pierre ; puis, dans les années 1870, les projets d'une ceinture ferroviaire encerclant l'agglomération et permettant d'éviter la gare en cul-de-sac congestionnée. Réalisations et projets ferroviaires sont l'anticipation des rocales routières, puis autoroutières qui vont, par la suite, se succéder, à mesure du développement de l'agglomération grâce à l'avènement de l'automobile.

Les hommes et les choses

Ce qui fait l'intérêt, la réussite, la puissance, en deux mots le destin d'une ville : son rôle de centre de gravité. Contrôler les voies de communication et de transport, c'est, au-delà des flux d'idées, d'hommes et de choses, contrôler le monde. Ou au moins un monde proche qu'attirent les feux et les richesses de la ville et qui, en retour, apporte en offrande ses bras, ses produits... Du nombre, de l'ampleur des routes de terre et d'eau, de l'importance et de la valeur de ce qui y circule, transite et s'échange dépend la grandeur de la ville. On comprend alors que les manœuvres, les complots, les querelles, les appétits autour de la détermination et du contrôle du centre de gravité du nœud ferroviaire ne sont que l'éternelle répétition d'un scénario millénaire. Les systèmes techniques changent, les hommes beaucoup moins. Les mêmes passions les animent toujours et le champ clos de leur expression n'a guère varié au cours des siècles. Comme le centre de gravité du nœud ferroviaire au niveau de l'agglomération, il n'a bougé que de quelques centaines de mètres. Etonnant tropisme presque insensible aux siècles.

Les déplacements successifs du centre de gravité sont liés à un basculement des axes principaux de circulation. Jusqu'au XVIII^e siècle, le centre de gravité de Tours est la Cité. A l'axe est-ouest que constituent la Loire et les voies terrestres qui lui sont parallèles (la route d'Amboise à Chinon) vient se superposer l'axe perpendiculaire du pont médiéval établi au pied du château comtal, siège de l'autorité temporelle. Tout près, la cité épiscopale (cathédrale et archevêché) complète l'alliance du trône et de l'autel. Le percement de la Méridienne dans le second XVIII^e siècle provoque un déplacement vers

(*A Pratical Treatise on Rail-Roads, and Interior Communication in General*, Londres, 1832 (2^e édition), p. XII.), auteur de l'ouvrage technique de référence le plus important de son temps sur les chemins de fer : « *On s'est donné la plus grande peine pour augmenter la vitesse des diligences (qui représentent jusqu'à présent le moyen de transport le plus rapide), sans pouvoir dépasser dix milles par heure, et cela même nécessita une telle exploitation des animaux qu'on ne peut y penser qu'avec une grande tristesse. Au contraire, sur la ligne de chemin de fer de Liverpool, on atteint avec la facilité la plus grande une vitesse moyenne de quinze milles.* » Cf. Wolfgang Schivelbusch, *Op. cit.*, pp. 14-15.

l'ouest du centre de gravité de la ville... et un subtil changement politique. Désormais, le nouveau pouvoir, celui du négoce, de la banque, des patriciats urbains s'installe à l'Hôtel de Ville, sur la place des Arts au débouché du nouveau Pont de Pierre, le long de l'aristocratique rue Royale que l'on lotit d'hôtels particuliers et d'immeubles bourgeois. Si les quais animés de la Loire constituent toujours le pivot de la ville, la longue percée de la route d'Espagne annonce l'axe des futurs développements. Ce n'est qu'après les temps troublés de la Révolution et de l'Empire que se dessine pleinement le nouveau basculement du centre de gravité avec l'aménagement de la Place du Palais de Justice et des futurs boulevards Béranger et Heurteloup. L'arrivée du chemin de fer ne vient que confirmer et compliquer le nouveau déplacement du centre en y ajoutant sa propre problématique.

En s'introduisant dans l'équation de la géopolitique tourangelle le rail ne se contente pas de perturber les équilibres et les rapports de force en présence, il les oblige également à changer de dimension. Le chemin de fer entraîne une modification du rapport à l'espace. Simultanément, il provoque son rétrécissement et sa dilatation. L'économiste saint-simonien Constantin Pecqueur traduit spatialement l'abrègement temporel du voyage en train : « *Economiquement, les chemins de fer opèrent donc... comme un véritable rapprochement des distances... Lille se trouve tout à coup transportée à Louvres ; Calais à Pontoise ; Le Havre à Poissy ; Rouen à Sèvres ou à Asnières ; Reims à Pantin ; Strasbourg à Meaux ; Lyon entre Melun et Corbeil ; Marseille à Nemours ; Perpignan à Pithiviers ; Bordeaux à Chartres ou à Etampes ; Nantes à Arpajon, etc.*⁶⁵¹ »

Abordons maintenant la dilatation. Schématiquement, dans ce mitan du XIX^e siècle, le département d'Indre-et-Loire se résume à une métropole régionale (Tours) ; quelques petites villes provinciales (Amboise, Chinon, Loches) isolées au milieu d'un plat pays étriqué ; et une myriade de petites communautés rurales confinées, pour l'essentiel de leurs besoins, aux productions locales ou provenant d'un rayon dérisoire. Bref, des marchés réduits, cloisonnés, assurant simplement l'approvisionnement en produits de base et ne participant à une économie plus large que pour de rares produits de luxe ou indispensables à la vie (le sel, le fer, le sucre). Seuls ces produits, ou ceux de faible poids ou d'encombrement restreint échappent à cette loi d'airain d'une production locale pour une consommation locale. Les foires rythment alors la vie paysanne, et le marché hebdomadaire permet aux villageois de se rendre au chef-lieu de canton. En 1849, se sont 287 foires et quarante marchés qui se tiennent dans le département. Parmi les plus actives celles d'Amboise, Bléré, Loches, La Haye-Descartes et Chinon. « *Des villages aujourd'hui presque déserts, avaient leur foire, parfois même leur marché. Cela s'explique par la méfiance des ruraux qui veulent voir ce qu'ils achètent, sans longs déplacements ; par l'agrément de ces 'assemblées' où l'on déjeune copieusement et où l'on peut danser, une fois traitées les affaires sérieuses ; et cette incroyable animation s'explique surtout parce que le milieu du XIX^e siècle est le moment où les villages sont au sommet de leur courbe démographique*⁶⁵². »

Dans un monde soumis à la tyrannie du pas de l'homme et de l'animal, à leurs capacités physiologiques, les marchés sont forcément compartimentés. Et avec eux les paysages. Cloisonnés non au sens d'un bocage, d'une clôture physique, mais au sens d'un monde replié sur lui-même, réduit à ses propres faibles forces et moyens de production, borné par l'horizon sonore de ses cloches. Le chemin de fer fait voler en éclats les barrières de ces petits mondes clos. Le plat pays de Tours se dilate alors presque aux limites du

⁶⁵¹ Constantin Pecqueur, *Economie sociale*, Paris, 1839, vol.1, p. 26.

⁶⁵² Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 711.

département, provoquant ainsi l'arrivée de nouveaux produits, de nouvelles habitudes de consommation, des modifications de production, des spécialisations, une concurrence nouvelle, des flux humains... A la fin du siècle, le changement est considérable : « *Tours est une place de commerce qui exporte des machines en Egypte (1895), des pruneaux en Ecosse et des fruits en Belgique (1905). Son activité toutefois concerne essentiellement sa région : dix marchés y attirent producteurs et clients de tout le département, au détriment des foires de canton (une centaine disparaissent entre 1896 et 1912)*⁶⁵³. » Grâce à la ligne de chemin de fer venant de Château-Renault, grand centre de tannerie, le cuir arrive par wagons entiers à Tours. L'industrie de la chaussure emploie mille deux cents ouvriers ; des ateliers Bourdais, Guerrier, Habert et autres sortent plusieurs milliers de paires par jour⁶⁵⁴. Des situations acquises, monopolistiques parfois, semblant immuables se modifient considérablement, s'effondrent aussi. L'ouverture d'une station ou d'une simple halte ferroviaire, d'une ligne de tramway ou des C.F.D. apporte son lot de chamboulements. Un édifice néo-classique construit au début de la Restauration, en pierres de taille, ouvert sur le quai, face à la Loire, regroupait les marchés malodorants dans une « Poissonnerie Centrale ». Mareyeurs de poissons de mer, et surtout pêcheurs des rivières et des étangs s'y mêlaient. Le marché et le fleuve font vivre tout un monde d'artisans et de travailleurs des eaux. L'arrivée par les « trains de marée » du poisson de mer pêché la veille à la Rochelle, les Sables-d'Olonne ou Saint-Gilles-Croix-de-Vie, modifie profondément les habitudes de consommation, bouleverse la vente du poisson, entraîne un déplacement du marché de la Loire vers les nouvelles Halles, construites en charpentes métalliques en 1866⁶⁵⁵ et le dépérissement de tout un secteur d'activité. L'offre de transport fait émerger de nouveaux besoins, crée des débouchés inespérés pour des productions jusque-là confidentielles faute d'un marché conséquent à leur portée. La création, au quai de Portillon, d'une gare de marchandises pour les trafics du tramway et des trains des C.F.D. rend brusquement économiquement viable l'exploitation de carrières et de bois pour faire face aux besoins du bâtiment à Tours⁶⁵⁶.

Le chemin de fer impose des effets de distorsion de l'espace qui, s'ils sont beaucoup moins spectaculaires que son impact sur l'environnement et le paysage sensoriel, n'en sont pas moins extrêmement profonds et durables dans le paysage mental. Fondamentalement, on est toujours en face des mêmes phénomènes, mais à une autre échelle. La ville a débordé le cadre de son système défensif et envahi sa périphérie. Son plat pays s'est dilaté aux confins de la province. Le carrefour de voies de communication, fondement de sa richesse et sa raison d'être, s'est développé, complexifié intégrant de nouveaux axes, de nouveaux flux.

⁶⁵³ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p.328.

⁶⁵⁴ Bernard Chevalier (dir.), *Ibid.*, p.328.

⁶⁵⁵ Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p. 298.

⁶⁵⁶ AD 37, S 3138 : Gare de marchandises au quai de Portillon. Registre d'enquête sur le projet de gare de Portillon, 4 août 1911 : « *Le soussigné, fabricant de chaux à Saint-Cyr, parlant tant en son nom que dans l'intérêt des entrepreneurs qui ont des travaux dans Tours-Nord, demande la création de la gare de Portillon. Tout le monde sait que les travaux du bâtiment sont fort entravés à Tours par la cherté du moellon qui est de plus en plus rare. Or la région de Fondettes, Pernay, Luynes abonde en carrières que leur éloignement de la ville empêche d'exploiter utilement. La chose sera possible une fois effectuée la transformation des voies, mais encore faudra-t-il que les wagons puissent être déchargés ailleurs qu'à l'extrémité de Tours-Sud comme il est question. Dans ces conditions, l'installation de la gare de Portillon donnerait satisfaction à tous les intéressés qui ont des travaux non seulement à Saint-Cyr, Saint-Symphorien, Sainte Radegonde, etc., mais encore dans toute la partie de la ville qui se rapproche de la Loire.* »

Le purgatoire des projets avortés

Les projets abandonnés s'avèrent tout aussi porteurs de sens et instructifs que ceux réalisés. Ils témoignent amplement en faveur de la thèse du « possibilisme » cher à Lucien Febvre. Certes, des déterminismes existent et jouent un rôle non négligeable. A commencer par ceux liés à la longue durée que nous venons de mettre en évidence. Plus un système technique s'émancipe des limites de la nature organique, plus il devient dépendant de nouvelles contraintes, plus artificielles mais toutes aussi tyranniques que les anciennes. Ces projets avortés en disent long sur les rêves inaboutis, les ambitions foudroyées par les crises, les intrigues, la malchance tout simplement parfois. Ils dessinent en creux les contours d'un autre paysage : celui qui nous aurait été familier si sa naissance n'avait pas été contrariée.

Dès le départ, « *des nécessités nulle part ; des possibilités partout* » : les projets empruntent la vallée de la Loire ou traversent la Beauce sans autres limitations que l'imagination et l'audace des ingénieurs, la rentabilité attendue, les intérêts économiques et politiques à concilier.

Laissons nous guider d'abord par la Loire. Suivre le fleuve n'impose, sauf en quelques endroits bien particuliers, aucun tracé impératif, aucune préférence pour une rive plutôt que pour une autre. Plusieurs projets de tracés sont ainsi proposés. Le plus ancien est celui de l'ingénieur français Jacquau-Galbrun. Le courrier du 22 décembre 1836 du préfet d'Indre-et-Loire⁶⁵⁷ permet de se faire une idée du tracé en Touraine. La ligne passe alors par les communes de Mosmes, Souvigny, Chargé, Saint-Denis-hors, Amboise, Lussault, Montlouis, La Ville-aux-Dames, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Étienne-extra, La Riche, Saint-Genouph, Berthenay, Villandry, La Chapelle-aux-Naux, Bréhémont, Rigny, Huismes, La Chapelle-sur-Loire, Avoine, Savigny et Candes. Tout a changé quelques années plus tard. Une lettre du 15 octobre 1842 du préfet d'Indre-et-Loire désigne les territoires sur lesquels passera le tracé du chemin de fer d'Orléans à Tours : Vouvray, Montlouis, La Ville aux Dames, Saint-Pierre-des-Corps et Saint-Étienne extra. Alors qu'en 1836, le tracé de la ligne Orléans-Tours empruntait la rive gauche de la Loire largement en amont d'Amboise, désormais au contraire il suit la rive droite jusqu'à la hauteur de Montlouis. Le tracé jusqu'à Nantes en aval de Tours subit aussi des modifications considérables puisque la voie ferrée quitte la rive gauche à hauteur de Villandry pour passer sur l'autre rive à Cinq-Mars-la-Pile.

Quittons maintenant le fleuve pour la Beauce où deux projets sont en concurrence. Le tracé de l'ingénieur Alexandre Corréard offre le trajet le plus direct. Il traverse la Beauce par Chartres, passe par Château-Renault et Vernou, puis la ligne suit la rive droite de la Loire à partir de Vouvray jusqu'à Port-Boulet. A Tours, la gare de passage se situe à l'entrée du Pont de Pierre, utilisant le quai de Portillon où serait en même temps établi un grand port fluvial. Son projet est refusé à cause de l'impossibilité de faire coexister route et voie ferrée entre la Loire et la falaise en face de *la Grenardière* et des *Maisons-Blanches* à Saint-Cyr-sur-Loire. La difficulté pouvait être contournée en traversant la Loire à la hauteur de l'actuel pont Napoléon au moyen d'une large courbe en S s'appuyant sur la longueur de l'île Simon et en empruntant ensuite la rive gauche du fleuve. A la hauteur du Prieuré de Saint-Cosme, on pouvait alors retrouver le tracé de l'actuelle ligne Tours-

⁶⁵⁷ Il est adressé aux maires des communes situées sur le futur tracé et concerne les procédures d'achat des terrains par la compagnie de chemin de fer devant réaliser la future ligne.

Nantes. Pour la ligne vers Bordeaux, soit l'on empruntait le tracé de la ligne de Nantes jusqu'à Port-Boulet, soit l'on récupérait le tracé de l'actuelle ligne Tours-Bordeaux à la hauteur de la bifurcation de la ligne de Loches en empruntant un parcours proche de celui de l'actuelle D 37. Sur un tel schéma ferroviaire, les lignes en direction du Mans, des Sables-d'Olonne, de Loches, de Vierzon (par une simple bifurcation à la hauteur de l'actuel pont de la ligne classique à Montlouis) et même d'Orléans peuvent se greffer sans difficultés particulières. En fait, aux yeux des responsables tourangeaux, le défaut majeur du projet de Corréard est qu'il prend à contre-pied tous leurs projets d'annexion, d'urbanisme, d'expansion économique et de spéculation...

L'autre tracé, celui de M. Boisvillette, ingénieur des Ponts et Chaussées, passe par Châteaudun, emprunte la vallée de la Brenne et traverse la Loire à Montlouis avant d'aborder Tours. Projet commandité en sous-main par de puissants intérêts financiers pour contrecarrer les desseins d'Alexandre Corréard d'une grande liaison d'ampleur nationale, il est néanmoins techniquement viable. Abandonnés dans les années 1840, ces deux projets ressurgiront à la fin du XIX^e siècle. La ligne de Tours à Sargé de la Compagnie de l'Etat, après avoir franchi la Loire à Montlouis, reprend le tracé par la vallée de la Brenne imaginé par Corréard et Boisvillette. La ligne de Tours à Paris par Vendôme de la Compagnie du P.O. réutilise le tracé par Château-Renault. Le tracé longeant la rive droite du fleuve depuis Vouvray imaginé par Corréard réapparaît avec celui des lignes du tramway et des C.F.D. La gare de Portillon, prévue dès la fin des années 1830, voit finalement le jour juste avant la Première Guerre mondiale pour abriter le trafic marchandises du chemin de fer secondaire. L'aspect le plus visionnaire du travail d'Alexandre Corréard s'avère son idée de tronçon unique pour « *mettre en communication les quatre grandes cités de Paris, Bordeaux, Rouen et Nantes au moyen de deux seuls embranchements, l'un de trente-huit lieues, allant de Bourgueil à Nantes; l'autre de sept lieues, s'étendant d'Evreux au Pont-de-l'Arche. Alors la compagnie du chemin de fer de Paris à Nantes n'aurait plus à construire qu'une section de trente-huit lieues, et la compagnie du chemin de Rouen n'en aurait à faire qu'une de sept lieues*⁶⁵⁸. » C'est une remarquable anticipation du tracé de la future LGV Atlantique conçue sur le même concept de tronçon commun avant une bifurcation à la hauteur de Courtalain, à quelques kilomètres à l'ouest de Châteaudun. Pour arriver sur les rives de la Loire, la même ligne à grande vitesse emprunte à son tour la vallée de la Brenne, comme ses lointaines aïeules...

Les projets abandonnés se multiplient à mesure que l'on s'approche de l'épicentre du nœud ferroviaire. Dans le projet Desfontaines (défendu par ce qui deviendra la Compagnie du Paris-Orléans) la ligne vient d'Orléans par la rive droite, passe la Loire à Montlouis-sur-Loire et le Cher à Larçay. Le terminus provisoire est prévu à Montlouis-sur-Loire, gare de bifurcation pour les futures lignes de Nantes et de Bordeaux. On sait le sort fait à ce projet... qui remonte à la surface presque un siècle et demi plus tard ! La configuration de la nouvelle ligne TGV étudiée alors est de nature à faire reprendre l'étude d'une grande gare à la Ville-aux-Dames où la place ne manque pas. On évite ainsi les frais énormes d'expropriations à Saint-Pierre-des-Corps et la construction d'une bretelle de raccordement sur Tours. La mise en place d'un métro-rail (du genre *Métrolor* ou *Métroazur*) permettant, sans problème, une desserte cadencée avec Saint-Pierre et Tours. Si le TGV n'avait pas été construit, un contournement ferroviaire de Tours était néanmoins prévu pour les trains directs Paris-Bordeaux, selon un tracé sensiblement équivalent à celui du contournement

⁶⁵⁸ Alexandre Corréard, *Lettre à messieurs les membres des conseils-généraux des départements que doivent traverser le Chemin de Fer de Paris à Bordeaux, par Chartres, et ses deux embranchements sur Evreux et sur Civray, en date du 20 août 1840. s.e., s.d., p. 11.*

sud de Tours par la LGV... qui reprend le tracé prévu en 1842 pour la ligne de Bordeaux⁶⁵⁹.

Dans le projet Desfontaines initial, Tours est pourvu d'une gare de passage sur le territoire de la commune de Saint-Étienne-extra, à proximité immédiate du Cher et de l'avenue de Grammont. A l'emplacement approximatif de la gare des marchandises de la Compagnie des Tramways de Tours installée juste avant le premier conflit mondial et à la même hauteur que le gare de passage à Beaujardin envisagée dès la fin du XIX^e siècle, remise au goût du jour dans les années 1930, proposée à nouveau en 1945 lors du Plan Dorian et ressurgie avec l'arrivée du TGV... L'implantation initiale contrecarrant les projets de la municipalité de Tours et des patriciats urbains, l'ingénieur des Ponts et Chaussées en propose une nouvelle, à l'extérieur de la ville, près du pont du ruisseau de l'archevêque, à six cents mètres des fortifications, parallèlement à celles-ci. Comme la gare prévue est toujours de passage et jugée trop éloignée de la ville, un nouveau projet de « station » est alors proposé. Après avoir longé les remparts, la ligne traverse la place du Palais aux Portes-de-Fer sur un pont ferroviaire soutenu par des colonnes de fonte de trois mètres d'élévation. La gare est prévue entre la place du Palais et la rue George Sand. Il est repoussé. On estime qu'il défigure la place du Palais, nouvellement nivelée et décorée à grands frais en 1843, et surtout parce qu'en longeant l'extérieur du rempart et en y ajoutant toute la largeur des voies ferrées, le projet interdit tous les projets d'urbanisation au sud du Mail et la justification de l'annexion indispensable de Saint-Étienne-extra. On lui préfère donc un projet de tracé perpendiculaire aux fortifications, légitimant ainsi la destruction de celles-ci et l'implantation d'une gare en cul-de-sac. L'Embarcadère construit, les projets pour son extension, son déplacement, son remplacement, voire sa reconversion en palais des congrès vont se succéder régulièrement, être abandonnés, oubliés puis ressurgir quelques années plus tard auréolé de l'attrait de la nouveauté...

Uchronie ferroviaire : « des nécessités nulle part ; des possibilités partout »

Tous ces projets avortés, techniquement viables pour la plupart, et, pour beaucoup, validés par leur réalisation ultérieure totale ou partielle sont l'expression d'une large palette de possibilités. Elles témoignent de logiques et d'intérêts différents, concurrents, parfois antagonistes. Des desseins visionnaires ont achoppé sur des obstacles techniques rédhibitoires lors de leur conception, la frilosité des esprits, la férocité des intérêts divergents. Ce vaste cimetière des projets délaissés est aussi la matrice d'autres futurs restés à l'état virtuel. Le recours à l'uchronie permet de démontrer que le déterminisme ferroviaire est un mythe, au moins à Tours. Refaisons le nez de cléopâtre. S'il eût été plus court... ou si le centre de gravité du nœud ferroviaire de Tours avait été déplacé de quelques centaines de mètres à peine, la physionomie de l'étoile ferroviaire, et partant, du paysage et de l'histoire de l'agglomération de Tours aurait été bien différente.

Déplaçons le centre de gravité vers l'amont. La gare de bifurcation de Montlouis devient alors un nœud ferroviaire assurant la prospérité de la nouvelle ville-entrepôt. Son économie bénéficie des ressources de son plat pays à la confluence des bassins du Cher et de la Loire, de l'irrigation de ses voies d'eau et de fer, et, qui sait, d'un nouveau détournement de la route d'Espagne, à son profit cette fois. Une agglomération naît à partir des installations ferroviaires implantées dans la varenne de La Ville-aux-Dames devenue une cité

⁶⁵⁹ Jacques Briault, *Op. cit.*, p. 47.

cheminote et ouvrière. Elle se développe vers l'ouest, parallèlement aux fleuves et aux voies ferrées. Saint-Pierre-des-Corps échange son statut de bourgade rurale contre celui de banlieue qui, progressivement s'urbanise et s'industrialise... par l'est. Sur la rive droite de la Loire, Rochecorbon, Vouvray et Vernou se développent pour accueillir sur leurs coteaux bien exposés les banlieues résidentielles et dans leurs prairies les entreprises embranchées à la voie ferrée. Pendant ce temps, à l'écart du nœud de communications qui se met en place, Tours voit ses forces vives la quitter progressivement. La ville s'assoupit lentement derrière ses remparts, se transforme insidieusement en cité-musée.

Rapprochons maintenant notre curseur tout près de l'épicentre et imaginons que la gare desservant Tours se dresse dans la Varenne au sud du territoire de la commune de Saint-Étienne-extra. C'est une gare de passage implantée, qu'importe, à Beaujardin ou toute proche de la route d'Espagne. Elle est reliée à Tours, encore sertie dans ses remparts, par la route de Saint-Avertin ou l'avenue de Grammont qui traversent les nouveaux quartiers cheminots et industriels qui bordent les installations ferroviaires implantées majoritairement en amont de la station. La ligne vers Bordeaux traverse le Cher, soit par le pont de Bordeaux, soit par celui de la Vendée pour ensuite escalader le coteau de la rive gauche de la rivière. La grande gare de manœuvre et de triage démarre alors à Beaujardin, s'étend vers l'est sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps à qui on ne fera pas avant longtemps l'aumône d'une halte ferroviaire bien inutile pour une modeste bourgade de paysans et de pêcheurs tournés vers la Loire. Plus loin vers l'orient, La Ville-aux-Dames est toujours voué à l'agriculture. Bloqué au nord par les fortifications de Tours, à l'est par le canal, la ville nouvelle de Saint-Étienne ne peut s'étendre naturellement que vers l'ouest pour occuper tout l'espace disponible de la Varenne, disputant à Tours les terrains de l'ancienne commune de Beaumont-lès-Tours, à Saint-Avertin et à Joué-lès-Tours les prairies inondables de la vallée du Cher. Encerclé, sans possibilité d'expansion, sans autres atouts que de lointains appuis politiques parisiens, Tours voit son industrie et son commerce migrer vers le Cher, la voie ferrée...

Un modeste déplacement de notre curseur imaginaire fait surgir une nouvelle configuration urbaine, un nouveau paysage ferroviaire, proches de ceux que nous connaissons mais pourtant aussi radicalement différents. L'implantation et l'orientation de la gare de Tours vont conditionner pendant plus d'un siècle tout le développement de l'agglomération. Si une gare de passage, et non en cul-de-sac, avait été implantée à quelques centaines de mètres plus au sud de l'emplacement de l'Embarcadère, alors la majeure partie, sinon la totalité, des installations qui ont été implantées ensuite à Saint-Pierre-des-Corps aurait pu l'être sans problème à Tours. Ce ne sont d'ailleurs pas tant les courbes de raccordement installées en 1856 qui sont à l'origine de la création d'une gare de manœuvres à Saint-Pierre que le tracé de la ligne vers Bordeaux. S'il avait été plus occidental, ne serait-ce que de quelques centaines de mètres, empruntant par exemple le tracé de la ligne vers les Sables-d'Olonne qu'édifiera la Compagnie de Vendée en 1875, la gare de manœuvres s'implantait à Beaujardin. Imaginons au départ de la gare de Tours un tronçon commun des lignes de Nantes et de Bordeaux suivant un tracé empruntant l'avenue Saint Lazare et la rue du Chemin de Fer jusqu'à une bifurcation située à la hauteur du Mail Suzanne Valadon. La ligne de Nantes continuant vers l'ouest (selon le tracé actuel), la ligne de Bordeaux traversant le Cher au niveau... du pont de la Vendée construit pour permettre le passage de la ligne des Sables-d'Olonne. L'hypothèse ne réclame guère d'imagination puisque ces itinéraires ont réellement existé ! La gare de manœuvres étant destinée uniquement à aiguiller directement vers Nantes ou Bordeaux les trains qui n'ont rien à faire à Tours, son implantation logique est en amont du cul-de-sac de Tours. Si un tracé réalisé en 1875 l'avait été un quart de siècle plus tôt Tours conservait la totale maîtrise du trafic marchandises. La ville n'avait plus à déplorer sa délocalisation sur le territoire de sa

voisine, ni à exercer des pressions pour que cette gare s'installe au plus près possible du canal. Elle y aurait été, mais sur la berge occidentale cette fois. Le centre de gravité du nœud ferroviaire qui s'est créé en un demi-siècle serait resté entièrement sur le territoire de Tours... entraînant probablement, en contrecoup, de redoutables problèmes d'urbanisme.

Chapitre 4 : Un nouveau paysage sensoriel « total »

Le chemin de fer donne naissance à un paysage sensoriel « total » qui est loin de se limiter au seul aspect visuel, même si celui-ci - autant par convention culturelle, paresse intellectuelle, que par habitude - est souvent le seul évoqué. Il est certain que l'environnement technologique aseptisé, « asensorisé », dans lequel nous vivons a tendance à nous faire oublier que le monde ferroviaire (surtout celui de l'ère de la vapeur) est un univers bigarré, bruyant, aux senteurs particulières, offrant alors des sensations cinétiques inédites⁶⁶⁰.

Le paysage ferroviaire peut être perçu comme un « spectacle » sensoriel total : visuel, auditif, olfactif, tactile, cinétique... Dans cette tentative de reconstitution d'un paysage disparu sous l'angle sensoriel, je vais multiplier les changements d'échelles, de points de vue, de perception. La division par sens que j'opère est, bien entendu, totalement artificielle et uniquement nécessitée par les besoins de la démonstration : le spectateur étant immergé dans un paysage et recevant simultanément des stimuli de tous ses sens.

Un paysage visuel protéiforme

Commencer par le paysage visuel peut sembler paradoxal : en fait, je vais essentiellement m'attacher à évoquer... ce que l'on ne « voit » pas habituellement dans le paysage ferroviaire parce que, la chose semblant tellement évidente, on n'y prête souvent pas la moindre attention !

L'article 6 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 porte que «*les stations et leurs abords devront être éclairés*». Et ce, «*aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train*». Le libellé ne sera modifié qu'avec le décret du 1^{er} mars 1901 et «*les gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service*». On imagine difficilement aujourd'hui l'impact visuel et émotionnel d'édifices et d'installations illuminés dans une ville chichement éclairée par de rares réverbères à gaz⁶⁶¹. La description dithyrambique de l'Embarcadère d'Orléans à Paris en 1843 peut y aider : «*Des flots de lumière arrivent à l'intérieur par des centaines de croisées ; mais surtout rien ne peut rendre l'aspect magique de cette gare quand elle a allumé ses nombreux becs de gaz et que dans les charpentes l'ombre joue avec la lumière*⁶⁶².» Construit à la même époque et selon une conception similaire, l'Embarcadère de Tours offre un spectacle analogue. Il s'avère un pôle attractif pour la vie nocturne, offrant un cadre inédit, une animation qui ne peuvent qu'attirer les noctambules, tous ceux en quête de sensations nouvelles, de rencontres interlopes. La prostitution tourangelle, bénéficiant déjà de la clientèle de la garnison et du public des foires et des marchés, profite bien évidemment des

⁶⁶⁰ Pour cet aspect particulier de la perception et de l'appropriation du paysage, je me suis appuyé essentiellement sur les travaux d'Alain Corbin développés dans ses ouvrages : *Les Cloches de la terre, paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle* ; *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social XVIII^e- XIX^e siècles* ; *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, et ceux, déjà largement évoqués, de Wolfgang Schivelbusch.

⁶⁶¹ Le 4 janvier 1837 marque les débuts de l'éclairage public au gaz à Tours, mais encore uniquement rue Royale (cf. *Journal d'Indre-et-Loire* du 6 janvier 1837). En 1862, il est installé dans trente-sept rues ; cent dix autres bénéficiant de la pâle lumière de réverbères à huile... (cf. *Le Magazine de la Touraine* n° 49 de janvier 1994).

⁶⁶² *L'Illustration*, 6 mai 1843, p. 151.

flux de voyageurs engendrés par l'Embarcadère. Déjà active depuis longtemps sur les boulevards, lieux prisés de sociabilité le jour, de racolage à la nuit tombée, elle prospère dans les rues, les cabarets autour de la gare⁶⁶³.

Grâce aux multiples ouvertures, la lumière naturelle illumine largement « *les quais larges et commodes ; les salles d'attente grandes et luxueuses*⁶⁶⁴ » de l'Embarcadère. L'effet est encore plus intense, plus saisissant, dans la gare de Victor Laloux. Les immenses rosaces de la façade, l'arachnéenne charpente de fer supportant les verrières de la toiture produisent le pur « *espace de clarté* » défini par Alfred Gotthold Meyer. Un siècle plus tard, à son tour, la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps dissout les contrastes de lumière et d'ombre constitutifs de l'architecture traditionnelle : la cathédrale des temps industriels de Théophile Gautier n'est plus alors qu'une immense verrière.

Le phénomène ne concerne pas que le hall des gares de Tours et de Saint-Pierre. Il affecte aussi les ateliers via la multiplication des sheds et le recours systématique à l'éclairage au gaz, puis à l'électricité. Cet afflux de lumière naturelle, mais aussi artificielle, permet d'accroître la productivité, l'efficacité économique des installations en autorisant leur exploitation plus longtemps dans la journée et dans l'année en s'abstrayant de plus en plus des cycles naturels. L'apothéose en ce domaine sera atteinte avec la réalisation des Magasins Généraux du P.O.-Midi à Saint-Pierre-des-Corps⁶⁶⁵. L'immense bâtisse bénéficie amplement de la lumière naturelle entrant par les deux cents quatre baies vitrées et les séries de toits triangulaires en verre (remplacés après les bombardements de 1944 par une succession de grandes ouïes ovales en béton armé couvertes d'aluminium) distribuant la lumière depuis le toit en terrasse. Les gares de manœuvre et de triage recourent également à de puissants éclairages artificiels, transformant ces installations en de vastes plaines laborieuses et lumineuses plantées au milieu des ténèbres de la campagne environnante⁶⁶⁶.

Le paysage visuel est aussi fortement marqué par les couleurs, et on est loin de l'univers ferroviaire monochrome que l'on imagine en contemplant les photos sépia. Le choix des coloris à appliquer aux gares et aux stations fait l'objet de réflexions approfondies où, à côté de considérations pratiques (le caractère salissant, fragile, de certains coloris) ou personnelles (le caractère « gai » de certaines teintes), transparaît l'idée d'un code de couleurs uniforme imposant la marque, le style de la Compagnie⁶⁶⁷, car, bien sûr, la

⁶⁶³ *Le Magazine de la Touraine*, numéro hors série, hiver 1988-1989.

⁶⁶⁴ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires. Op. cit.*, p. 202.

⁶⁶⁵ Le nœud ferroviaire de Tours-Saint-Pierre est le site idéal pour l'implantation d'une vaste plateforme de stockage et de redistribution à l'échelle du réseau du P.O.-Midi des fournitures de toute nature indispensables au bon fonctionnement du chemin de fer. En 1926, au sud de l'emprise ferroviaire, dans un secteur encore largement dominé par l'agriculture, on construit les Magasins Généraux sur un terrain de 110 hectares. Le Magasin Général est un long bâtiment rectangulaire en ciment armé de 18 000 m² s'élevant sur trois niveaux (un rez-de-chaussée et deux étages). L'endroit abrite à l'origine 30 000 casiers, rassemble 50 000 articles différents et a en stock soixante-quinze millions de pièces de toutes tailles. On y entrepose aussi bien des pièces de train que du matériel de bureau pour le P.O.-Midi, puis la S.N.C.F. à partir de 1938. Le magasin général distribue des pièces de rechange dans toutes les gares de France, soit 10 000 articles pour 3000 destinataires...

⁶⁶⁶ Les photographies et les cartes postales montrent cette forêt de hauts mâts où l'on perchait de puissantes lampes.

⁶⁶⁷ Par exemple la lettre du 11 juillet 1929 de Pierre Richemond, président du conseil d'administration de la Compagnie d'Orléans, au directeur général de la compagnie, Henri Breaud, au sujet de la détermination des coloris à appliquer aux gares du réseau. (Archives privées Henri Breaud, dossier Richemond citées par Maryse Angelier, *Op. cit.*, p. 213.)

codification des coloris, comme celle du vocabulaire architectural, varie d'une compagnie à l'autre...

Une préoccupation similaire, sur laquelle se greffent des considérations d'esthétique et de prestige, se retrouve dans la politique du décor floral des gares. En 1910, le Touring-Club de France organise, en collaboration avec les grands réseaux, le concours des gares fleuries, pour encourager à la décoration florale des gares et d'une façon plus générale à la bonne tenue des bâtiments. Le concours se déroule sur quatre années successives. La France est divisée en quatre zones (nord-est, sud-est, nord-ouest, sud-ouest) ; le quart des départements (désignés par tirage au sort) de chaque zone concourt chaque année. Le processus interrompu par la Première Guerre mondiale ne reprend qu'en 1928⁶⁶⁸. A cette occasion, le *P.O. Illustré*⁶⁶⁹ tient à rappeler l'ancienneté des préoccupations de la Compagnie d'Orléans dans ce domaine mais reconnaît que ses efforts n'ont pas été constants : « *La Compagnie d'Orléans avait, dès son origine, compris l'intérêt de parer ses gares de jardins et elle avait créé un service spécial chargé de les établir et de les entretenir. Il fut supprimé par extinction quand vint l'époque des économies nécessaires pour soutenir un équilibre budgétaire menacé par la mise en exploitation de lignes à trop faible trafic. La plupart de nos gares perdirent peu à peu leurs ombrages et leurs massifs aux couleurs vives et beaucoup d'entre elles devinrent bien tristes à regarder ; il faut le reconnaître et le déplorer.* » A Tours, bien avant l'instauration du concours du Touring-Club, cette préoccupation est visible dans le petit square arboré jouxtant la gare et supprimé pour laisser la place à l'extension du buffet dans les années 1960⁶⁷⁰.

Une autre application surprenante de la couleur apparaît au détour d'expériences sur les arches de fonte du viaduc de Beaucaire que relate Amédée Guillemin : « *Ces recherches étaient relatives à l'influence des variations de la température sur les mouvements des pièces de métal ; elles ont permis au savant ingénieur M. Desplace chargé de la direction des travaux de déterminer les conditions qui régissent l'emploi de la fonte et les garanties de solidité qu'elle présente, quand on la coule en arcs de grandes dimensions. Chose curieuse ! l'action de la température, directement provoquée par les rayons solaires, varie sensiblement avec les genres de peintures dont les pièces de fonte sont extérieurement recouvertes*⁶⁷¹. » De pareilles expériences ont-elles été aussi menées en Touraine ? Certes, rien n'en transparaît dans les documents consultés, mais on peut néanmoins l'envisager. En ces temps d'intense expérimentation technologique, les ingénieurs se tenaient au courant des pratiques de leurs collègues. Ainsi, on constate d'évidents rapports entre les élégants élévissements du viaduc de Saint-Cosme et ceux, presque contemporains, du viaduc de Saint-Chames sur le Rhône⁶⁷².

Le chemin de fer se caractérise aussi – et peut-être surtout – par un matériel roulant abondant offrant une extraordinaire variété de types, de modèles, de variantes. Ainsi des locomotives, locotracteurs, automotrices qui peuvent être à vapeur, diesel, électrique... destinées à la traction des express, des trains de messageries, de marchandises, à la manœuvre dans les triages, aux chantiers d'entretien... en plaine ou en zone de montagne,

⁶⁶⁸ Maryse Angelier, *Op. cit.*, pp. 213-216.

⁶⁶⁹ Le *P.O. Illustré* n° 3, mai 1929, pp. 15-16.

⁶⁷⁰ Il est parfaitement visible, le long de la rue Edouard Vaillant, sur les illustrations n° 43 et 44.

⁶⁷¹ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, pp. 90-91.

⁶⁷² *RHCF* n°10-11, p. 213 et suivantes.

en banlieue ou sur de longues distances. Mais aussi des voitures voyageurs offrant des véhicules de première, seconde, troisième... et quatrième classe ; une gamme de prestations allant des prestigieuses rames de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits aux modestes rames de banlieue finissant poussivement leur carrière comme navettes entre Tours et Saint-Pierre, en passant par les voitures-couchettes, restaurant, grill-express, dancing et voitures-ambulance des trains de pèlerins pour Lourdes... Les wagons de marchandises présentent une variété encore plus exubérante allant des très classiques wagons tombereaux aux wagons-châteaux assurant le transport des matières radioactives de la centrale nucléaire d'Avoinne, sans oublier les porte-autos, citernes, bétailleurs, réfrigérants, trémies, isothermes, foudres, et autres... Ajoutons à tout cela, les véhicules spécialisés : fourgons et voitures postales, wagons porte-grue de levage, rames de mesures et d'essais, trains-travaux, et, plus anciens, trucks pour le transport des diligences et fiacres, et autres trains blindés... A cette variété de matériels, différents selon les Compagnies, s'ajoute la riche palette des livrées colorées, car chaque compagnie habille d'une combinaison de couleurs, de liserés chaque type de matériel. Ainsi, au premier coup d'œil, le cheminot ou le connaisseur distingue immédiatement une *Pacific 4500* du P.O. à sa livrée bleu nuit rehaussée de filets d'or d'une locomotive *S 3/6 Bavière* de l'Etat toute de vert vêtue⁶⁷³.

Les uniformes des agents des Compagnies font également l'objet d'une variété, d'une complexité inouïe. L'article 73 de l'Ordonnance royale du 15 novembre 1846 stipule : « *Tout employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif.* » L'objectif est que le public reconnaisse facilement des personnes auxquelles il « *doit s'adresser ou aux injonctions desquelles il doit obtempérer.* » La circulaire du 31 décembre 1846 précise les choses : « *Les dispositions de l'ordonnance sont générales, absolues et n'admettent aucune exception ; leur exécution ne saurait dépendre du bon vouloir ou des caprices des compagnies. Si les compagnies ont le droit de choisir elles-mêmes le costume ou le signe distinctif, on ne saurait leur reconnaître celui de s'affranchir de cette obligation pour tel ou tel de leurs agents qui y sont assujettis.* » A partir de cet impératif réglementaire, les Compagnies élaborent des politiques d'habillement sophistiquées. L'uniforme véhicule l'image de l'entreprise faite de discipline, de rigueur, de puissance ostentatoire s'exprimant par la richesse et la variété des tenues, des coupes, des broderies, des accessoires. Mais l'uniforme a un rôle paradoxal : facteur d'intégration de métiers différents au sein d'une même entreprise ferroviaire, il est aussi prolongement des différences sociales à travers les broderies et les tissus utilisés.

Dès le début, la Compagnie du P.O. définit des tenues d'hiver et d'été très codifiées pour tous ses agents par métier : Equipement, cadres de l'Exploitation, agents des gares, agents des trains. La coupe est sophistiquée. Le pantalon est clair ou foncé avec des rayures prononcées ou discrètes. Plaques et chaînettes dorées sont fréquemment utilisées. Les pattes du collet et le passepoil du pantalon sont écarlates. La nuance or ou argent est utilisée pour distinguer les grades. Pour les hommes d'équipe, la broderie écarlate apparaît dès le début. La Compagnie choisit comme feuillages le chêne, parfois le laurier, pour distinguer les différents grades. Cependant, autant le nombre de feuilles de chêne est important pour différencier les échelles, autant les branches de laurier sont identiques entre les différentes fonctions auxquelles elles sont attribuées. Dans ce dernier cas, la différenciation se fait ailleurs : galon, paillettes, position de la broderie sur la casquette, etc. Les broderies ne sont pas les seuls éléments à être différents d'un grade à l'autre. Les formes de casquettes (type képi, marine ou russe) ont aussi des nuances importantes. Le type du tissu et de la coiffe (soie, drap...), la jugulaire absente ou présente, noire ou vernie,

⁶⁷³ Pour avoir une idée, sommaire, de la variété du matériel roulant de la S.N.C.F. et des compagnies, se reporter à Yves Broncard, François Caron, *Op. cit.*, t. 2, pp. 818-932.

en cordonnets or ou argent, sont d'autres éléments complémentaires. Tout cela contribue à différencier les grades. Tous les autres vêtements (blouse, veste, pantalon) répondent eux aussi à des critères bien définis et réglementés.

Le règlement de l'Exploitation de 1892 donne le détail des uniformes pour vingt métiers. Le plus élevé est celui d'inspecteur à l'Exploitation : casquette avec deux branches de cinq feuilles de chêne en or mat, surmontée de deux étoiles en or. La redingote est en drap bleu roi, de forme bourgeoise, à deux rangs de cinq boutons de soie noire unie. Deux boutons sont également présents à l'arrière de la taille. La redingote possède des jupes unies, sans poche sur le côté, tombant dix centimètres au-dessus du genou. Le gilet est en casimir noir à châle. Le pantalon est en drap bleu roi. Le col de cravate est en soie noire et le paletot en drap doublé de noir. La tenue d'été ne se distingue que par le pantalon en coutil gris ou blanc. L'objectif du luxe et du raffinement d'une telle tenue est d'inspirer, dès le premier contact, respect et autorité. On passe d'un uniforme de représentation pour les plus hauts grades à des habits fonctionnels pour les plus petits. Pour ces derniers, on applique au minimum les dispositions de l'article 73 sur l'obligation d'un signe distinctif. En effet, ces agents, notamment ceux qui travaillent de nuit, n'ont qu'un contact très éloigné et peu fréquent avec le public. Cependant, les mesures de sauvegarde qu'ils sont susceptibles de prendre dans le cadre de leur fonction peuvent les conduire à solliciter particuliers ou autorités. A l'autre extrémité de l'échelle hiérarchique, le plus simple des uniformes, celui de la receveuse de station à service restreint, de l'aide garde-barrières ou de la femme sémaphoriste, se réduit au brassard réglementaire en drap bleu roi, liseré rouge, sur lequel est brodé en laine rouge le sigle « PO »⁶⁷⁴.

La Compagnie de l'Etat applique une réglementation similaire, avec la même obsession du détail vestimentaire. La 17^e annexe à l'Ordre général n° 608, de 1931, fournit une description des types de vêtements et des coiffures d'uniformes, et détaille les broderies et insignes réglementaires des différents emplois. Il existe ainsi cinquante et une pièces différentes d'uniformes, décrites très officiellement. On recense quatorze vestons différents, qui se distinguent par le type de tissu (molleton, drap, alpaga...), le type et l'emplacement des poches, le type de manche. On note également quatre pantalons différents, sept gilets (montant, à manches...), cinq blouses. La diversité des feuillages utilisés pour les broderies des casquettes est frappante. L'Etat est l'un des réseaux qui possède la panoplie la plus élargie : chêne, houx, lierre... La différence des grades est marquée par un nombre de feuilles différent. Les couleurs des broderies sont également parmi les plus complètes : or, argent, mixte, blanc ou rouge. Il associe les feuillages à plusieurs insignes complémentaires : rayons, foudres, galons, étoiles, etc. Il fait l'utilisation la plus large d'étoiles de modèles différents. Il se permet également quelques originalités, en utilisant des lettres gothiques sur certains modèles de casquettes. Les coiffures réglementaires elles-mêmes sont de natures différentes : « russe », droite devant, tombant derrière à visière centrale, et « automobile », à bride argent et jugulaire cuir. Plus originaux sont les chapeaux de paille ou en feutre, ou encore le béret en croisé satiné noir à coulisse, uniquement utilisé par les femmes manœuvres du Matériel et Traction. Les brassards existent aussi, en drap bleu, portant ETAT, encoché de galons, le tout en laine rouge. Il est destiné aux femmes gardes-barrière⁶⁷⁵.

⁶⁷⁴ Sylvain Vité, *Uniformes du rail en France de 1840 à nos jours*, E.T.A.I. Boulogne-Billancourt, 2003, 191 p., ill., *passim* pp. 30-44.

⁶⁷⁵ Sylvain Vité, *Op. cit.*, *passim* pp. 66-68.

Un paysage faisant appel à tous les sens

L'univers ferroviaire, par son caractère industriel, son recours systématique à la machine à vapeur, aux moteurs de toutes sortes, aux installations où se conjuguent forge, métallurgie, mécanique, tôlerie, est un univers fondamentalement bruyant. Le bruit qui y règne est une assourdissante « musique industrielle ». Mais c'est aussi un monde où le bruit a un sens, traduit en signaux sonores l'ordre strict de l'*ensemble machinique*. Aux signaux visuels s'ajoutent les signaux sonores qui les complètent, les confirment, les renforcent. Le bruit n'y est pas cacophonie anarchique, mais langage complexe décryptable par tous ceux qui en connaissent et en maîtrisent le code rigoureux. Là encore, l'influence de la Marine et de l'Armée se fait nettement sentir.

Essayons de nous guider à travers cet univers sonore ; d'y repérer des bruits familiers, des rythmes réguliers, des signaux compréhensibles. Une fois encore laissons Jacques Valdour nous conduire, cette fois dans les entrailles bruyantes des Ateliers où « *tous les menus bruits se perdent dans l'assourdissante résonance de tôles longues de dix mètres qu'aplanissent, à grands coups de marteaux à long manche maniés par leurs bras vigoureux, les chaudronniers. Le tintamarre de ce martèlement, multiplié par les échos de la nef vitrée, s'y déploie en tonnerre. Les hommes associés à une même tâche ont peine à s'entendre lorsqu'ils se passent une consigne*⁶⁷⁶. » Il nous décrit le vacarme des mille activités qui y règnent : les quatre brasiers des forges « *qui s'animent sous le souffle rugueux de l'air violemment chassé à travers le coke* », la lueur bleu-verdâtre à la pointe du chalumeau des soudeurs qui fait jaillir « *dans un ronflement continu, des gerbes d'étincelles d'or, un feu d'artifice, une pluie de flammes ardentes* », les forgerons aux muscles contractés qui « *pétrissent la masse de fer incandescente* », les tôliers qui « *font pleuvoir en cadence sur une plaque d'acier de dix mètres les longs et lourds marteaux qui sèment un bruit de tonnerre* » ; tandis « *qu'au centre du hall, à l'extrémité d'une rangée de tours et de perceuses, une scie à ruban débite par morceaux rails et poutrelles, tandis qu'isolées, une puissante perceuse et une cyclopéenne coupeuse, trapues, massives, sombres, d'un mouvement lent et sûr perforent ou découpent des plaques épaisses d'un doigt* » et que les hommes « *manient marteaux et burins, limes, pinces, tuyaux et plaques, dans une grande agitation traversée par les bruits assourdissants qui s'élèvent de toutes parts et retentissent contre les vitres et les murs*⁶⁷⁷. »

La tempête de bruit est rythmée par la sirène et le klaxon : « *pour faire presser les retardataires, la sirène retentit à plusieurs reprises. A l'intérieur, le travail commence au même instant sur un coup de klaxon*⁶⁷⁸. » Le même rituel sonore se fait entendre à Tours et à Saint-Pierre, aux Ateliers du P.O. comme à ceux de l'Etat, puis de la C.G.C.E.M. et de la S.N.C.F. La sirène et le klaxon des ateliers et des dépôts imposent l'ordre industriel, la scansion éprouvante des rythmes infernaux du 2 x 12, puis ceux, moins épuisants mais toujours pénibles, du 3 x 8. Ils se substituent à l'ordre religieux des cloches et des sonneries pour marquer, au même titre que les omniprésentes horloges, un temps laïc, un ordre et un espace : ceux du chemin de fer. Instrument patronal, la sirène devient rite corporatif forgeant l'identité communautaire des cheminots. Elle est autant appel au travail et au repos, qu'expression de la revendication d'une emprise, d'un pouvoir sur un territoire, une population. Au-delà des ouvriers des Ateliers, pour tous les cheminots, leurs

⁶⁷⁶ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 13.

⁶⁷⁷ Jacques Valdour, *Ibid.*, p. 45-46.

⁶⁷⁸ Christine Colombier et Bernard Monteil, *Op. cit.*, p. 77.

familles et tous ceux qui vivent sous son appel, elle participe de l'univers bruyant du rail. Mais celui-ci ne s'arrête pas à la porte des Ateliers : il occupe tout l'espace ferroviaire.

Ce paysage sonore naît sous la halle de la gare qui retentit des échos des coups de sifflet du chef de gare ; des aboiements des chefs de service et des contrôleurs pour faire accélérer le mouvement des voyageurs, prévenir du départ ; le claquement sec des portières des voitures, la lourde respiration de la locomotive à vapeur à laquelle succède le si caractéristique rythme saccadé de l'automotrice diesel, le puissant ronronnement des convertisseurs de l'engin électrique. Il se prolonge sur les quais, puis les voies, avec le lent ahanement du train au départ ; le staccato croissant des bielles en action, le cliquetis de mille pièces en mouvement ; le sourd martèlement du roulement des wagons passant sur les aiguillages et les rails non soudés ; les accélérations asthmatiques, les freinages dans une gerbe d'étincelles accompagnée de l'insupportable crissement des roues d'acier sur le rail. C'est encore le grincement métallique des locomotives manœuvrant dans les rotondes ; les coups sourds et répétés des wagons attelés ou dételés dans les gares marchandises ; le long meuglement de la corne d'alarme des protecteurs de chantiers, les bruits familiers des travailleurs de la Voie. Et surtout, le hurlement interminable et perçant du sifflet de la locomotive à vapeur, dont la plainte déchirante porte plus ou moins loin en fonction du vent, des conditions météorologiques, du relief...

Pour le peuple de la Voie et celui des Roulants, la trompe du protecteur et le sifflet de la locomotive sont les cloches et les sonneries de leur univers professionnel. Leur langue parle autant à leur raison qu'à leur affectivité : le respect de leurs ordres est impératif, souvent question de vie ou de mort pour ses auditeurs. « *Chacune de ces notes stridentes à un sens précis, un langage qui réclame de ceux à qui il s'adresse l'attention la plus suivie, l'obéissance la plus impérieuse. [...] Un coup de sifflet prolongé indique l'attention ; deux coups saccadés commandent aux vigies et au chauffeur de serrer les freins ; un coup bref, de les desserrer*⁶⁷⁹. » Il sert à donner le signal du départ et aussi à annoncer l'arrivée en gare mettant ainsi en garde voyageurs et badauds imprudents de l'imminence d'une manœuvre. De son côté, le contrôleur peut prévenir le mécanicien d'un incident à bord du train au moyen d'une corde reliée à une cloche. C'est à l'approche des stations, des tranchées courbes, des passages à niveau, à l'entrée et à la sortie des tunnels, avant de mettre la machine en route, ou enfin quand la voie ne lui paraît pas complètement libre, que le mécanicien use de ce genre de signal. S'il a besoin d'une locomotive de relais ou de renfort et qu'il se trouve dans le voisinage d'un dépôt, c'est par des coups de sifflets longs et prolongés qu'il avertit de sa demande. S'il se dirige vers une bifurcation, il lance un coup de sifflet d'attention qui indique à l'aiguilleur qu'il va prendre la voie de gauche ; par trois coups allongés, qu'il veut aller à droite. Enfin les règlements recommandent aux mécaniciens de faire un fréquent usage du sifflet à vapeur, dans les temps de brouillards, pendant toute la durée du parcours sur la ligne. Tout autant que les cloches que l'on peut différencier à leur sonorité particulière, on peut distinguer les trains de voyageurs des trains de marchandises : « *en faisant varier la forme et les dimensions du timbre [du sifflet à vapeur], on obtient un son plus ou moins grave*⁶⁸⁰... »

Il faut néanmoins veiller à éviter les anachronismes. Avec son panache de fumée, sa respiration particulière et le hurlement de son sifflet, un train à vapeur se perçoit à des kilomètres. Aujourd'hui, le passage d'un tel convoi est un événement rare, immédiatement perceptible, car en rupture totale avec l'environnement sensoriel habituel. Il est fort

⁶⁷⁹ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, p. 328.

⁶⁸⁰ Amédée Guillemin, *Ibid.*, p. 198.

possible qu'à l'époque, noyé dans le bruit de fond d'un paysage sonore dominé par la machine à vapeur, sa présence soit passée en partie inaperçue...

Sifflets de locomotive, trompes d'alarme et pétards d'alerte participent également à la « musique » particulière du monde cheminot lors des départs en retraite des Roulants fêtant leur « dernier train » au milieu d'un concert de sifflets et de cornes accompagné d'une pétarade. Cette « musique » accompagne aussi d'autres démonstrations collectives de liesse, de communion ou de colère lors des défilés corporatifs, des manifestations syndicales, des occupations de chantiers... Mais les cheminots pratiquent aussi une musique plus académique au sein de fanfares et d'orphéons, d'associations musicales ou chorales. Ces groupes musicaux se produisent à l'occasion d'événements propres à la sociabilité cheminote (départ en retraite, mariage, fête du 1^{er} mai...) de concours, de festivités locales⁶⁸¹.

Mais le paysage sonore du monde ferroviaire ne s'arrête pas tout à fait là. Il convient aussi de ne pas négliger celui de ses abords. La gare est une interface avec la ville, d'autres modes de transport. Ce sont d'abord les bruits multiples de la circulation, hippomobile dans un premier temps, ensuite automobile. Les fouets qui claquent, les sabots qui frappent le pavé, les cris et les jurons des cochers ; puis le concert des klaxons, la pétarade incessante des véhicules à moteur embouteillant en permanence la place et les rues adjacentes. Ce sont aussi les beuglements, le raclement des sabots sur les pavés de la gare de marchandises du bétail promis à l'Abattoir municipal et qui traverse la ville en longs cortèges pitoyables⁶⁸².

Le paysage olfactif est souvent délaissé, oublié même, en raison de la tyrannie exercée par l'ouïe et surtout la vue. Le paysage ferroviaire échappe d'autant moins à cette « malédiction » que, depuis ses débuts, il privilégie les sensations visuelles, cinétiques et cénesthésiques. Paradoxalement, l'univers des senteurs est probablement l'un de ceux qui a été le plus profondément bouleversé par l'arrivée du chemin de fer... et c'est aussi celui qui est le plus difficile à appréhender tant les notations le concernant sont rares et fragmentaires.

Commençons par reconstituer le paysage olfactif d'avant le rail. Pour la ville, le docteur Giraudet nous offre son expérience de clinicien⁶⁸³. Les quartiers populaires en bordure de Loire sont constamment empuantis par les rejets des eaux de lavage des tripiers, des corroieries dans le secteur du Carroi des Tanneurs, de la rue de la Vacherie, du Petit-Saint-Martin, des Quatre Vents. Ceux au nord de la rue Colbert, de Saint-Julien jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps, présentent de vastes zones humides et fétides « où l'air ne se renouvelle qu'avec peine », au sol pavé irrégulier constellé de flaques d'eau stagnantes « *dégageant des gaz de nature nuisible pendant les chaleurs* », des maisons aux caves infiltrées par les eaux de la Loire. L'état de la voie publique et l'insalubrité dans le secteur de Saint-Jean-des-Coups font que le quartier est encore cruellement décimé par le choléra en 1849. L'insuffisance de la pente et le manque d'entretien du fossé du rempart méridional forme « *un obstacle continuel à l'écoulement des eaux, déterminent l'amoncellement de boues noires, épaisses, fétides, chargées de matières organiques en décomposition [...]* les

⁶⁸¹ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 87 donne une description de la fête du quartier du « Bel-Air et du Canal » où les orphéons locaux assurent l'animation musicale. Il est fort probable, au regard du lieu, que ceux-ci étaient cheminots ou d'associations comprenant de nombreux cheminots (*supra* p. 123).

⁶⁸² AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Tours, séance du 18 juin 1894.

⁶⁸³ Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, *passim*, p. 11, pp.15-16 et p. 39.

émanations fétides qu'il laisse sans cesse échapper, surtout pendant les chaleurs de l'été, se font sentir dans toute la partie méridionale de la ville, c'est-à-dire dans celle où se trouvent les plus beaux hôtels et les promenades les plus fréquentées. L'allée qui conduit de la porte Saint-Eloi à mi-chemin de Beaumont est, grâce à cet égout qui la borde, dans un état d'infection permanente. »

La Varenne exhale les senteurs lourdes de l'humus fraîchement labouré, les effluves des jardins et des prairies ; mais aussi les relents des étables et des écuries, des tas de fumier et des « boues » citadines qui fertilisent les champs, la pestilence des rus transformés en autant de cloaques drainant les effluents de la ville, l'odeur nauséabonde des eaux croupissantes des mares et des terres inondées. Les crues du Cher s'ajoutant aux eaux presque stagnantes des ruisseaux-égouts font que « *dans la saison chaude, des émanations insalubres et incommodes se dégagent de cet espèce d'égout à ciel ouvert et compromettent la santé des habitants*⁶⁸⁴. »

L'arrivée du chemin de fer permet de vaincre progressivement ces miasmes pernicieux qui empestent la ville et la Varenne. L'édification de l'Embarcadère offre l'occasion de voûter la Dolve, le fossé des fortifications, depuis la gare jusqu'à la place du Palais de Justice⁶⁸⁵, le reste étant toujours à découvert jusqu'en 1855 où les propriétaires riverains le font progressivement recouvrir⁶⁸⁶. C'est ensuite au ruisseau de l'Archevêque de subir un sort similaire. Après être passé en siphon sous le Canal et avant de se jeter dans le Cher à Saint-François, il traverse la Varenne d'est en ouest et coupe perpendiculairement le faisceau de voies menant à l'Embarcadère. Lors de l'implantation de la ligne d'Orléans à Tours, on se contente de canaliser le ru au moyen d'un aqueduc⁶⁸⁷. En 1885, devant l'agrandissement des installations, l'augmentation des trafics, on dévie et l'on voûte le ruisseau⁶⁸⁸. Sauf dans le quartier cheminot de la Fuye. Il faudra ainsi attendre la Libération pour en finir avec « *ce problème lancinant et jamais résolu, de cette véritable plaie dont Tours souffrait depuis toujours. Le ruisseau de l'Archevêque rendait insalubre tout le quartier Sud-est de la ville*⁶⁸⁹. » Les nécessités de la reconstruction dans la zone qu'il traverse imposent enfin l'installation d'un collecteur moderne d'eaux fluviales.

C'est donc très lentement que l'on draine les terres marécageuses de la Varenne et leur pestilence, que l'on enterre les ruisseaux transformés en autant d'égouts à ciel ouvert. Les odeurs nauséabondes et les miasmes mortifères disparaissent alors... remplacés par les fragrances guère plus suaves et tout autant pathogènes du monde ferroviaire ! Humons en l'atmosphère. D'abord, au ras des quais et des voies, les senteurs si particulières de graisse et d'huile chaude, de suie, de vapeur moite exhalant des locomotives à vapeur. Ensuite, la

⁶⁸⁴ Alexandre Giraudet, *Ibid.*, p. 10.

⁶⁸⁵ Illustration n° 14. Le plan parcellaire des abords de l'Embarcadère (1845) permet de constater que le ruisseau mis en égout passe juste en dessous de la gare avant d'emprunter la future rue de Bordeaux et continuer, au-delà de la place Jean-Jaurès, par la bien nommée rue de la Dolve.

⁶⁸⁶ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 139.

⁶⁸⁷ AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les tarifs ferroviaires, adjudications de travaux. Procès-verbal d'adjudication du 30 août 1843 à Urbain Soudée, entrepreneur à Tours, pour la construction et l'installation : 1° d'un pont sur le canal de jonction de la Loire au Cher; 2° de huit ponts par dessous le chemin de fer; 3° de quatre aqueducs; 4° de quatre-vingt-douze buses en fonte.

⁶⁸⁸ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 140.

⁶⁸⁹ Jean Meunier, *La municipalité de la Libération, trois ans de travail en équipe au service de la Ville de Tours*, Le Réveil, Tours, 1947, 31 p., pp.14-15.

puanteur des Diesels aux noires fumées gluantes. Puis l'absence de sensations olfactives émanant des locomotives électriques. Ce sont aussi les remugles des salles d'attente, de tous ces lieux confinés comme les consignes, les bagages ; les relents déplaisants des « commodités », le fumet ammoniacqué des urinoirs... Plus loin, dans les zones interdites de la gare, c'est le règne de l'odeur âcre des cheminées des ateliers ; des parfums délétères des peintures et des solvants, des vapeurs entêtantes de produits chimiques, de fuel ; les exhalaisons si caractéristiques de métal brûlant et de sable surchauffé des fonderies de Tours et de Saint-Pierre. L'habituel décor industriel où les odeurs de crasse et de sueur se mêlent aux relents et remugles de l'usine pour imprégner les murs et l'air d'un indéfinissable mais inimitable parfum qui habite encore les lieux abandonnés par le labeur des hommes.

Il reste encore, pour l'homme habitué au pas de l'animal, à éprouver les sensations cinétiques et cénesthésiques nouvelles et excitantes de la vitesse, les trépidations et les vibrations propres au monstre métallique soufflant son haleine tiède. C'est un univers sensoriel totalement neuf qui s'offre à lui. Spectateur, il contemple avec incrédulité un bolide se déplaçant à cinquante kilomètres à l'heure en déchirant l'air de son interminable hurlement. Frémissant le long du quai, il éprouve de tout son corps le souffle du déplacement du train, la puissance de la machine. D'une passerelle, il découvre la sensation merveilleusement onirique d'être enveloppé de vapeur et de fumée. Voyageur, il expérimente le frisson terrifiant d'être partie intégrante d'un projectile et l'exaltation qui en découle. Depuis son compartiment, stupéfait, il découvre un paysage familier qu'il a peine à reconnaître tellement il lui semble brouillé par la vitesse. Avec horreur et ravissement mêlés, il fait l'expérience des sensations inédites qu'offrent le déplacement du train : roulis, tangage, trépidations et vibrations, rythme nouveau et obsédant du martèlement des roues d'acier sur le rail. Il est alors immergé dans un paysage sensoriel nouveau qui fait appel à son imagination et à tous ses sens.

La prise en compte de l'aspect esthétique

Fasciné par la technique, obnubilé par le progrès et le profit, le monde nouveau qui se met en place avec la Révolution industrielle n'a pas, comme celui né de la Révolution politique, l'ambition et la prétention de vouloir faire table rase du passé. Même s'il est de plus en plus sensible à la modernité des formes, il marque néanmoins son attachement à une esthétique héritée de l'Ancien Régime, à une certaine conception du Beau, à la préservation de l'harmonie des paysages urbains recomposés au XVIII^e siècle dans une perspective monumentale ou de représentation sociale. Dans un monde qui semble saisi de convulsions, ce respect et cette prise en compte de l'harmonie des formes et des proportions, de l'aspect esthétique de l'aménagement urbain constitue l'indispensable garde-fou évitant d'être irrémédiablement emporté par le maelstrom des mutations qui agite la société et bouleverse le paysage. Cette préoccupation touche des projets ferroviaires d'ampleur fort diverse et s'inscrit dans la longue durée. Elle n'échappe pas aux arrière-pensées idéologiques, aux évolutions du goût et de la mode, aux atermoiements, contradictions et autres incohérences inhérents aux affaires humaines.

Revenons un instant sur le projet proposant l'implantation d'une gare entre la Place du Palais de Justice et la rue George Sand. La voie ferrée doit franchir la place aux Portes-de-

Fer sur un pont soutenu par des colonnes de fonte de trois mètres d'élévation⁶⁹⁰. Il est alors unanimement repoussé, car on estime qu'il défigure la place du Palais, nouvellement nivelée et décorée à grands frais par un complexe immobilier qui lui offre un écrin de choix. De plus, le projet bouche aussi complètement la perspective de la percée méridienne. L'aspect esthétique est-il le critère prédominant du refus, un élément parmi d'autres ou un élégant prétexte pour refuser une idée qui nuit à trop d'intérêts ? La politique constante d'urbanisme des édiles sur un quart de siècle, les pactes informels de spéculation et l'implication des patriciats urbains dans les projets ferroviaires laissent peu de place au doute : la défense du Beau est arrivée ici bien après la sauvegarde de lucratives opérations et comme pour lui servir d'excuse.

Un siècle plus tard, un projet similaire voit le jour et connaît le même sort. Fin 1944, dans la perspective de la reconstitution des installations ferroviaires de l'étoile de Tours, une étude de la S.N.C.F. indique que la ligne de Nantes serait raccordée par la construction d'un pont ferroviaire sur l'avenue de Grammont. Comme au milieu des années 1840, la chose est jugée impensable puisqu'elle aboutit à couper la perspective, unique en France, traversant toute la ville de la Tranchée aux Portes de Grandmont⁶⁹¹. Là encore, la prise en considération de l'aspect esthétique et la défense du patrimoine dissimulent des arrière-pensées politiques, participent à des manœuvres de géopolitique locale, dévoilent des appétits...

Il arrive parfois que l'opposition à certains projets ferroviaires soit désintéressée, peut-être véritablement motivée par la défense de l'harmonie... ou une antipathie pour le chemin de fer. Cela semble être le cas avec le projet d'implantation d'une gare des marchandises au quai de Portillon. Celui-ci risquant d'être fatal à l'ombrage de la promenade riveraine, la commission d'enquête fait remarquer « *que le projet tel qu'il est présenté entraînerait la suppression d'un grand nombre d'arbres de la promenade, située en bordure de la Loire et il est demandé qu'en exécution le projet soit remanié de façon à éviter cet inconvénient*⁶⁹². » Malgré tout, le Conseil municipal de Tours s'oppose à l'édification à cet endroit sous prétexte que la promenade des quais serait mutilée, alors que l'enquête démontre le contraire. Peut-on suspecter des motifs cachés ? En fait, l'opposition acharnée vient du docteur Héron qui dénonce une atteinte à l'harmonie du paysage et à « *cette promenade si recherchée des Tourangeaux*⁶⁹³ ». Agit-il dans une perspective hygiéniste, esthétique ? Exprime-t-il ainsi une acrimonie personnelle à l'encontre du rail ou se pose-t-il en défenseur du bien-être de ces concitoyens pour mieux assurer sa réélection ?

L'opposition pour des raisons esthétiques peut aussi venir des pouvoirs publics. Là aussi, les arrière-pensées sont présentes comme nous allons le voir. J'ai déjà évoqué les projets de construction de passerelles pour piétons accolées aux ponts de Montlouis, de Fondettes et de Cinq-Mars. Le principe en avait été accepté par tous, mais le Conseil Général des Ponts et Chaussées rejeta certains aménagements prévus sous prétexte qu'ils nuisaient à l'esthétique des ouvrages en question : « *Mais l'administration a déjà rejeté sur l'avis du*

⁶⁹⁰ Jacques Maurice, « Quand Tours eut – enfin – sa gare du chemin de fer » *Bulletin Trimestriel de la Société archéologique de Touraine*, Tours, Tome XL, année 1983, pp. 613-623.

⁶⁹¹ Sébastien Chevereau, *Op. cit.*, p. 94.

⁶⁹² AD 37, S 3138 : Gare de marchandises au quai du Portillon. Procès-verbal de la commission d'enquête du 19 août 1911.

⁶⁹³ AM Tours, Délibérations du conseil municipal du 11 décembre 1911. Le docteur Eugène Héron (1850-1917) fut conseiller municipal de 1881 à 1886 et réélu en 1905.

Conseil Général des Ponts et Chaussées plusieurs projets de passerelles à accoler aux viaducs de la Loire parce qu'ils ne conservaient pas à ces ouvrages d'art leur caractère monumental. [...] Un grillage en fer n'est évidemment pas un couronnement convenable pour de grands ponts en pierre. Il remplacerait bien mal les parapets en maçonnerie, dont les deux viaducs sont actuellement surmontés. Si l'on tient à établir un passage de piétons sur les viaducs de Montlouis et Cinq-Mars, il conviendrait à notre avis de substituer aux parapets actuels des parapets en fonte d'un grand aspect de solidité⁶⁹⁴.» L'Etat, propriétaire des ouvrages d'art ferroviaires, n'apprécie guère que l'on dénature l'aspect monumental de ses œuvres - signes tangibles de sa puissance, manifestation remarquable de sa gloire - pour les doter d'excroissances utilitaires qui nuisent à la majesté du cadre - et surtout - de la représentation étatique.

Là encore, à plus d'un siècle de distance, la même préoccupation esthétique transparait dans la conception des ouvrages d'art de la ligne à Grande Vitesse avec la prise en compte de leur intégration dans le paysage. Les conceptions idéologiques, les motivations ont changé : il ne s'agit plus de célébrer le Progrès en l'imposant de façon monumentale dans le paysage, mais, à l'inverse, de fondre le tracé dans le paysage : *«Le tracé de base a été modifié sur trois communes du Val de Loire : Vernou-sur-Brenne, Vouvray et Montlouis. Ces lieux caractéristiques du 'jardin de la France' recèlent des éléments architecturaux et paysagers à l'origine d'une activité touristique importante. Le tracé d'origine, soumis à la première enquête d'utilité publique, tenait compte de plusieurs contraintes :*

- *s'inscrire au mieux dans le site protégé de la vallée de la Brenne, avec respect des caractéristiques géométriques du projet (pente limitée à 15 ‰, rayon de 6000 m) ;*
- *utiliser le contexte topographique favorable offert par le Val César pour remonter sur le plateau de Vernou-Vouvray ;*
- *limiter en longueur la traversée du plateau viticole, 'aire d'appellation contrôlée Vouvray', par un passage en tunnel sur les communes de Vouvray et de Vernou-sur-Brenne⁶⁹⁵. »*

L'affirmation politique de la puissance de l'Etat cède désormais le pas à des considérations esthétiques... largement conditionnées par des impératifs économiques et écologiques. La protection du paysage conçu comme partie intégrante du patrimoine touristique, la défense des intérêts viticoles au nom de la sauvegarde de l'AOC laissent entrevoir des arrière-pensées électoralistes et l'appropriation par les pouvoirs publics des évolutions sociétales. L'évolution « esthétique » du paysage ferroviaire est la traduction d'un changement idéologique d'ampleur s'inscrivant dans la longue durée : à travers tunnels, tranchées et viaducs l'Environnement s'impose au détriment du Progrès, la finalité supplante la modalité. Un processus dialectique similaire s'impose aux gares qui, de portes triomphantes et de manifestes d'architecture parlante, sont appelées à devenir de « *purs espaces de clarté*⁶⁹⁶ », de simples interfaces, des espaces d'échanges où la circulation ferroviaire n'est plus qu'une modalité de la Circulation.

⁶⁹⁴ AD 37, S 2188 : Projets de construction de passerelles pour piétons doublant des viaducs ferroviaires (1862-1883). Lettre de la Compagnie du P. O., en date du 11 juin 1867, au préfet d'Indre-et-Loire.

⁶⁹⁵ Michel Barberon, *Op. cit.*, p. 10.

⁶⁹⁶ Le processus est particulièrement lisible dans l'architecture des gares TGV qui tend à se dématérialiser en une vaste structure transparente assurant l'intermodalité.

Chapitre 5 – Représentations et usages du paysage ferroviaire

L'ampleur de l'investissement symbolique dont le chemin de fer est l'objet s'exprime au travers d'espaces urbains spécifiquement conçus et scénographiés, d'ensembles architecturaux surchargés d'allégories, de symboles et de signes, de rites et de cérémonies. La monumentalité voulue et assumée des gares successives de Tours participe de cette prise en compte de l'aspect esthétique. Pour leur conception et leur embellissement, on fait appel aux talents d'architectes et d'artistes de renom. Si elles offrent de nombreux aspects purement fonctionnels, elles développent également, par leur emplacement et leur insertion dans le tissu urbain, leur architecture et leur décor, les cérémonies qui en sont le siège un discours idéologique à plusieurs niveaux. Les vocabulaires urbanistique, architectural et décoratif utilisés permettent de célébrer, tout à la fois, la grandeur et le rôle de l'Etat organisateur du réseau ferré, la puissance et le renom des Compagnies de chemins de fer, le dynamisme et la richesse de la Ville. « *Cathédrale des temps industriels* », la gare est également laboratoire des Idées nouvelles⁶⁹⁷ ; Exposition permanente où se met en scène la thématique du siècle de la fonte et de la vapeur : la Science, le Progrès, l'Industrie...

Le rail, espace symbolique et enjeu politique

D'emblée, par son implantation à l'emplacement même d'une des portes bastionnées perçant le rempart du XVII^e siècle, l'Embarcadère de la Compagnie du P.O. est pensé et perçu comme une porte d'entrée monumentale de la ville. Volontairement, il reproduit l'antique symbolique attachée aux portes des villes et en assure la fonction⁶⁹⁸.

Significativement, les monuments civils les plus importants des années 1830-1840 sont placés aux deux extrémités de la perspective méridienne voulue par du Cluzel. Ils constituent des ensembles architecturaux prestigieux qui témoignent de l'importance et de la grandeur de la ville. Faisant vis-à-vis aux pavillons de l'octroi de la place de Choiseul sur l'autre rive de la Loire, les édifices néoclassiques de l'Hôtel de Ville et du Musée des Beaux-Arts, implantés place des Arts en front de Loire, créent une entrée monumentale rehaussée par la perspective de la Tranchée⁶⁹⁹. A l'autre extrémité de la rue Royale, le Palais de Justice, lui aussi construit dans ce style néoclassique véritable « marque de fabrique » de l'époque, constitue l'ornement de la place éponyme, fermée alors par les Portes de Fer qui matérialisent la pénétration de la route d'Espagne dans la cité.

⁶⁹⁷ Michel Ragon, *Op. cit.*, p.59 : « *Sous Louis-Philippe et Napoléon III, le chemin de fer servit puissamment à propager l'idéologie du progrès, le culte de la machine, et permit de passer, non sans déchirements, d'une France agricole à une France urbaine. Les communes rurales dépourvues de gares dans un rayon d'une dizaine de kilomètres, perdirent en deux ou trois générations un quart de leur population. Sous la III^e République, le rail apparut comme un moyen radical de républicanisation. Ne permettait-il pas de véhiculer dans les terres les plus rétrogrades les idées « avancées ». Dans chaque commune une école... dans chaque chef-lieu de canton une gare, tel était le slogan que la III^e République fera sienne jusqu'à la gare de 1914. Le rail devenait souvent « rail électoral » et, si les gares aidaient à l'émigration, elles contribuaient aussi à fixer une population jusqu'alors mouvante. »*

⁶⁹⁸ Notamment par l'implantation de bureaux de douane et/ou de l'octroi. Le Commissariat de la gare faisant office de Guet...

⁶⁹⁹ Pierre Leveel, *Op. cit.*, p. 250.

L'Embarcadère, nouvelle porte monumentale de la ville au débouché d'une nouvelle voie d'accès qui va bientôt - et pour longtemps - devenir la plus importante, est aussi conçu comme un édifice miroir du Palais de Justice. Les deux constructions sont quasi contemporaines. Une clôture de grilles en accentue le caractère de sanctuaire de la Rigueur. On n'accède à leurs monumentaux et sobres portiques d'entrée qu'après avoir gravi un escalier de pierre. Colonnes ioniques et pilastres renforcent encore l'impression de puissance maîtrisée et de majesté qui émane d'un édifice incarnant l'Ordre. Par ses vastes dimensions, son caractère imposant, sa sobre architecture néoclassique, l'Embarcadère conçu par l'architecte de la compagnie des chemins de fer d'Orléans Phidias Alexandre Vestier se place d'emblée parmi les édifices majeurs de la ville.

Bâtiments avec lesquels il est en relation, soit physique, soit symbolique, voire même les deux. Ainsi, la gare est à deux pas du centre de gravité géographique et politique de la ville : les jardins de la Préfecture (la puissance régaliennne de l'Etat), sur le boulevard Heurteloup, sont en face de l'Embarcadère. Par ce même boulevard, ou la rue de Bordeaux, on atteint le Palais de Justice (la Loi et l'Ordre⁷⁰⁰), fleuron de l'ensemble immobilier de la place du Palais de Justice qui se prolonge jusqu'à l'actuelle place du Maréchal Leclerc, autrefois emplacement de l'immeuble trapézoïdal abritant les bureaux de l'administration de la Compagnie du P.O. Par la rue Buffon, la gare est en relation directe avec le Théâtre et l'hôtel du Gouverneur militaire, siège de l'état-major du IX^e Corps d'armée. Par la rue Bernard Palissy, elle est en contact avec la cathédrale Saint-Gatien et l'Archevêché (Tours est métropole ecclésiastique), l'ancien centre de gravité de la cité.

Au delà du dispositif en miroir de part et d'autre de l'axe du boulevard Heurteloup, le programme architectural et décoratif des gares successives est en parfaite adéquation avec celui des centres du pouvoir du moment. On est en présence de la même sobre et imposante architecture néoclassique privilégiant l'horizontalité, symbole de stabilité, pour l'Embarcadère et le palais de Justice. Un demi-siècle plus tard, à ces éloquents symboles de la monarchie bourgeoise conservatrice et affairiste se substituent ceux du nouvel Hôtel de Ville et de la nouvelle gare de 1898 construits dans le grandiloquent style « radical-socialiste » dénoncé par l'opposition municipale. Les deux monuments expriment le même vocabulaire architectural et ornemental. Tous deux de plain-pied, comme pour abolir toute distance symbolique avec le peuple, ils recourent à la même volonté de puissance, de monumentalité, de verticalité. A la haute façade de l'Hôtel de Ville accentuée par ses atlantes et son lanternon, répondent les pylônes massifs sommés de statues et l'aérienne verrière de la gare. On retrouve un identique décor exubérant de cornes d'abondance, de guirlandes de fruits et de fleurs, de triglyphes, de métopes, de feuilles d'acanthé, de bustes féminins radiés, de mufles léonins exprimant l'opulence, la puissance, la grandeur⁷⁰¹.

Tout aussi significativement, pour réaliser les deux édifices on choisit le même architecte, Victor Laloux qui, à la même époque, réalise la gare d'Orsay pour la même Compagnie du P.O.⁷⁰² Et Orsay, où travaille la même équipe d'artistes que pour la gare et l'Hôtel de Ville

⁷⁰⁰ Au Palais de Justice étaient accolés, de façon fort fonctionnelle et symbolique, une caserne de la Gendarmerie et la prison.

⁷⁰¹ AM Tours, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Tours, séance du 27 novembre 1894. Fusion des gares, rapport de M. Michel-Ducoux : «*La ville de Tours qui passe à juste titre pour l'une des plus belles de France, ne pouvait laisser échapper l'occasion qui lui était offerte de posséder une gare digne de sa renommée, en la faisant précéder d'une grande et belle place qui lui manquait jusqu'ici. [...] M. Quincay souhaite qu'il soit possible de donner à la façade de la future gare, un aspect plus monumental que celui prévu au projet.* »

⁷⁰² Michel Ragon. *Op. cit.*, p. 13.

de Tours⁷⁰³, est en face du Louvre, au cœur de Paris, au centre du monde en quelque sorte... Le choix des architectes et des artistes est ainsi très révélateur de l'étroite intrication des relations mondaines, des réseaux locaux, de la renommée nationale⁷⁰⁴. Avant de réaliser l'Embarcadère, Phidias Alexandre Vestier est déjà connu en Touraine et bien introduit auprès de l'élite locale pour laquelle il a réalisé plusieurs commandes importantes, notamment les travaux d'aménagement au château de Rochecotte pour la duchesse de Dino au début des années 1830, la construction de plusieurs d'hôtels particuliers et d'immeubles huppés dans les nouvelles rues perpendiculaires au boulevard Béranger⁷⁰⁵. Victor Laloux⁷⁰⁶, Grand Prix de Rome en 1878, membre de la Villa Médicis, est l'enfant du pays. Architecte éclectique, il est aussi un grand « patron » d'atelier à l'école des Beaux-Arts, et surtout le chantre de l'académisme occupant tous les jurys officiels et les présidences des grandes sociétés d'architectes et d'artistes.

Intéressons-nous de plus près au programme décoratif. En 1855, la Compagnie du P.O. juge la ligne de la façade orientale de l'Embarcadère trop plate et y installe l'indispensable horloge sur laquelle s'appuient les statues allégoriques de Paris et de Tours. En 1856, elle procède de même pour le côté ouest, le plus en vue des Tourangeaux, avec des statues allégoriques représentant Nantes et Bordeaux, toutes oeuvre du sculpteur Dominique Malknecht⁷⁰⁷. La polysémie, avantage des allégories de ce genre, permet une rapide adaptation à l'évolution de l'idéologie ferroviaire. L'initiale représentation des villes desservies par les lignes de la gare de Tours laisse la place à la célébration du Commerce et de l'Agriculture bénéficiant des bienfaits du rail. Un demi siècle plus tard, Tours voulant affirmer avec emphase son statut de puissante métropole régionale à l'égale des grandes villes que dessert son nœud ferroviaire, on revient à une représentation allégorique des

⁷⁰³ Notamment les sculpteurs Jean Antoine Injalbert et Dominique Jean-Baptiste Hugues sur lesquels je vais revenir un peu plus loin.

⁷⁰⁴ Parmi ces réseaux locaux, une fois de plus, il faut citer la Franc-Maçonnerie. L'appartenance de Victor Laloux à la loge « Les Démophiles » de Tours où il a été initié a probablement joué pour ses contrats tourangeaux. Dans le même registre, la signature du soumissionnaire directeur Jacqueau-Galbrun est précédée de trois points entre deux lignes dans la lettre circulaire, non datée, des administrateurs de la Société d'études du chemin de fer de Nantes à Orléans au préfet d'Indre-et-Loire (cf. AD 37, S 2184 : projets de voies ferrées lignes Orléans/Nantes, Paris/Bordeaux).

⁷⁰⁵ On doit également à Phidias Alexandre Vestier (1796-1874) la mairie-halle de Château-La-Vallière en 1838 ; l'église paroissiale Sainte Marie-Madeleine de Bréhémont, en 1843 ; le pont de Langeais, dont la construction s'est déroulée en trois ans de 1846 à 1849 ; le château du Piple à Boissy-Saint-Léger pour la famille Hottinguer ; la gare de Sainte-Anne d'Auray dans le Morbihan, en 1862, pour la Compagnie du P.O. Voir notamment : Ludovic Vieira, « L'oeuvre tourangelle de l'architecte Phidias Vestier (1796-1874) », *Bulletin de la Société archéologique de Touraine*, Tours, 1998, vol. 45bis, pp. 601-616.

⁷⁰⁶ Sur Victor Laloux (1850-1937) voir notamment : Charles Lemaesquier, *Institut de France. Académie des beaux-arts. Notice sur la vie et les travaux de Victor Laloux (1850-1937)*, imprimerie de Firmin-Didot, Paris, 1938, 24 p. et Jean Giboureau, *Victor Laloux, sa famille et quelques familles alliées*, C.G.T., La Membrolle-sur-Choisille, 1989, 118 p., ill.

⁷⁰⁷ Dominique Malknecht (1793-1876) que l'on trouve également orthographié Molkney, Mahlkecht, Malchnecht ou encore Molchneht ! Elève de Canova, il figure au Salon de Paris de 1831 à 1857. Il sculpte de nombreuses statues religieuses pour des églises, des institutions religieuses. A Paris : une Vierge pour Sainte-Geneviève (le Panthéon), un Christ pour Saint-Séverin, une Adoration des Mages, les prophètes Ezéchiel et Daniel, Saint Jean pour l'église des Invalides. La Vierge (groupe en marbre) pour la cathédrale de Versailles. On lui doit aussi la statue de Jean-Baptiste Bessières (1768-1813), maréchal d'Empire et duc d'Istrie et buste du pape Jean XXII à Cahors.

capitales provinciales. Aux angles, Limoges et Nantes doivent le jour au talent de Dominique Jean Hugues⁷⁰⁸, pendant que Bordeaux et Toulouse, au centre, sont redevables à celui de Jean-Antoine Injalbert⁷⁰⁹. Grâce à de discrets attributs emblématiques (gouvernail, ancre, vase, palette, fourneau, etc.), elles évoquent également le Commerce, l'Industrie, l'Agriculture, les Arts sous la double protection tutélaire du caducée d'Hermès de la Compagnie du P.O. et d'un blason « républicain » de Tours frappé d'un simple T.

A l'intérieur de la gare, le buffet est orné de sobres boiseries et d'un plafond à caisson d'esprit néo-Renaissance sans commune mesure avec le faste déployé habituellement dans les restaurants des gares parisiennes de la même époque. Le hall reçoit pour tout décor un ensemble de dix-huit panneaux muraux de faïence de Sarreguemines formant un vaste programme iconographique et idéologique, où se mêlent des inspirations impressionnistes, japonisantes et « fin de siècle ». Ils offrent des vues de sites touristiques accessibles depuis Tours par les lignes de l'étoile ferroviaire. Deux de ces céramiques, les moins abouties, représentent les sites tourangeaux des châteaux de Langeais et de Chinon et sont l'œuvre d'Alain Mothes. Les seize autres, d'une bien meilleure qualité artistique, sont l'œuvre d'Eugène Martial Simas⁷¹⁰, artiste éclectique dont la renommée est essentiellement due aux nombreux décors faïencés qu'il réalise en collaboration avec la Manufacture de Sarreguemines⁷¹¹. La série comprend trois sites de Touraine (les châteaux d'Amboise, d'Azay-le-Rideau et de Loches), des paysages de bord de mer (Saint-Jean-de-Luz et Belle-Isle), des stations balnéaires (Arcachon et Biarritz) et des stations thermales (le Mont-Doré, Luchon et Vic-sur-Cère), des sites pittoresques (les menhirs d'Erdeven, les gorges du Tarn) ou historiques (le pont de Cahors, Carcassonne et le château de Josselin), ou même quasi exotique comme Fontarabie. La « *cathédrale des temps industriels* » s'avère singulièrement avare en matière de représentation ou même d'allusion à la technologie et à la science, à l'univers industriel... ne parlons même pas du monde ouvrier ! Le Progrès s'y résume à un couple de cyclistes en tandem au milieu des Pyrénées, un bec de gaz sur la promenade en bord de mer à Biarritz. La France ainsi exposée se réduit à des clichés

⁷⁰⁸ Dominique Jean-Baptiste Hugues (1849-1930). Pensionnaire de la Villa Médicis de 1876 à 1879. Il est notamment l'auteur de la statue de bronze de saint Martin au sommet du dôme de la basilique Saint-Martin de Tours, œuvre de Victor Laloux.

⁷⁰⁹ Jean Antoine Injalbert (1845-1933). En 1866, il est admis à l'école des Beaux Arts de Paris, et entre, en 1867, à l'atelier de sculpture de Augustin Dumont (bourse de la ville de Béziers). Admis au concours de Rome, il a signé un nombre important de statues lors du Second Empire et dans les premières décennies de la III^e République.

⁷¹⁰ Eugène Martial Simas (1862- inconnu). Sa vie reste méconnue, toutefois une partie de son œuvre est passée à la postérité. Peintre, illustrateur pour le *Figaro illustré*, décorateur et cartonnier, il semble avoir été actif de 1893 à 1913 environ. Artiste touche à tout, il participe à toutes sortes de projets aux techniques diverses, réalisant aussi bien des décors de grande envergure que de petits objets décoratifs. En 1897, il réalise les quatre toiles marouflées qui représentent des vues de la commune de la salle des mariages de la Mairie de Créteil. Il conçoit également des projets de vases pour la Manufacture de Sèvres entre 1899 et 1909, notamment pour la participation de cet établissement à l'Exposition Universelle de 1900. Il travaille également pour l'Usine LU à partir de 1897, créant pour la marque plusieurs objets décoratifs (plateaux, seuil à biscuits, panneaux) ainsi que le décor faïencé du pavillon LU pour l'exposition universelle de 1900.

⁷¹¹ Parmi ceux-ci : la Brasserie Mollard en face de la gare Saint-Lazare à Paris en 1895, le plus bel établissement modern style de Paris. Ce fut le restaurant le plus chic, la clientèle la plus huppée, dans le quartier le plus en vogue. M. Mollard avait spécialement fait venir d'Italie des mosaïques, et demandé aux ateliers de Sarreguemines de créer pour lui des pièces uniques ayant pour thème la vie autour de la gare Saint-Lazare. Ces pièces uniques évoquent Deauville, Saint-Germain-en-Laye, Ville d'Avray, l'entrée et la sortie de la gare Saint-Lazare, une « partie fine » de l'époque, sans oublier l'Alsace et la Lorraine, inévitables en cette année 1895.

folkloriques à destination des privilégiés, seuls touristes de l'époque : Bretons en costumes traditionnels « typiques », paysanne auvergnate gardant les oies à deux pas d'une station thermale huppée. L'exotisme y est tel que la vue de Loches ressemble à un village portugais ! Ici, on ne célèbre pas le culte de l'Industrie et de la Technologie, mais l'idéologie - bien-pensante, béate et finalement naïve - « fin de siècle » du tourisme balnéaire et thermal de l'élite sociale. Comme dans un miroir, celle-ci s'y contemple accomplissant ses rituels sociaux : la sociabilité de la promenade bourgeoise dans les stations à la mode « où il faut se montrer » ; la thématique de l'hygiène et du dépassement de soi par la pratique de la bicyclette et de l'alpinisme ; le tourisme à prétention culturelle, guide Baedeker en main ; l'ethnologie et l'archéologie de rentiers érudits membres de sociétés savantes. L'Ile-de-France et Paris sont totalement absents : inclure la Ville Lumière dans ce programme iconographique-touristique c'est, du même coup, prendre le risque de faire perdre à Tours son statut chèrement acquis de gare tête de ligne d'un réseau ferré, de capitale d'un Val de Loire touristique.

La subtile hiérarchie des gares

Comme les hommes, les gares sont sensibles à la vanité, aux honneurs. Il y a celles que les Grands de ce monde ne font que traverser sans même les voir. Et il y a les autres... Celles où ils s'arrêtent et sont accueillis, acclamés, célébrés. La gare est alors porte monumentale où se fait l'entrée triomphale ; théâtre où se pratique le jeu solennel de la représentation politique et de l'expression populaire ; lieu de liesse et de réjouissances. Les inaugurations et les visites officielles sont les temps forts de cette rencontre et de cette communion entre les dirigeants et leur peuple ; les gares, à la fois, le prétexte, le moyen et le lieu de ces retrouvailles. La pompe s'impose car il s'agit de célébrer l'événement, la ville, mais aussi la fidélité, les liens avec le régime quel qu'il soit.

J'ai déjà évoqué l'inauguration officielle de l'Embarcadère, le 26 mars 1846, en présence du duc de Nemours et du duc de Montpensier, fils du roi Louis-Philippe I^{er}. Il convient d'y revenir un instant grâce au numéro spécial du 4 avril 1846 de *L'Illustration* « devant servir de guide pittoresque à tous les voyageurs qui iront de Paris à Tours » qui détaille abondamment les festivités et leur ordonnancement. Commençons par la disposition des lieux et la composition du public : « La gare est un carré fermé de trois côtés. Au fond, s'élève une estrade richement ornée de tentures de soie et de velours. Des fleures et des arbustes garnissaient les degrés recouverts d'épais tapis. Au-dessous du dais, sous lequel avait été placé un fauteuil pour Mgr l'archevêque, étincelait aux rayons du soleil une large croix d'or. A droite et à gauche de cette estrade commençaient les tribunes élevées de deux mètres au-dessus des voies, et qui se prolongeaient tout au long des deux côtés parallèles de l'Embarcadère. Celles de gauche étaient, à notre arrivée, entièrement remplies des habitants les plus considérables de Tours et des environs, et d'une foule compacte de jolies femmes élégamment parées. Celles de droite, séparées en deux parties de la tribune royale, avaient été réservées aux invités de Paris. » La stricte hiérarchie des préséances ne s'arrête pas là : « Sur les voies, au-dessous de la tribune des dames, la garde nationale, les troupes de la garnison et les pompiers attendaient sous les armes l'arrivée des princes qui devaient les passer en revue. Enfin, des ouvriers et gens du peuple, assis, debout ou étendus au haut de tous les murs, ajoutaient encore à l'effet animé de ce pittoresque tableau qu'assombrissaient seulement, çà et là, les laids uniformes et les figures maussades de trente sergents de ville de Paris, dépêchés la veille à Tours. » L'arrivée du convoi princier est annoncé d'un coup de canon. A ce signal, le clergé de Tours, archevêque en tête, quitte la cathédrale pour se rendre en procession à l'Embarcadère. Coups de canon, volées de

cloches et fanfares de la musique militaire accueillent les princes. La revue des troupes terminée, le clergé fait son entrée solennelle dans la gare. L'archevêque prononce un discours « *admirable, aussi remarquablement écrit que sagement pensé* »... puis baptise la locomotive. Tout se termine par un bal en l'honneur des princes.

Les changements de régime ne changent pas grand-chose à ce type d'événements. Ainsi, la visite officielle du futur Napoléon III à Tours le 15 octobre 1852. Le prince-président, après son coup d'Etat du 2 décembre 1851, termine alors une tournée triomphale qui l'a conduit en un mois du Centre à l'Aquitaine, en passant par Lyon, Marseille et le Languedoc. En Touraine, l'accueil commence, à treize heures par un arc de triomphe à la station de Sainte-Maure. Les festivités de Tours commencent à quatorze heures trente, à l'arrivée du train présidentiel. Le programme officiel avait été publié dans le *Journal d'Indre-et-Loire*, programme arrêté par le préfet Jean-Adrien Brun, le maire de Tours, Ernest Mame, et le général de Courtifin, commandant la division militaire. Napoléon est reçu dans la salle de réception de l'Embarcadère « *artistiquement décoré* » pour l'occasion et dans un déploiement de fastes digne de l'inauguration quelques années auparavant⁷¹². A la fin du même siècle, un autre président de la République, la Troisième cette fois, est accueilli lors de sa descente du train présidentiel. Le 25 mai 1896, le président Félix Faure pose les premières pierres de l'Hôtel de Ville et de la nouvelle gare. Pour la circonstance, la Compagnie du P.O. a invité tous ses employés et leur famille, « *et ce fut au milieu de ces braves gens, au nombre de plusieurs milliers, que le Président fit son entrée dans le vaste chantier très bien décoré pour la circonstance.* » Ensuite le Chef de l'Etat et les ministres prennent place sur une estrade, avec à leurs côtés MM. Chabrières-Arlès, vice-président de la Compagnie, et Verger, membre du conseil d'administration, Heurteau, directeur, Pader, Brière et Polonceau, ingénieurs de la Compagnie. On procède aux discours rituels pour célébrer, tout à la fois, le cinquantenaire de l'arrivée du chemin de fer à Tours et la construction, tant attendue, d'une nouvelle gare⁷¹³. Avec infiniment moins de fastes, le 9 mai 1949, le président (de la IV^e République cette fois) Vincent Auriol, lui aussi en visite officielle, vient constater l'état d'avancement de la reconstruction du site ferroviaire de Tours-Saint-Pierre et inaugurer un nouveau poste en gare de Tours⁷¹⁴.

A côté de la monumentale et imposante gare tête de lignes, richement décorée, objet des faveurs et des visites officielles ; il y a la troupe nombreuse et obscure des humbles gares de troisième, quatrième ordre, les modestes haltes et arrêts. Une hiérarchie tatillonne les distingue les unes des autres et établit une subtile échelle des humiliations. Dès les débuts, une réglementation classificatoire et vexatoire différencie avec précision les guichets, les commodités, les prestations, les salles d'attente, les voitures et les gares. Ainsi, « *à Vouvray et à Montlouis les stations sont de troisième ordre, elles comprennent un embarcadère pour les voyageurs composé de salles d'attente, des bureaux, d'un petit logement pour le comptable et de lieux d'aisance*⁷¹⁵. »

La subtile hiérarchie des gares de l'agglomération explique pourquoi le paysage urbain de centre-ville animé ne se retrouve pas à Saint-Pierre-des-Corps. Jusqu'à la fin des années

⁷¹² Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 701.

⁷¹³ Jean Chédaille, *Op. cit.*, p. 52.

⁷¹⁴ Jean Chédaille, *Ibid.*, p.124.

⁷¹⁵ S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les tarifs ferroviaires, adjudications de travaux. Projets présentés par les ingénieurs du chemin de fer d'Orléans à Tours pour la construction des stations de Tours, Amboise, Montlouis et Vouvray.

1870, Saint-Pierre n'est qu'une simple halte destinée au transit des voyageurs et ne possède d'ailleurs aucun accès routier pour le public. Elle n'accède à la modeste « dignité » de station qu'en 1878, lorsque les chemins d'accès à la gare de Saint-Pierre-des-Corps sont enfin réalisés par les communes voisines. La Compagnie du P.O. accepte alors d'agrandir la gare provisoire pour y installer un service de vente de billets et surtout de construire le passage souterrain permettant enfin d'y accéder. Dans l'esprit des dirigeants de la Compagnie ces travaux doivent, tout à la fois, faire face à la constante augmentation des circulations de trains de marchandises et de voyageurs et répondre à la demande - certes très modeste mais réelle (le service local de voyageurs atteint à peine 17 000 voyageurs en 1898) – des communes concernées. Pour eux comme pour les édiles tourangeaux, l'Embarcadère doit rester LA gare. Il est le symbole de la puissance et de l'opulence du P.O., et celui du rayonnement et de la prospérité de la ville. De toute façon, malgré les travaux entrepris, la station de Saint-Pierre-des-Corps reste un édifice modeste tant par ses dimensions et les matériaux employés que par les services offerts à la clientèle.

Excentrée, avant tout fonctionnelle, l'humble gare n'est pas en mesure de concurrencer sa grande « sœur » sur les plans architectural, symbolique et identitaire. Elle n'est pas conçue pour exalter la puissance d'une compagnie et la grandeur d'une cité, seulement pour être pratique et au moindre coût, même si de subtiles arrière-pensées sont probablement à l'origine de l'étroit, claustrophobique et inesthétique « boyau » permettant l'accès au Bâtiment Voyageurs. En effet, au nord de celui, quatre voies (plus une autre en impasse en amont de gare) ont été construites, l'isolant complètement au milieu des voies ferrées. Pour y remédier, on construit donc un souterrain de 2,50 mètres de haut sur 15,80 mètres de long en maçonnerie et poutrelles métalliques sur le modèle standard en vigueur au P.O. On est loin du majestueux édifice de style néoclassique en pierre de taille en alignement avec le bel ensemble immobilier du Boulevard Heurteloup de l'Embarcadère où l'on accède par de larges escaliers débouchant sur des entrées monumentales.

Jusqu'à cette date, il ne peut même y avoir d'embryon de quartier de la gare... puisqu'il n'y a pas de gare ; ni même de chimériques projets d'animation du centre-ville à partir de celle-ci... puisque le centre de gravité de la commune - encore très largement rurale à ce moment-là - est, jusqu'aux années 1910, sur le bord de Loire. La construction de la nouvelle mairie et d'un complexe de services municipaux (écoles, bureau de poste) rapproche la gare du nouveau centre-ville qui s'édifie lentement et qui pendant longtemps se résumera à quelques édifices plantés au milieu de modestes maisons ouvrières, de jardins, de maraîchers. Les bombardements de 1944 réduisent en cendres ce centre en gestation. La reconstruction, les longs attermoiements sur les décisions à prendre, tant en matière urbanistique que ferroviaire, font que la gare (toujours provisoire) n'irrigue et n'anime qu'un fort modeste quartier de la gare se résumant, outre les traditionnels *Café de la Gare* et *Hôtel de la Gare*, à quelques commerces de proximité. Le bourg rural démesurément dilaté par son statut de banlieue industrielle et ouvrière n'a, au final, créé qu'une *Place de la Gare* de chef-lieu de canton rural. Les tours H.L.M. voisines et les friches environnantes forment un paysage urbain guère attractif.

Il faudra attendre l'arrivée du TGV, au début des années 1990, pour que Saint-Pierre-des-Corps se dote enfin d'une gare à la hauteur de son statut et d'un « quartier TGV »⁷¹⁶ destiné autant à vitaliser cette partie de l'agglomération qu'à servir d'écrin à la nouvelle gare. Le programme comprend 25 000 m² de bureaux au pied de la gare regroupant un hôtel deux étoiles avec cent chambres et deux restaurants, un parc de stationnement de mille places dont quatre cent soixante en parking silo ; un immeuble de standing, la tour

⁷¹⁶ Mairie de Saint-Pierre-des-Corps, *Touraine à Grande Vitesse*, 1987 et Raymond Lavigne, *op. cit.*, pp. 149-152. Voir l'illustration n° 46.

Saint-Pierre, avec galerie commerciale au rez-de-chaussée et dans les étages des plateaux de 600 m² utiles divisibles. Mais le constat s'impose : une gare, aussi importante soit-elle en terme de trafics, ne suffit pas pour animer un quartier en centre-ville. Malgré tous les efforts, l'endroit est aussi impersonnel et froid que tous les ensembles du même type affligés du même défaut rédhibitoire : un consternant manque d'âme. Une ville n'est pas – heureusement ! – qu'un assemblage d'édifices et de voies. Elle est, selon le mot fort juste de Paul Delouvrier, « *un plébiscite permanent* ».

La gare et ses abords, espaces de sociabilité

La gare de tête de ligne agit comme une écluse. Sa fonction est de relier l'un à l'autre deux types très différents de circulation et d'espace de circulation : l'espace de circulation de la ville et celui du chemin de fer. D'un côté, avec son bâtiment d'accueil classique en pierre, elle fait partie de la ville ; de l'autre, avec la construction métallique de la halle ferroviaire, elle est une pure fonction du secteur « industriel » constitué par le chemin de fer. C'est dans ce double visage que la fonction d'écluse de la gare s'est forgée son expression architecturale. Le voyageur, qui se rend de la ville à la halle ferroviaire à travers le bâtiment d'accueil, est pris en parcourant ces lieux qualitativement différents dans un processus d'agrandissement et même d'industrialisation de l'espace. Il quitte l'espace urbain, encore relativement intime au milieu du XIX^e siècle, et est conditionné par l'espace de la gare à l'espace industriel du chemin de fer. Le voyageur qui arrive est pris de manière analogue dans un processus d'« intimité » de l'espace. L'espace sans limites et sans forme du voyage en chemin de fer subit une première limitation dans la halle ferroviaire où entre le train, et il se réduit encore avec l'architecture traditionnelle en pierre du bâtiment d'accueil. Un espace continu vers l'espace urbain est ainsi créé⁷¹⁷.

Cet aspect « poreux » de la gare assurant l'interface entre la ville et le monde via les rails, et les pratiques qui s'y déroulent, sont décrits avec précision par Amédée Guillemin⁷¹⁸ : « *Le vestibule est l'endroit le plus animé, le plus bruyant, le plus affairé d'une gare : c'est celui qui offre à l'observateur le spectacle le plus piquant, les scènes les plus intéressantes. L'ancienne cour des Messageries avait une physionomie analogue à celle du vestibule d'une tête de ligne ; mais elle s'en distinguait toutefois par un plus grand calme, un laisser-aller tout plein de bonhomie.* » Il nous offre également une typologie des voyageurs en fonction de leur psychologie : « *On y voyait bien, comme aujourd'hui, les voyageurs s'y partager en trois classes, celle des gens inquiets, qui arrivent deux ou trois heures avant le départ, dans la crainte de le manquer ; celle des retardataires, qui accourent tout essoufflés, au moment même où le fouet du postillon claque, ou bien le sifflet de la locomotive retentit ; enfin la classe beaucoup moins nombreuse des hommes exacts, qui tirent triomphalement leur montre de leur poche, en vérifient l'exacte concordance, à une demi-minute près, avec l'heure de la gare, puis s'asseyent avec confiance, sûr de leur fait, et satisfait de leur méthodique exactitude, à côté des bagages qu'ils font enregistrer.* » Guillemin, qui a connu la diligence, ne peut que regretter l'ancien cérémonial des adieux : « *Mais en revanche, combien de scènes curieuses ou touchantes échappent, au milieu de l'empressement général, là où le départ du train est fixé avec une précision qui n'attend pas les retardataires ! Les adieux que se faisaient jadis les parents, les amis, avant de monter en voiture, se répétaient vingt fois au moment du départ, et les mouchoirs agités par la portière, à l'angle de la rue où la diligence finissait par*

⁷¹⁷ Wolfgang Schivelbusch. *Op. cit.*, p. 176.

⁷¹⁸ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, pp. 275-276.

disparaître, étaient un dernier échange de sentiments, que ne permet plus le chemin de fer avec ses salles d'attente, véritables salles de séparation. » Il faudra attendre la progressive autorisation d'accès aux quais par les compagnies de chemins de fer pour revoir les scènes touchantes des adieux et des retrouvailles aux portes des compartiments.

On peut sans peine appliquer à la gare les observations d'Alain Corbin à propos du port⁷¹⁹ : « *Le port appartient à l'espace public sur lequel se déploie la théâtralité des positions. La hiérarchie des statuts se lit avec une particulière clarté...* ». La fréquentation d'un hall de gare, d'une salle d'attente est un observatoire remarquable des postures sociales, des sociabilités diverses qui s'y expriment, s'y affrontent aussi : prolétaire en bleu de travail sortant de son train de banlieue pour se rendre à l'usine, écolier baguenaudant avant d'aller en cours, touriste balnéaire huppée armée comme pour une croisière au long cours, clochard à l'affût d'une occasion... La visée didactique du port est, toute proportion gardée, tout aussi valable pour la gare : « *l'activité permanente des grands ports, l'exposition qui prélude aux répartitions incitent le spectateur à la taxinomie des richesses du globe. Dans le même temps, la bigarrure ethnique [...] autorise le voyage immobile, procure l'exotisme à domicile, désigne la mission civilisatrice du port, devenu implicite musée ethnologique.* » Dans le flux et le reflux des trains s'observe le spectacle des paysannes se rendant aux marchés de la ville encombrées des produits de leur labeur, la dernière mode parisienne descendue de l'express de 11 h 40, les uniformes chamarrés des officiers des différentes armes de la garnison, les costumes exotiques des riches touristes étrangers visitant le Val de Loire et logeant à l'*Hôtel de l'Univers* voisin... La gare est une fenêtre ouverte sur le monde, le voyageur immobile y est au courant des rumeurs lointaines : « *vers midi, les gens de Saint-Pierre envoient leurs enfants à la gare pour y acheter les journaux de Paris qui viennent d'arriver*⁷²⁰. »

Monde en réduction, la gare est encombrée de fontaines à eau, de stands divers, de bascules et autres distributeurs automatiques⁷²¹ ; animée par une pléthore de petits métiers : portefaix, commissionnaires, cireurs de bottes, concessionnaires de bibliothèque de gare, tenancières de boutiques d'articles de voyage, marchands de journaux, vendeurs en tous genres, garçons de café, buffetiers⁷²²...

Très tôt, la Compagnie d'Orléans se préoccupe de désaltérer et sustenter sa clientèle. Elle ouvre véritablement l'ère des buffets avec, en tête de liste, celui d'Etampes, inauguré en 1843. Il s'agit alors, à l'exemple des auberges des anciens relais de poste, de permettre aux voyageurs de se restaurer en cours de route. Mais, en cette période de démarrage, la politique du P.O., comme plus tard celle des autres compagnies, n'est pas clairement définie. Et l'initiative de créer un buffet revient tout autant à des particuliers qu'à la compagnie qui, bien souvent, laisse aux premiers le soin d'essuyer les plâtres à leurs

⁷¹⁹ Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Flammarion, Paris, 1988, 407 p., p.217.

⁷²⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.91.

⁷²¹ AD 37, S 2202 : Gérance de buffets 1896-1920. Arrêt du préfet d'Indre-et-Loire du 29 septembre 1904 autorisant la Société Anonyme Françaises des Bascules Automatiques « à déposer dans la gare de Tours (sur le trottoir intérieur entre la porte du buffet et celle de la buvette) une bascule ». Arrêt du préfet d'Indre-et-Loire du 11 février 1904 autorisant la Société Générale Française des Distributeurs Automatiques « à déposer dans la gare de Tours un distributeur ».

⁷²² Ordonnance royale du 15 novembre 1846, article 70 : « *Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les Compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.* »

risques et périls. Le buffet est aussi perçu comme un corps étranger au monde ferroviaire, un possible fauteur de troubles et se heurte fréquemment à l'animosité des cafetiers et restaurateurs locaux⁷²³. Dès 1848, les sieurs Maubourguet et Cie sont fermiers du buffet de la gare de Tours et y tiennent restaurant et buvette. Ils « *sont autorisés à tenir ou faire tenir le restaurant du buffet de la gare de Tours, et à y vendre du vin, des liquides et des spiritueux pour les voyageurs à condition de ne placer ni tables ni chaises ni étalages sur les trottoirs de la gare; et de ne porter aucune boisson aux voyageurs dans les wagons ou sur les trottoirs*⁷²⁴ ».

Dès l'origine, la concentration de plusieurs buffets entre de mêmes mains n'est pas chose exceptionnelle, de même que l'ébauche de véritables dynasties. Ainsi, les buffets de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps font longtemps partie de l'histoire de la famille Rouillon⁷²⁵ : « *Grâce à la Direction du P.O. – qui voulut bien en accorder l'exploitation – les buffets des gares de Quimper, Vierzon, Limoges, Aurillac, Angoulême, le Lioran, Tours, Auneau, Juvisy, verront ensuite une partie de leur histoire confiée à un ou plusieurs membres de la famille Rouillon. Chaque fois que l'un d'eux quittait l'exploitation d'un buffet, il avait la possibilité de la transmettre à un parent : fils, neveu ou cousin, etc.* ». Le 12 août 1897, Félix-Alexis Rouillon prend possession du buffet de la gare de Paris-Austerlitz ; son fils Eugène lui succède en 1925, puis son petit-fils René le 5 février 1963. Après l'ouverture du buffet de la gare d'Orsay, en 1900, qui entraîne une certaine diminution des activités du buffet de Paris-Austerlitz, la Compagnie du P.O., en compensation, octroie la concession du buffet de la gare de Tours au frère de Félix-Alexis qui exploite le buffet de Paris-Austerlitz avec lui⁷²⁶.

Les besoins des voyageurs ne se limitent pas à leur restauration : il convient aussi de les loger au plus près de la gare. A Saint-Lazare, l'hôtel est accolé à la gare et y est relié par une passerelle. A Orsay, Victor Laloux installe un hôtel dans la station même. Sans aller aussi loin dans l'interpénétration de l'hôtelier et du ferroviaire, Tours offre un large choix d'établissements de toutes catégories à deux pas des quais. Aujourd'hui encore, il suffit de s'éloigner de quelques mètres de la façade de la gare pour trouver une chambre au *Grand Hôtel*, à l'*Hôtel de l'Europe*, ou au bien nommé *Hôtel Terminus*; une courte marche conduit aux *Hôtel Mercure*, *Ibis*, *Etap'Hôtel*... Selon le géographe Gérard Blier⁷²⁷, le chemin de fer contribue globalement à fixer en moyenne le cinquième des établissements hôteliers (sont pris en compte les hôtels et restaurants situés au plus à trois cents mètres du bâtiment principal de la gare). Le constat n'est guère une surprise, compte tenu de l'ampleur des flux de voyageurs entrant dans les gares ou en sortant. Mais des variations sensibles apparaissent. Ainsi la faible distance entre la gare et le cœur urbain peut expliquer les taux importants relevés à Tours ou à Metz, de l'ordre respectivement de 33 à

⁷²³ Bruno Carrière, « Histoire des buffets de gare », *Revue Générale des Chemins de Fer* n° 7-8 juillet-août 1993 pp. 5-7.

⁷²⁴ AD 37, S 2202 : Gérance de buffets 1896-1920. Avis de l'Ingénieur des mines attaché au service de contrôle du chemin de fer d'Orléans sur la pétition des Sieurs Maubourguet et Cie en date du 28 janvier 1854.

⁷²⁵ Interview de René Rouillon, concessionnaire du buffet de Paris-Austerlitz, *Revue Générale des Chemins de Fer* n° 7-8 juillet-août 1993 pp. 53-55.

⁷²⁶ AD 37, S 2202 : Gérance de buffets 1896-1920. Extrait du registre des arrêtés du préfet d'Indre-et-Loire du 2 avril 1903 qui autorise MM. Rouillon Frères à exercer la gérance des buffets des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps suite à leur demande du 17 décembre 1902.

⁷²⁷ Gérard Blier, *Op. cit.*, p. 30.

45 % : en revanche à Bordeaux, le taux tombe à 12 %. Au XIX^e siècle (mais le constat est encore vrai dans une large mesure au siècle suivant), « *des trente hôtels de Tours, les plus réputés sont situés près de la gare (Bordeaux, l'Univers) et rue Nationale : le Faisan, les Négociants, la Boule d'Or*⁷²⁸. » Liste à laquelle on peut rajouter, au début du siècle suivant, *Le Métropole* au débouché de la rue de Bordeaux.

A Tours, dès son implantation, la gare a été l'élément dynamisant du quartier qui s'est créé grâce et autour d'elle durant le second XIX^e siècle. Le réseau viaire s'améliore, on implante des bâtiments publics identiques à ceux d'un centre-ville (plusieurs écoles, l'église Saint-Étienne...). On construit énormément et cette expansion du quartier par le sud a pour conséquence de transformer la place du Palais de Justice, le boulevard Heurteloup, la rue de Bordeaux ou encore la place de la Gare en véritable centre-ville. Le faubourg se déplace alors au niveau du Sanitas. Situation que Gérard Blier explique ainsi : « *La gare, mise en valeur par son architecture propre et la convergence plus ou moins poussée des voies urbaines, constitue dès l'origine un élément marquant de la cité ; elle influence aussi très fortement l'activité commerciale des quartiers voisins. En effet, grossistes et magasins à grande surface profitent de la proximité du chemin de fer pour leur approvisionnement, tandis que le commerce de détail ne peut qu'être stimulé par l'augmentation rapide de la population cheminote. Atténué au XX^e siècle par l'impact de la concurrence du trafic routier, puis autoroutier, par la diminution sensible du nombre d'agents de la SNCF en activité, l'impact ferroviaire reste sensible, entre autres dans le domaine de l'hôtellerie*⁷²⁹. »

Mais l'animation d'un centre-ville par une gare ne se réduit pas au labour généré par sa présence, au spectacle des locomotives à vapeur ou à la quête d'un lit par les voyageurs. En drainant de tout le plat pays et de bien au-delà des foules considérables, et en les focalisant aux abords immédiats du centre-ville, la gare participe amplement à la desserte et à la vie des théâtres, cafés-concerts, cinémas et autres lieux de la sociabilité urbaine. Ce rôle est d'autant plus important que la distance par rapport au centre-ville (la place Jean-Jaurès) est de 400 mètres à peine. Mis à part Montpellier pour laquelle la distance est comparable (350 mètres de la place de la Comédie), les autres grandes villes présentent fréquemment un éloignement plus conséquent. Cela atténue le « choc » particulièrement sensible aux débuts des voyages en train, mais aussi l'impact du chemin de fer dans l'environnement urbain. Ainsi, si la distance est déjà du double (800 mètres) pour Grenoble (place Victor Hugo) et Lille (place de la République), elle atteint rapidement des valeurs beaucoup plus élevées : 1100 mètres à Toulouse (place du Capitole), 1200 mètres à Nantes (Cours des Cinquante-Otages) et 2200 mètres à Bordeaux (place de la Comédie)⁷³⁰.

Un rapide tour d'horizon permet de faire la démonstration du caractère de pôle attractif de la gare à Tours. La rue Buffon offre un accès rapide au *Théâtre Municipal* ; il ne faut guère plus de temps pour se rendre à la salle polyvalente de douze cents places du *Théâtre Français*, rue Victor Hugo. On peut d'ailleurs s'interroger sur l'éventuel parti pris d'une connexion directe gare/théâtre comme on la rencontre à Lille⁷³¹. Au théâtre, il faut ajouter

⁷²⁸ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 330.

⁷²⁹ Gérard Blier, *Ibid.*, p. 30.

⁷³⁰ Gérard Blier, *Ibid.*, p. 17.

⁷³¹ Michel Ragon, *Op. cit.*, p. 63 : « *Ajoutons que la rue de la Gare (aujourd'hui rue Faidherbe), inaugurée en 1870, au lieu d'aboutir directement sur la grand-place, comme certains projets l'envisageaient, débouchait en oblique sur le théâtre, constituant un original parti urbain. Le théâtre, si important dans la vie lilloise, avait la gare pour pendant, ce qui est significatif de l'importance qu'on lui accordait.* »

son redoutable concurrent : le cinématographe. Le pionnier, l'*American Cosmograph*, propose des *movies* dans une salle de huit cents places rue Jules-Favre, à deux pas du *Théâtre Municipal*. Il est rapidement rejoint par le *Cinéma Grammont* de cinq cents places, tout proche ; le *Cinéma Casino* rue de Paris, à l'est de la gare. Le *Théâtre Français* s'adapte lui aussi au « septième art »⁷³². La rue Nationale et la place du Palais de Justice offrent leur lot de restaurants (*Cuirassier*, rue Nationale), de cafés (*de la Ville, du Commerce, Grand Café*, rue Nationale ; *de l'Univers*, place du Palais de Justice, renommé pour son orchestre, son académie de billard, sa décoration exotique et sa terrasse sous les marronniers ; *Vinée*, rue de Bordeaux), de cafés-concerts (*Café-concert de l'Alcazar*, rue Nationale, *Trianon Park*, avenue de Grammont)⁷³³.

Le spectacle est aussi dans les rues avoisinant la gare, même à une heure matinale. « *Il est sept heures du matin : la rue Blaise Pascal s'emplit d'une nuée de cyclistes, ouvriers des ateliers du chemin de fer Paris-Orléans et des ateliers du chemin de fer de l'Etat se rendant à leur travail. La même foule de bicyclistes et de piétons s'y déverse également aux autres heures de rentrée ou de sortie, grossie de tous ceux qui fréquentent les divers ateliers du voisinage : garages et réparations d'automobiles, tôleries, entreprises de plâtres, ciments, menuiserie, ébénisterie, fabriques de meubles. Vers les mêmes heures, circulent beaucoup de petites ouvrières, peintes, poudrées et court vêtues d'étoffes semi transparentes. Le soir, après dîner, on rencontre quelques ouvriers italiens, espagnols, tchèques ou russes*⁷³⁴. »

Il est également sur le boulevard Heurteloup, lieu de promenade ostentatoire depuis le XVIII^e siècle et siège annuel de la foire agricole. Elle démarre alors pour trois semaines chaque fois, le 10 mai et le 10 août. Dès la fin du Second Empire, la durée est réduite à dix jours pour chaque foire, et ce rythme est maintenu jusqu'au lendemain de la Première Guerre mondiale. En mai 1922, le maire de Tours Camille Chautemps lance la formule nouvelle de la « Grande Semaine » qui va continuer d'occuper le boulevard Heurteloup et la place de la gare jusqu'en 1964⁷³⁵. L'automobile supplante alors le rail, et pour sa commodité on déplace la manifestation en périphérie, plus propice à la circulation et au stationnement. Dans l'entre-deux-guerres, c'est l'une des foires régionales les plus importantes de France. On a transformé « *une foire agricole, bien appropriée à la Touraine et aux pays de Loire, en une manifestation grandiose susceptible d'attirer une clientèle nombreuse. [...] Aussi est-ce par centaines de milliers que l'on compte les visiteurs sur cette foire dont les expositions couvrent 20 000 mètres carrés et s'étendent sur une longueur de trois kilomètres. [...] Sur le Boulevard Heurteloup et sur la place de la gare, industriels et agriculteurs se mettent en rapport pour le plus grand progrès de l'agriculture ligérienne*⁷³⁶. »

L'immense espace vide de la place de la gare « *est souvent encombré de baraques peu esthétiques, car sa surface et sa position centrale permettent de l'utiliser pour des attractions de passages (cirques, ménageries, etc.)*⁷³⁷ ». Il est aussi le lieu où la guerre se

⁷³² Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 782.

⁷³³ Karl Baedeker, *Le Nord-Ouest de la France, de la frontière belge à la Loire*, Karl Baedeker éditeur, Leipzig/Paul Ollendorff, Paris, 1908, 8^{ème} édition, 11 cartes, 33 plans, 476 p. Pages consacrées à Tours.

⁷³⁴ Jacques Valdour, *Op. cit.*, pp.159-160.

⁷³⁵ Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p. 306.

⁷³⁶ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 153.

⁷³⁷ R. Vivier et E. Millet, *Ibid.*, p. 106.

donne en spectacle aux citadins. Lors du départ de Tours du 32^e R.I., le 2 août 1914 ; puis de celui du 66^e R.I. trois jours plus tard, une foule compacte et enthousiaste encombre la l'esplanade pour accompagner les soldats jusqu'à leurs trains. Puis, c'est le spectacle moins martial des unités y attendant désœuvrées leur embarquement. Avant ceux, navrants, des colonnes de prisonniers allemands, de la cohorte pitoyable des blessés débarqués des trains sanitaires, du troupeau désemparé des réfugiés. Au printemps 1918, après l'offensive allemande du 21 mars dans la région de Saint-Quentin, ils arrivent en masse dans la ville en proie à une cruelle pénurie de logements. En hâte, Camille Chautemps fait construire des baraquements démontables sur le côté oriental de la place⁷³⁸. Le conflit suivant voit se reproduire les mêmes scènes : « *un assemblage hétéroclite d'horribles baraques* » encombre à nouveau la place de la Gare « *choquant le regard du voyageur et gênant l'installation de la Grande Semaine*⁷³⁹. ». Il faudra deux ans d'efforts à la municipalité de la Libération pour dégager la place de la Gare⁷⁴⁰.

Dès avant-guerre, les projets ne manquent pas pour aménager au mieux le grand vide de la place. L'automobile, déjà conquérante, s'y taille la part du lion : « [...] *peut-être se décidera-t-on à y construire un jour la gare routière, souterraine ou autre. Ses dégagements lui permettent de jouer admirablement ce rôle de concentration en un même point de tous les moyens de transport. La réalisation de ce projet embellirait notre ville, car nous pensons à une organisation coquette comme il en existe déjà dans certaines cités, la Rochelle, par exemple. Toutefois, la Direction de la SNCF a envisagé la création d'une gare routière au-dessus des voies, avec deux rampes d'accès latérales*⁷⁴¹. » Dans les années 1950, la gare routière qui devait embellir la ville se résume à un modeste bâtiment en maçonnerie de parpaings de ciment enduits au mortier de chaux couvert d'une toiture à deux versants couverte en ardoises de fibrociment⁷⁴². Dans les années 1980, l'endroit « *s'ouvre sur un espace sans structure et sans ornement, offert au seul stationnement désordonné des voitures et des cars*⁷⁴³. »

Il faut cependant encore attendre le début des années 1990 pour voir que « *sous la place du Maréchal Leclerc, un parking de 826 places nécessaires aux congressistes et à la population [est] construit sur quatre étages bien éclairés et bien surveillés. A la surface de la place, un jardin superbe où les magnolias, les arbres de Judée et les lilas d'Orient vont entourer et mettre en valeur un bassin où l'eau jaillit sur un bloc de résine illuminé*⁷⁴⁴. » Après des décennies d'hégémonie de l'automobile, brusquement la gare redevient l'espace central du centre-ville. Mais ce n'est pas tant l'arrivée de la Grande Vitesse qui en est la cause que la création, très contemporaine, du nouveau Centre international des congrès Vinci de l'architecte Jean Nouvel construit en face de la réalisation de Victor Laloux. A un siècle de distance, la ville s'offre une réalisation de prestige pour affirmer son statut de grande ville. Centre de congrès qui a bien failli être... la gare elle-même ! Le plan Dorian

⁷³⁸ *Le Magazine de la Touraine*, n° spécial « La Touraine dans la guerre 14-18 », hiver 1993-1994.

⁷³⁹ Jean Meunier, *Op. cit.*, p.12.

⁷⁴⁰ Jean Meunier, *Ibid.*, p.27.

⁷⁴¹ R. Vivier et E. Millet, *Ibid.*, p. 106.

⁷⁴² AD 37, 1267 W 13 : Anciennes gares C.F.D. Estimation de mars 1956 des bâtiments de la gare routière de Tours par Galtier Frères et Cie ingénieurs experts.

⁷⁴³ Jean Royer, *Il était une fois... un maire*, C.L.D., Chambray, 1997, 175 p. p. 93.

⁷⁴⁴ Jean Royer, *Op. cit.*, p. 93.

installant une gare de passage à Beaujardin et un nouveau quartier sur les emprises ferroviaires, la gare de Victor Laloux, à l'extrémité septentrionale de l'avenue démesurée menant à la nouvelle gare, pouvait alors recevoir une nouvelle affectation. L'idée disparaît avec l'abandon de l'ambitieux plan de reconstruction et ressurgit avec l'arrivée du TGV et la réactivation, un temps, d'un projet d'une nouvelle gare TGV de passage... à Beaujardin. Laissons à la parole au maire de Tours Jean Royer⁷⁴⁵ : « *Mais le plus séduisant en apparence bien sûr consistait, en reprenant un projet abandonné de l'après-guerre, à déplacer la gare à Beaujardin et à construire le centre sous la verrière devenue de ce fait disponible. Malheureusement, doublant presque la dépense, il aurait fallu non seulement financer le transfert de la gare sans aucun concours de la SNCF ou de l'Etat, mais encore la quasi-totalité du bâtiment construit sous la verrière. De plus, comment aurait-on jugé une ville incapable de construire un très grand équipement moderne selon un style contemporain, sur un site et dans un environnement qui lui soient propres ?*⁷⁴⁶ »

La réhabilitation du patrimoine industriel n'étant pas encore à la mode et l'orgueilleux édile tenant particulièrement à marquer la ville de son empreinte, prend, selon ses propres termes une « *décision surprenante : une rue classique mais étroite et ancienne face à une place centrale sans caractère et un îlot de surface apparemment restreinte pour un vaste bâtiment ! En revanche, nul ne peut nier la bonne intégration urbaine de l'îlot non seulement dans un quartier très proche de l'autoroute A10 et voisin d'une gare TGV donc d'accès très pratique pour les congressistes [...]*⁷⁴⁷ ». Malgré une hostilité à peine voilée au ferroviaire, Jean Royer reconnaît malgré tout que la réussite de son ruineux projet doit beaucoup à la proximité de la gare cul-de-sac tant décriée. Ne s'arrêtant pas au milieu du gué, le maire fait remplacer les immeubles néoclassiques du boulevard Heurteloup par *Transparence*, la maison de verre de l'Office du Tourisme de Tours, inaugurée le 26 novembre 1993. Avec la proximité immédiate du futuriste Centre des congrès, l'objectif recherché était « *de remplacer une harmonie architecturale du XIX^e siècle par un choc visuel qui préfigurât carrément les temps à venir*⁷⁴⁸. »

⁷⁴⁵ Maire de Tours du 22 mars 1959 au 24 juin 1995.

⁷⁴⁶ Jean Royer, *Ibid.*, p. 95.

⁷⁴⁷ Jean Royer, *Ibid.*, p. 95.

⁷⁴⁸ Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p. 227.

Chapitre 6 : Des attitudes et des regards différents sur le paysage ferroviaire

Le paysage est aussi une question de point de vue. Et de spectateur. Fort logiquement, le même site sera vu, compris et utilisé de façon très différente ; d'autant que le paysage né du chemin de fer peut s'observer aussi bien du dedans que du dehors, de manière statique comme dynamique, avec un regard de professionnel comme de néophyte. Pour cela, il convient de suivre le précepte de Marcel Proust : « *Le seul véritable voyage, le seul bain de jouvence, ce ne serait pas d'aller vers de nouveaux paysages, mais d'avoir d'autres yeux, de voir l'univers avec les yeux d'un autre, de cent autres, de voir cent univers que chacun d'eux voit, que chacun d'eux est*⁷⁴⁹. »

Ainsi, dans ce premier XIX^e siècle, la mentalité, la perception et les représentations de l'environnement des habitants de Tours sont celles d'îliens. La ville close de murs est alors une île isolée et protégée par la Loire, le Cher et la Varenne inondable. C'est grâce à cette particularité que Tours échappe à l'entrée des Wisigoths lors d'une crue pendant l'hiver 575-576, et à l'attaque des Vikings le 30 juin 852⁷⁵⁰. Le monde clos, fini mais sûr de la ville s'oppose aux espaces indistincts, mouvants de la Varenne. Seule l'irruption du chemin de fer permet enfin la réelle anthropisation de cet espace extérieur qui, par un retournement se transmute en intérieur, en ville. L'œil du tourangeau « îlien », habitué jusque là aux espaces clos, aux lignes courbes des rues médiévales, aux espaces non structurés du plat pays est progressivement sensibilisé, éduqué à la géométrisation croissante du paysage. On arrive insensiblement à cette révolution de la perception qu'évoque Rémy Saisselin : « *L'œil commença à voir plus loin que dans la cité pré-industrielle ; certains critiques ont parlé à propos de cet élargissement du champ de vision d'un nouveau regard, expression qu'on a quelquefois associée à la photographie aussi bien qu'à l'impressionnisme. Mais le nouveau regard de l'homme dans la ville moderne ne présuppose pas la photographie ; c'est plutôt la photographie qui présuppose un nouveau regard. En d'autres termes, la stimulation de la ville moderne, la foule, la variété des objets, la vie trépidante, ont transformé le regard, et l'observateur*⁷⁵¹. »

En quelques années à peine, la perception du paysage ferroviaire peut aussi radicalement se modifier... sans que celui-ci ne change vraiment. Le changement n'affecte que la perception de l'objet ferroviaire, la manière de l'appréhender, l'émotion qui en découle. L'étrangeté inquiétante du monstre d'acier crachant de la vapeur laisse progressivement la place à l'indifférence née de l'accoutumance. Les situations que décrit Gabriel Roselli⁷⁵² aux premiers jours de l'exploitation ferroviaire dans la région de Beaucaire sont fort probablement similaires aux réactions des paysans tourangeaux au passage des premiers trains dans la Varenne en 1846. « *La vue de ces voitures pleines de monde qui se déplaçaient à une vitesse inconnue jusqu'alors et sans le concours d'aucune mule ni la moindre bourrique* » plongea les populations riveraines dans un étonnement difficile à

⁷⁴⁹ Marcel Proust, *La Prisonnière*, 1923.

⁷⁵⁰ Jean-Pierre Leguay, *Les catastrophes au Moyen Age*, Les classiques Gisserot de l'Histoire, 2005, 224 p., ill., p. 17 et p.19.

⁷⁵¹ Rémy G. Saisselin, *Le bourgeois et le bibelot*, Albin Michel, Paris, 1990, 219 p., p. 41.

⁷⁵² Gabriel Roselli, *Les origines d'une ligne de chemin de fer. La Grand'Combe-Beaucaire. 1830-1852*, éditée à Nîmes en 1931, cité par Maryse Angelier, *Op. cit.*, p. 21.

peindre. » En effet, les populations riveraines ne comprennent rien à tous les préparatifs et ne paraissent y prendre aucun intérêt, trop accaparées par la marche de leur univers familial. Tout change brusquement avec le convoi ferroviaire des premiers jours de juillet 1839 : « *Les femmes qui travaillaient aux champs, témoins de ce spectacle nous firent entendre un cri et comme marque de stupéfaction elles mirent leurs jupes sur leur tête à la grande hilarité des invités de M. Talabot.* »

Le monde rural n'est pas le seul touché de plein fouet par l'absolue nouveauté qui fait voler en éclats les cadres désormais obsolètes d'une presque immuable vision du monde. « *Dans tous les pays dans lesquels fut introduit le chemin de fer [...] la réaction d'ensemble, en particulier durant les premières années, et lors des premiers contacts avec le nouveau moyen de locomotion, fut une réaction de choc. Celui-ci provoqua, tant sur le plan psychologique qu'émotionnel, de fortes divergences et une nette polarisation des prises de position idéologiques. Les marques d'enthousiasme, d'affirmation orgueilleuse du potentiel technique et économique de la nouvelle découverte, ainsi que les marques d'une foi utopique en la capacité de l'homme à dominer la nature et de vaincre nombre de maux sociaux, mais aussi les marques d'une grande crainte, d'angoisse quant aux nouvelles dimensions de l'expérience que le nouveau moyen porte en lui, s'opposent ou s'alternent brusquement*⁷⁵³. »

Le remède du temps, la thérapeutique de l'habitude finissent par avoir progressivement raison de la surexcitation émotive, des passions exaltées. En quelques années à peine, l'inouïe novation devient élément du décor de la vie quotidienne au point que, avec une certaine emphase non dénuée probablement d'exagération, les auteurs du premier guide ferroviaire de Paris à Bordeaux peuvent écrire : « *Voilà huit ou dix ans déjà qu'il relie comme un trait d'union l'Ile-de-France à l'Orléanais : tout le monde le connaît et il connaît tout le monde. Les bœufs tranquilles laissent bondir la machine sur le rail sans même relever la tête ; le laboureur paisible qui trace son sillon ne se détourne plus pour savoir d'où viennent ce bruit et cet éclat ; les chiens vigilants ne frémissent plus au passage de cette foudre civilisée, de ce météore organisée ; l'alouette reste tapie dans le chaume, et les enfants couchés au pied des saules ouvrent un œil paresseux que le sommeil referme avant même que la chaudière ait franchi l'horizon*⁷⁵⁴. »

Des relations conflictuelles avec le chemin de fer

Avant de s'apaiser lentement les passions se déchaînent contre le train avant même son arrivée dans le paysage. Si les élites et les édiles de Tours appellent de leurs vœux l'arrivée du chemin de fer, d'autres Tourangeaux se montrent nettement plus circonspects, voire hostiles à l'intrusion du rail dans leur monde. L'opposition prend des formes très variées allant de la protestation individuelle ou collective à l'action musclée.

À Tours, tout le monde n'est pas d'accord sur l'utilité du chemin de fer. Le vœu émis en 1833 n'a pas que des partisans. Nombre de commerçants du centre-ville s'inquiètent de la concurrence déloyale des articles parisiens qui vont ainsi déferler sur eux, ou du risque, à leurs yeux tout aussi grand, de voir les élégantes aller faire leurs emplettes dans la capitale brusquement bien proche. Le *Journal d'Indre-et-Loire* publie deux grands articles, les 5 et 11 décembre 1841, pour défendre le projet. Le 5 décembre il écrit : « *Tandis que les*

⁷⁵³ R. Ceserani, *Treni di carta : l'immaginario in ferrovia : l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993, p.23. cité par Suzanne Van Weddingen, *Op. cit.*

⁷⁵⁴ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires. Op. cit.*, p. 120.

partisans du chemin de fer, s'appuyant sur l'exemple de la Belgique et de l'Angleterre, montrent la prospérité commerciale et industrielle recevant dans ces deux pays un accroissement qui suit le développement des nouvelles voies de communication, les adversaires n'osant s'attaquer à ce fait capital, démontré jusqu'à l'évidence, soutiennent que cette prospérité doit être restreinte aux villes servant de têtes de lignes et cherchent à alerter les localités intermédiaires en leur montrant en perspective la ruine de leur avenir commercial et industriel. Cette objection, si elle était vraie, serait, selon nous, assez grave pour faire repousser les chemins de fer, car leur établissement serait la consécration au profit de quelques points du territoire d'un privilège ruineux pour l'ensemble du pays... ». Il revient à la charge le 11 décembre : « *Si, il y a un siècle, on eût consulté les commerçants de Tours sur l'opportunité d'un projet qui eût rendu quotidiennes les relations entre Paris et Tours, que de plaintes se seraient élevées, que de malédictions se seraient faites entendre ! Rattacher aussi intimement notre ville à la capitale ! mais c'était, aurait-on dit, vouloir anéantir le commerce local au profit de Paris ; c'était sacrifier la province à Paris ! Qui donc, si les rapports devenaient aussi fréquents, voudrait désormais acheter quelque chose à Tours ? Que deviendrait notre commerce avec l'émigration certaine des consommateurs ?... Pourtant l'expérience nous a démontré qu'ils se seraient trompés... »*

Un siècle plus tard, les projets de déplacement de la gare vers le sud de la ville provoquent, à nouveau, la mobilisation des commerçants, du Syndicat d'Initiative. La perspective n'est plus la même : de l'opposition résolue au chemin de fer source de la ruine du négoce on est passé à une opposition, tout aussi farouche, au retrait – même très limité ! – du rail, source de la prospérité du commerce.

Une part non négligeable du monde ouvrier est également très réticente à l'arrivée du chemin de fer. « *Dès 1845 des travailleurs manifestent : les mariniers contre la vapeur utilisée sur la Loire et contre le chemin de fer qui menace leur emploi*⁷⁵⁵. » Là encore, un demi-siècle plus tard au moment de l'examen des projets de reconstruction de la gare, les ouvriers et leurs représentants à la mairie de Tours se montrent très prudents. Certes, « *cette fusion des gares donnera cinq millions de travaux et nous pouvons bien dire que dans ces cinq millions notre classe ouvrière, si laborieuse et si intéressante, trouvera, pour ses différents corps d'Etat, du travail pour au moins trois années.* ». Mais le rapporteur s'inquiète également des conséquences possibles de la délocalisation de la gare sur l'emploi ouvrier : « *reporter plus loin, vers le sud, la gare commune, faisait naître un grave danger, car la démolition des ateliers s'imposait et démolir les ateliers c'était peut-être fournir à la Compagnie d'Orléans l'occasion de les transférer en dehors de Tours, à Châteauroux ou ailleurs*⁷⁵⁶. »

Le plat pays s'avère tout aussi circonspect, voire hostile, à l'installation du chemin de fer. Nous avons déjà entendu les griefs et les doléances des Gynépolitains au sujet des expropriations et des exactions des ouvriers du chantier de la voie ferrée d'Orléans à Tours⁷⁵⁷. Pendant plus d'un siècle, les relations de la commune de La Ville-aux-Dames

⁷⁵⁵ Bernard Chevalier (dir), *Op. cit.*, p. 276.

⁷⁵⁶ AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Tours, séance du 27 novembre 1894. Fusion des gares, rapport de M. Michel-Ducoux

⁷⁵⁷ *Supra*, p. 35.

avec la Compagnie du P.O. puis la S.N.C.F. vont s'avérer tendues, difficiles, conflictuelles⁷⁵⁸.

Les travaux de la ligne de Tours à Bordeaux perturbent la vie paisible des habitants de Joué-lès-Tours. En 1848, une pétition est ainsi adressée au préfet pour que soient maintenus les gardes chargés de surveiller les propriétés riveraines de la voie ferrée pendant la présence des ouvriers suspectés de dégradations et de chapardages. Dans sa délibération du 31 décembre 1848, le conseil municipal constate à son tour : «*Après en avoir délibéré et vu l'insuffisance des ressources municipales, le conseil, sans vouloir contester la nécessité d'une surveillance de tous les instants pour mettre opposition aux dégâts commis par les ouvriers du chemin de fer de Tours à Bordeaux sur les propriétés riveraines de ce chemin, considérant que l'Administration des Ponts et Chaussées était chargée par arrêté de M. le Préfet du paiement du salaire des gardes temporaires, que c'est en effet au gouvernement à subvenir à toute dépense résultant des travaux du chemin de quelque nature qu'elle soit, arrête, que la pétition en tant qu'elle pourrait obliger la commune au salaire des gardes n'est point prise en considération et rejette en conséquence toute proposition de dépenses qui serait faite à cette occasion*⁷⁵⁹ ».

Le comte Philippe-Régis de Trotbriand, propriétaire du domaine de la Bergeonnerie et surnommé « l'Irascible », se montre fidèle à son épithète et beaucoup plus expéditif en s'opposant par la violence à la construction de la ligne dont le tracé ampute sa propriété : il tire à la chevrotine sur un cheminot pour protester contre l'expropriation⁷⁶⁰. Moins expéditive et plus diplomate, Marguerite Pelouze, la sœur du député Daniel Wilson, préfère recourir au *lobbying* pour qu'on épargne le parc de son château de Chenonceau lors de l'ouverture de la ligne de Tours à Vierzon. Ses pratiques, plus pacifiques, ne sont pas pour autant couronnées de beaucoup plus de succès...

Il est vrai que certaines pratiques des compagnies ferroviaires mettent les nerfs des habitants de Joué-lès-Tours à rude épreuve. Quelques années plus tard, les études pour la détermination du tracé du chemin de fer de Tours aux Sables d'Olonne provoquent une vive réaction des administrés de la commune. Les agents chargés des opérations se conduisent en véritables Attila du rail si l'on en juge par les plaintes dont le maire de Joué-lès-Tours se fait l'écho dans sa lettre au préfet⁷⁶¹ : «*La brutalité des agents préposés à l'opération avait causé un grand émoi et la rapidité de leur passage n'avait pas permis de les mettre en demeure. Renversant des murs de clôture, pénétrant dans l'intérieur des jardins, dévastant les plantations, les arbres, les vignes chargés de fruits, se frayant avec la cognée une route dans les bois qui leur faisaient obstacle, en se jouant en quelque sorte de la stupéfaction générale.*»

Quand on ne s'offusque pas des procédés cavaliers des gens du rail, on se plaint des conséquences dommageables de l'irruption du chemin de fer dans le paysage et dans sa vie tranquille. Jusqu'à l'établissement des courbes de raccordement de Tours, heureux châtelain, le général Charron, propriétaire du château de Beaujardin avait «*les avantages de la proximité de la ville de Tours et par suite la facilité de communication avec elle, la*

⁷⁵⁸ *Supra*, p. 55 (projet de construction de l'Etablissement Central de Matériel de Chemin de fer) et p. 88 (démêlées concernant le remplacement par la réalisation d'un pont supérieur de deux passages à niveau supprimés).

⁷⁵⁹ Jérôme Moreau, *Op. cit.*, p. 25.

⁷⁶⁰ Christian Brault, Nicolas Brault, Géraldine Combe, Denis Jeanson, Sylvie Lanchais. *Op. cit.*, p. 44.

⁷⁶¹ AD 37, S 2186 : Lignes Tours/Montluçon et les Sables d'Olonne. Lettre du maire de Joué-lès-Tours au préfet d'Indre-et-Loire en date du 23 décembre 1857.

vue du beau panorama qui se présente au nord». Mais désormais, «le relief du chemin de fer gêne la vue que l'on a du rez-de-chaussée de l'habitation principale et du petit parc formant la réserve», sans parler «du bruit des convois», des passages inférieurs où «les piétons et les chevaux sont toujours dans la boue» ou bien du chemin d'accès qui ainsi «est impraticable une partie de l'hiver». A ces inconvénients domestiques s'ajoutent les problèmes posés à son exploitation agricole par le nouveau paysage ferroviaire qui «réduit le fermage dans une proportion plus grande que celle qui résulte de la surface enlevée, le fermier étant forcé d'avoir le même matériel, le même train pour cultiver douze ou treize hectares et le propriétaire devant fournir et entretenir les mêmes locaux. De plus, le terrain que l'on doit prendre coupe en deux la plus belle pièce de terre de la ferme et en rendra dès lors l'exploitation un peu plus coûteuse. » Tout cela « justifie aussi une renégociation à la baisse du bail et une perte pour le propriétaire⁷⁶². »

L'animosité contre le monde ferroviaire ne se manifeste pas uniquement au moyen de pétitions, de campagnes de dénigrement. Elle peut aussi prendre l'aspect d'actes de malveillance : l'irascible comte Philippe-Régis de Trotbriand n'est malheureusement pas le seul à manifester violemment son courroux. Anticipant sur ces réactions agressives ou intempestives, l'Ordonnance royale du 15 novembre 1846 prévoit, par son article 69, que : « *Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elles n'auraient pas le droit d'entrer. En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.* » Elle complète le dispositif avec l'article 73 : « *Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.* »

Mais ces salutaires précautions s'avèrent insuffisantes et le Directeur des Ponts et Chaussées ne peut qu'alerter l'administration préfectorale devant la multiplication des exactions dont le chemin de fer est victime : « *Monsieur le Préfet, par une circulaire en date du 25 octobre 1854, j'ai appelé l'attention de MM. Les préfets au sujet des actes de malveillance qui se commettent sur les chemins de fer, notamment contre les trains en marche, et je les ai invités à adresser les instructions les plus pressantes aux maires des communes traversées par les voies ferrées, ainsi qu'à la police locale et à la Gendarmerie, pour qu'une surveillance rigoureuse soit exercée particulièrement aux abords des villes voisines des chemins de fer. Cependant M. l'Ingénieur en chef du Contrôle du réseau d'Orléans m'informe que dans ces derniers temps il a été fréquemment lancé des pierres sur des trains en marche [...] Il importe donc de prévenir le retour de pareils méfaits, dont la surveillance des gardes-lignes et gardes-barrière est impuissante à découvrir les auteurs qui paraissent être presque toujours des enfants. [...] Il conviendrait en outre que les maires des communes traversées par les chemins de fer fissent publier des avis rappelant à leurs administrés que les faits de cette nature peuvent motiver des condamnations très sévères dont les parents ou les maîtres des enfants, qui ont jeté des pierres, sont responsables⁷⁶³.* »

⁷⁶² AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement PV relatif au dépôt et à la publication dans la commune de Tours des pièces relatives à l'exécution du projet de courbes de raccordement, en date du 7 octobre 1855.

⁷⁶³ AD 37, S 2194 : Circulaires, instructions ministérielles et textes de loi. Lettre du 6 novembre 1860 du Directeur général des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer au préfet d'Indre-et-Loire sur les actes de malveillance contre le chemin de fer.

Mais, pas plus que cette lettre de 1860, les circulaires du 14 octobre 1876 et du 24 décembre 1880, sur le même sujet, n'auront d'effets probants puisque, dans une lettre du 17 juillet 1882, le Directeur des Ponts et Chaussées est encore obligé d'alerter le préfet d'Indre-et-Loire : « *A l'occasion de nombreuses tentatives de déraillement qui ont été commises dans ces derniers temps sur nos voies ferrées, je crois devoir vous prier de rappeler aux autorités locales les instructions qui leur ont été données en exécution de la circulaire précitée, et de les inviter à s'y conformer rigoureusement*⁷⁶⁴. »

Des points de vue différents, contradictoires... et complémentaires

Le chemin de fer génère de nouvelles approches sensorielles du paysage. Les panoramas, les perspectives pour découvrir Tours et son plat pays n'ont pratiquement pas changé jusqu'au milieu du XIX^e siècle (si l'on excepte, bien sûr, la percée de la route d'Espagne). On aborde alors la ville soit par le fleuve, soit par les coteaux de Loire ou du Cher. Par le fleuve, après avoir aperçu longtemps à l'avance les tours de la cathédrale Saint-Gatien ou de la basilique Saint-Martin⁷⁶⁵, on découvre sur les deux rives une longue théorie de quais, d'embarcadères, d'ateliers et d'entrepôts grouillants de toute l'activité née de la vie portuaire ; une voie d'eau encombrée de gabarres, de chalands, de ces bateaux à vapeur dernier cri où Stendhal s'embarque à Tours pour Nantes en 1838. Par la Tranchée, après l'entrée en ville théâtrale entre les pavillons d'octroi et les édifices néoclassiques jumeaux de la Place des Arts, c'est le long défilé de la perspective méridienne qui se déroule jusqu'à la rampe de la côte de l'Alouette au-delà de la rive gauche du Cher.

Le chemin de fer créé un nouveau paysage. On n'aborde plus la ville par sa perspective grandiose, noble ; celle conçue pour relier l'Espagne autant que pour offrir un cadre rigoureux à la ville nouvelle voulue par les Intendants de Touraine et une émotion esthétique au voyageur qui découvre alors toute la richesse des teintes de la palette de la vallée de la Loire après les mornes espaces de la Beauce. Une fois la Loire traversée au pont de Montlouis, le paysage est celui - quasi ininterrompu dès La Ville-aux-Dames - de voies où stationnent des convois ferroviaires, de triages où manoeuvrent des locomotives fumantes, de wagons sur une butte, de postes d'aiguillage, de passages à niveau avec leurs jardins bien entretenus, de dépôts de matériaux, de ballast, de traverses... tout cela au milieu d'une vaste plaine où le regard se perd, balayée par les vents, brûlée l'été par le soleil. On n'a devant soi que la perspective fuyante des entrelacs de rails. La monotonie du décor fait apparaître encore plus démesurée qu'elle n'est réellement cette plaine autrefois entièrement vouée à l'agriculture. Désormais, on arrive à Tours par des zones industrielles, d'interminables installations ferroviaires qui s'étendent sur des kilomètres le long de la voie, des quartiers ouvriers et cheminots avec leurs longues théories de petites maisons

⁷⁶⁴ AD 37, S 2194 : Circulaires, instructions ministérielles et textes de loi. Circulaire du 14 octobre 1876 du Ministre des travaux publics rappelant la circulaire ministérielle du 21 janvier 1854. Circulaire du 24 décembre 1880 du Directeur général des chemins de fer rappelant, une nouvelle fois, la circulaire du 21 janvier 1854. Lettre du 17 juillet 1882 du Directeur des chemins de fer au préfet d'Indre-et-Loire rappelant la circulaire du 25 octobre 1854.

⁷⁶⁵ Claude Vandeborgue-Seurrat, *Voyages de Genève et de la Touraine*, éditée par Veuve Rouzeau-Montaut, Orléans, 1779, 394 p. A la page 303 il annonce avec quelque exagération que : « *L'église de Saint Martin est une des plus anciennes et des plus grandes du Royaume : elle est flanquée de deux grandes tours que l'on voit de plus de dix lieues à la ronde.* »

basses, de jardins ; un espace mité hésitant – toujours – entre la ville et la campagne. On ne découvre la ville ancienne avec ses monuments, l'atmosphère de ses rues qu'en sortant de la gare d'où l'on n'est qu'à deux pas de la cathédrale Saint-Gatien que l'on n'a pu qu'entrevoir depuis la fenêtre de son compartiment.

Curieusement, de cela les guides ferroviaires ne parlent pas ou presque. La ville ne commence réellement qu'à la gare célébrée avec emphase : « *Placée dans un des plus beaux quartiers de la ville, non loin du palais de justice et sur la promenade qui longe les jardins de la préfecture, la station de Tours, l'une des plus importantes de tout le parcours, présente un ensemble de constructions d'un style simple, mais très régulier, qui s'harmonise à souhait avec les édifices qui l'entourent ; de plus, grâce à une heureuse disposition des bâtiments qui la composent, elle réunit aux beautés monumentales de son architecture les avantages d'un service prompt et commode*⁷⁶⁶. » Le panorama de la cité s'admire désormais depuis le viaduc de Grammont « *qui eût passé, il y a vingt ans, pour une œuvre extraordinaire.* » Le paysage que l'on découvre à cet endroit n'est guère différent de celui que l'on a toujours observé depuis la côte de l'Alouette, la ligne de crête du coteau du Cher. Sauf qu'il est, même si le texte ne permet pas de le saisir immédiatement, totalement inédit ! Le chemin de fer a créé un nouveau paysage en offrant une perspective nouvelle et unique... parce que mouvante et animée par la vitesse, cette nouvelle sensation qui modifie radicalement la perception du paysage.

Mais cette perception nouvelle du paysage est celle du voyageur en train. Celle des cheminots sera différente, parfois radicalement. Ces derniers ont la connaissance de l'envers d'un décor que les voyageurs ne perçoivent que depuis leur compartiment, le quai de la gare ; que les citadins ne voient que depuis l'extérieur des emprises ferroviaires. Ils sont tout autant acteurs que spectateurs de ce paysage, bénéficiant du privilège de pouvoir contempler le spectacle autant depuis les gradins que sur la scène ou en coulisses.

Leur perception est aussi professionnelle, différente selon les corps de métiers, l'expérience personnelle. Pour un mécanicien et son chauffeur, la connaissance intime de la voie est l'effet d'un long apprentissage - presque d'un dressage sur certaines lignes aux particularités singulières - une nécessité, une appropriation presque charnelle du rail. « *Connaître la ligne* », c'est avoir mémorisé la moindre rampe, courbe, passage à niveau... pour en maîtriser tous les dangers : un patinage dans une côte, un problème d'adhérence, un manque de puissance ou un emballement... Ils vont ainsi détecter et avoir conscience de variations de pente, de rayons de courbure qui passeront totalement inaperçus aux yeux du public ou même à d'autres catégories de cheminots. Eux seuls, dans le convoi en marche, peuvent goûter les grisantes sensations cinétiques et cénesthésiques de la perception frontale, de l'ivresse de la compression de l'espace et de la désintégration du réel par la vitesse.

D'autres corps de métiers, ceux liés à l'entretien et à la surveillance des voies et des ouvrages d'art, vont avoir encore une autre expérience, une autre perception de ce même paysage... plus terre à terre, si j'ose dire. Une connaissance intime de la voie et de ses défauts, de ses pièges. Pour l'avoir lentement et longuement arpentée, ils en connaissent tous les recoins, toutes les subtilités. L'homme qui égalise le ballast sous la pluie a nécessairement une vision, une appréhension bien différente du paysage que celui qui le traverse à toute vitesse depuis sa locomotive où le contemple distraitement par la fenêtre de son compartiment en relevant le nez de son journal.

⁷⁶⁶ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires. Op. cit., p.202.*

La « proximité inaccessible » du paysage ferroviaire

Le paysage ferroviaire offre aussi une particularité unique : lui seul est affecté par le phénomène de la « proximité inaccessible ». L'individu ne peut observer, appréhender le paysage ferroviaire que de l'extérieur. Il y a une distanciation systématique. Alors qu'avec les autres modes de transport, l'individu peut être spectateur et acteur, et cela parfois simultanément, avec le chemin de fer il ne peut être que spectateur extérieur au paysage ferroviaire, totalement passif, sans la moindre prise sur celui-ci.

Dans le transport terrestre préindustriel, l'individu peut être spectateur à sa fenêtre ou sur le trottoir ; il peut aussi participer physiquement à ce paysage comme piéton, cavalier, conducteur ou passager d'un attelage. Il a alors une prise physique et temporelle sur son environnement : il peut accélérer ou ralentir son allure, stopper même s'il est passager. Son autonomie, sa marge de manœuvre et d'initiative au sein de ce paysage qui est aussi un environnement dont il est partie intégrante sont réelles et importantes. Rien de tel avec le chemin de fer.

La sociabilité ne peut se développer, s'exprimer, se manifester qu'en marge, à l'extérieur de ce paysage ferroviaire. La voie d'eau peut être l'occasion de relations, d'interactions entre les différents acteurs de ce paysage (mariniers, pêcheurs professionnels, lavandières, etc.), entre eux ou avec des spectateurs qui sont également des acteurs potentiels (baigneurs, pêcheurs à la ligne, pâtre menant ses bêtes à l'eau, etc.) et partie intégrante du même paysage ; la même chose est totalement impossible avec le chemin de fer. La voie ferrée, l'emprise ferroviaire est un espace clos, interdit au public ; mais, en même temps, c'est un paysage visible, proche, attirant, excitant... mais inaccessible. La sociabilité ne peut s'y exprimer qu'entre individus du même monde : les cheminots d'un côté et les voyageurs de l'autre. Tous sont à l'intérieur de ce paysage ferroviaire, lui-même contenu dans un paysage plus vaste dont les occupants continuent de pratiquer leur sociabilité traditionnelle à moins que celle-ci ne soit perturbée, contrariée, niée par l'irruption du paysage ferroviaire. Ainsi, de paysans cultivant des parcelles voisines, se parlant, s'entraïdant et qui, brusquement, en raison de l'implantation du chemin de fer entre leurs lopins, ne vont plus pouvoir le faire.

Pendant longtemps en France, même la gare participa de cette « proximité inaccessible ». La cour de l'embarcadère est alors un espace fermé par des grilles. Le bâtiment où accèdent les voyageurs se révèle, à son tour, un espace de contraintes et de contrôles : canalisation des flux de voyageurs aux guichets, enregistrement systématique des bagages, sas que constituent les salles d'attente, entrée et sortie topographiquement dissociées. L'accès aux quais n'est alors possible qu'à l'arrivée du train en gare. Et le train, à son tour, s'avère un espace aussi clos, inaccessible, que le reste du paysage ferroviaire. On ne peut accéder à la locomotive et à son tender, aux différents fourgons : seulement aux voitures réservées aux voyageurs, parfois même à son seul compartiment. Le voyageur ne peut appréhender physiquement et circuler que dans la partie des installations ouvertes au public. Le reste, même visible, lui est interdit. Derrière la portière et la vitre de son compartiment, depuis le quai... jamais il ne peut avoir une perception et une appropriation complète de ce paysage ferroviaire. Il n'en était bien sûr pas de même avec le port fluvial ou le relais de poste : la majeure partie des opérations étaient non seulement visibles, mais tangibles. On pouvait s'approcher aussi près que possible des quais et des chalands au risque d'être bousculé, de tomber à l'eau ; observer la relève d'un attelage à en éprouver l'haleine des bêtes et leur éventuelle bourrade.

Tout cela explique l'extraordinaire engouement pour les ponts, les passerelles enjambant les voies ferrées : l'inaccessible y est plus proche, plus intense, presque palpable. On peut être enveloppé dans les volutes de fumée et de vapeur de la locomotive, éprouver avec une

intensité sans égale le hurlement déchirant du sifflet, le staccato des roues sur les rails... La position frontale en surplomb offre une perspective inédite sur le train en mouvement, accroît l'illusion de la participation au paysage ferroviaire, offre des sensations cénesthésiques nouvelles. Et offre une clé de compréhension au comportement des riverains, des badauds qui, non seulement ne se lassent pas du spectacle du train en mouvement, mais font encore des gestes amicaux (ou parfois aussi hostiles), courent pour accompagner le train... C'est là la seule participation qui leur soit autorisée. Le besoin de se réapproprier cette partie du paysage la plus proche, mais aussi - et paradoxalement - la plus inaccessible explique également la pratique du jet de projectiles sur les convois ferroviaires, substitut dérisoire et dangereux à la frustration de ne pas pouvoir toucher.

Le chemin de fer est un paysage dans le paysage. Il est, tout à la fois, un plan particulier dans l'épaisseur tridimensionnel du paysage total, un plan parmi d'autres et parfaitement intégré à ceux-ci et avec lesquels il compose le paysage total dans le respect des lois de la perspective et, en même temps, un plan totalement coupé des autres parce que physiquement séparé d'eux tout en étant visuellement présent.

Alors que dans le voyage traditionnel antérieur à l'irruption du chemin de fer, le voyageur avait une perception totale de tous les plans du paysage qu'il traversait, il n'en est plus de même avec le train. La vision panoramique frontale, naturelle, immémoriale fait place à une vision latérale. A cause de la vitesse de déplacement sur laquelle le voyageur n'a aucune prise (ce qui n'était pas le cas auparavant), le premier plan disparaît dans l'indistinction, semble même se volatiliser. Le paysage n'est appréhendable que dans les plans plus lointains pouvant seuls offrir un panorama qui ne se dérobe pas instantanément à la vue. Parallèlement, tous les autres sens sont comme annihilés : alors que le voyageur traditionnel pouvait humer les senteurs du chemin, éprouver la texture de la route sous ses pieds, ralentir ou même s'arrêter pour frôler l'eau courante du dos de sa main ou toucher le paysage dans lequel il était immergé et dont il était élément et partie prenante, il devient un handicapé sensoriel ; expérience frustrante, perturbante, traumatisante même.

L'irruption du chemin de fer n'entraîne pas uniquement une modification dans la perception esthétique du paysage qu'il modifie de façon brutale et irréversible, mais aussi – et peut-être surtout – dans son appréhension sensorielle. La modification est d'autant plus traumatisante qu'elle ne détruit pas, n'annule pas le paysage antérieur, mais le transforme en profondeur et de façon irrévocable. Elle introduit brusquement une distance infranchissable rendant inaccessible physiquement et sensoriellement (sauf pour la vue) une partie de l'univers familier. Cette expérience nouvelle serait comme celle d'un mur de verre séparant brutalement les deux côtés d'une même rue, les deux rives d'un cours d'eau. Auparavant, le trottoir et les vitrines du côté opposé étaient accessibles en tous points, un simple espace aisément franchissable constituait l'unique limitation à l'appréhension totale du paysage par tous les sens. Maintenant, l'« en face » est toujours – visuellement – aussi proche, mais désormais inaccessible physiquement et pour les autres sens. On ne peut plus toucher l'écorce des platanes du trottoir d'en face, éprouver la dure froideur d'une vitrine, respirer l'odeur de brioche chaude exhalant de la boulangerie voisine. Tout cela n'est plus désormais accessible qu'à la vue, aux autres sens uniquement par un détour long et complexe. L'instantanéité de la proximité du paysage (de ses plans les plus proches) disparaît. Des rues, des habitations uniquement séparées par une voie ferrée pas plus large qu'une avenue ou même une rue, deviennent, de lieux voisins, des univers étrangers les uns aux autres...

L'irruption de la « proximité inaccessible » entraîne, outre le traumatisme, une réaffectation de nombre de perceptions, de représentations, de comportements.

Paradoxalement, le chemin de fer qui, à grande échelle, détruit le temps et l'espace, les recrée à petite échelle. Pour reprendre l'image de l'économiste saint-simonien Constantin Pecqueur, Tours s'est rapproché de Paris au point de sembler être à Etampes ; mais sans que l'espace physique entre les deux villes ne se soit rétracté, que le territoire n'en soit altéré. A petite échelle, le phénomène s'inverse : des lieux voisins dont la distance les séparant n'a pas varié semblent désormais s'éloigner l'un de l'autre dans le temps et l'espace. S'ils sont toujours topographiquement aussi proches, ils sont désormais situés dans des temps et des espaces différents. Au-delà des nuisances réelles, supposées ou fantasmées du nouveau mode de transport, les griefs et doléances récurrents mettent en avant les difficultés de circulation, les parcours compliqués, l'allongement des trajets, l'enclavement...

Dans le Tours ancien - celui d'avant le « séisme paysager » de 1846 - l'habitat populaire et celui des patriciats urbains se côtoyaient, le grouillement de la vie populeuse coudoyait les représentations et les sociabilités de l'élite. Activités de transport, d'entreposage, de négoce, d'artisanat et d'industrie se mêlaient, s'enchevêtraient, s'entassaient dans le dédale étroit d'une ville moyenâgeuse, d'une cité-îlot. A ce monde préindustriel succède une ville moderne, à l'habitat socialement et spatialement différencié, percée de larges artères pour faciliter la circulation de l'air et des véhicules, dotée d'un réseau de voies ferrées l'ouvrant largement sur le monde. Pourtant, elle est aussi un modèle de cloisonnement social et spatial. Le chemin de fer y a – largement – contribué. Le rail a étouffé le Mail.

Conclusion

La compréhension du paysage ne s'obtient que par la prise en compte des dimensions essentielles que sont l'espace et le temps. A la mesure du marcheur, la France est un pays immense, presque un continent. Il semble immobile, immuable dans son décor de clochers émergeant des épis, de cités provinciales assoupies, de rivières paisibles où voguent des gabarres. Et soudain, tout s'anime, s'agite, se transforme à grande vitesse et à grande échelle : le rail a fait son apparition dans le paysage. Pourtant, rien n'est aussi simple qu'il y paraît au premier abord. Le chemin de fer est une contradiction absolue : à la fois une révolution et une continuité.

Commençons par la continuité. Le progrès technique permet la substitution d'un mode de transport au détriment d'autres restés à un stade préindustriel. Mais il s'agit toujours de relier les mêmes villes ; de transporter des hommes et des marchandises qui, fondamentalement, ne sont guère différents de ceux des générations précédentes ; de drainer vers les métropoles les ressources de leur plat pays. Plat pays qui, grâce à la technologie, se dilate aux dimensions du département, de la région, plus loin encore... Le réseau ferré qui se met progressivement en place n'est alors que l'ultime avatar des anciens réseaux de communication naturels. Celui des bassins hydrographiques, agrémentés parfois de leurs extensions artificielles que sont les canaux ; celui du réseau à peine moins naturel des routes impériales et royales, héritières des voies romaines qui, souvent, s'étaient coulées dans le tracé quasi organique des vieux chemins gaulois, néolithiques. Sous de nouveaux habits, plus rutilants certes, on retrouve l'antique Circulation, l'ancestral besoin de bouger, d'arpenter le monde.

Abordons la révolution pour découvrir ce monde élargi grâce au progrès technologique... et rétracté grâce au même progrès. Le chemin de fer soumet le paysage à des effets simultanés et contradictoires de dilatation et de rétrécissement de l'espace. Tours, à trois jours de diligence de Paris, ne semble brusquement pas plus lointain qu'une cité aux confins de l'Ile-de-France. Les ressources que la ville balzacienne tirait en grande part des communes limitrophes, d'un environnement proche, proviennent désormais d'un plat pays aux dimensions du département. A l'échelle appropriée, ces convulsions de l'espace apparaissent alors comme un réajustement, un élargissement des perspectives. Sortant de sa matrice protectrice, la ville, au terme d'une enfance multiséculaire, entreprend sa croissance. Rapide. Effrénée. Ponctuée d'errances, de pauses, de crises. Ce qui, hier, constituait l'horizon est désormais premier plan. La périphérie se transmute en centre. Les autres objets du champ géographique interagissent, s'entrechoquent, s'interpénètrent selon des modalités et avec une violence nouvelles. Le pâtis devient lotissement, quartier, ville... Le hameau se métamorphose en cité ouvrière. Comme l'enfant qui devient adolescent ; c'est, à la fois, le même être et un autre. Rien n'est immuable, tout se transforme. Seule la vitesse du changement donne l'illusion de l'éternité ou la terrible sensation de la convulsion du temps. En cent soixante années, le paysage de l'agglomération s'est transformé, métamorphosé même. Pour s'en convaincre, il suffit de lire cartes et plans, de contempler gravures anciennes et photos jaunies... Mais, malgré les

modifications dues à l'âge, on reconnaît une silhouette, une physionomie générale, des traits caractéristiques que le temps, s'il peut les estomper, ne peut abolir.

Dans ce processus, le chemin de fer a joué un rôle. Fondamental, serai-je tenté d'affirmer, dans la jeunesse de son expansion tourangelle. Déterminant par la suite, offrant, tout à la fois, une raison d'être, un moteur et un cadre à cette croissance urbaine qui, par ricochets, a engendré le paysage que nous connaissons encore aujourd'hui. Puis enfin, secondaire, de plus en plus discret à mesure que la révolution du rail cédait lentement du terrain devant l'hégémonie de l'automobile. Le grand séisme de la seconde Guerre mondiale n'aura fait qu'accompagner, alimenter aussi parfois, le lent déclin du fer entamé trois lustres plus tôt.

Tours n'est pas né du rail, même si une large part de sa croissance pendant presque un siècle lui est grandement redevable. Il serait pourtant illusoire et dangereux de céder aux sirènes du déterminisme : le chemin de fer a été, incontestablement, un des facteurs-clés, un des moteurs essentiels de l'expansion démographique et économique de Tours et de son agglomération. Mais il n'a pas été le seul et n'aurait probablement pas eu une telle importance sans la conjonction et la synergie de nombreux autres éléments. Gérard Blier le confirme : « *Lorsque la taille de l'ensemble urbain est moindre, le rôle du rail peut apparaître plus nettement : près de Tours et Orléans, la croissance rapide des localités à l'origine autonomes de Saint-Pierre-des-Corps et des Aubrais, près d'importantes bifurcations et gares de triage, les a rapprochées des deux agglomérations, dans lesquelles elles se sont fondues*⁷⁶⁷. » Le rail a ici joué un effet « de loupe », grossissant l'impact et l'influence du paysage ferroviaire. En accaparant le regard, il risque, si l'on n'y prête garde, de conduire à négliger ou à minimiser les autres facteurs : le contexte géographique et la situation topographique, le rôle déterminant des patriciats urbains, le poids d'autres activités artisanales et industrielles dans l'essor économique et démographique de l'agglomération

Pour s'en convaincre, la comparaison avec Orléans s'impose. Ce sont là deux métropoles régionales du bassin ligérien aux importantes fonctions administratives, contrôlant des nœuds de communication qui en font des villes-entrepôts, des lieux de foires, des centres de négoce. Toutes deux accueillent un nœud important de lignes de chemin de fer largement pourvu en infrastructures et installations ferroviaires. En 1851, Tours n'abrite que 33 000 habitants et se situe au 26^e rang des villes françaises quand Orléans en compte 47 000 et se classe au 15^e rang. En 1911, Tours affiche une population de 73 000 habitants et se place désormais au 25^e rang. Dans le même temps, Orléans recense 72 000 âmes... mais a rétrogradé au 26^e rang⁷⁶⁸. En soixante ans, Tours a plus que doublé sa population quand Orléans ne l'augmentait que de moitié. Indubitablement, d'autres facteurs que la simple addition de voies ferrées, de gares de triage et d'ateliers ferroviaires ont joué. À commencer, probablement, par la trop grande proximité de Paris. Véritable trou noir, la capitale attire à elle et absorbe les populations, les ressources, l'activité et le dynamisme des régions qui, pour leur malheur, sont trop proches de la mégapole. Cette proximité de Paris, qui était un atout au XVIII^e siècle et encore dans le premier XIX^e siècle, devient un handicap avec le développement du chemin de fer. Tours n'a échappé à cette fatale attraction qu'en raison d'un plus grand éloignement géographique. Mais là encore, il s'agit bien plus des effets de l'hypertrophie parisienne que d'un déterminisme géographique qui attirerait fatalement au cœur de l'Île-de-France une grande partie de la substance du pays.

⁷⁶⁷ Gérard Blier, *Op. cit.*, p.15.

⁷⁶⁸ Maurice Agulhon (dir.). *Op. cit.* p. 56.

L'omniprésence du rail à Tours ne doit pas pour autant laisser succomber - que l'on me pardonne l'expression - à une sorte de « railwaymonomania ». Ici, le chemin de fer a tenu lieu d'industrie lourde dans une ville qui manquait singulièrement de tradition industrielle. Faute de concurrence, il occupa dans le paysage tourangeau la place laissée vacante par l'absence des terrils, des hauts-fourneaux, des puits de mines, des longues cohortes de bâtiments en sheds. Longtemps, il fut le plus important employeur de la ville, de l'agglomération, du département même. La « première puissance » industrielle et économique aussi. En quelque sorte, il a longtemps monopolisé un espace que ne pouvait occuper une industrie qui, dans l'agglomération, a toujours été aussi légère que diversifiée. Les phénomènes d'urbanisation et d'industrialisation, ainsi que leurs effets pervers, leurs plaies ont donc pris à Tours une « coloration » très ferroviaire. Mais, à quelques détails spécifiques mis à part, ils auraient été très similaires si la cité des Turones avait été une ville d'industrie lourde. Les problèmes d'enclavement, de difficultés de circulation, de pollution ; l'existence de quartiers et de cités ouvrières, de sociabilités corporatives ne sont, en effet, pas exclusifs au rail.

Néanmoins, la « ferroviérisation » de Tours et de son plat pays est incontestable. Même avec le reflux du chemin de fer, le paysage en porte encore largement l'empreinte. Monumentale avec la gare de Tours et les ouvrages d'art qui parsèment le paysage. Industrielle avec les ateliers et les gares de triage de Saint-Pierre-des-Corps. Plus discrète et subtile avec les particuliers tourangeaux construits par la Compagnie du P.O., les toponymes cheminots, la physionomie et l'atmosphère de certaines rues, de certains endroits...

Il est temps d'évoquer la dimension environnementale, écologique, bref humaine. Chaque mode de production, de transport, génère une culture, une société ; secrète une atmosphère, un paysage qui leur sont propres, reconnaissables entre tous. La voie d'eau, ce premier système sanguin des sociétés humaines, donna naissance à tout un peuple de marinières, de passeurs, de charpentiers, de portefaix ; à une société nichée au bord du fleuve, animant d'une vie grouillante et bruyante les ports ponctuant le cours ; à un paysage de gabarres filant silencieuses vers l'aval, de vapeurs remontant sous le courant en crachant leur bile de suie noire... Le rail, ce lointain cousin ingrat, a lentement étouffé la Marine de Loire, tué un monde et son décor. Une espèce mieux adaptée, plus dynamique, agressive, en supprime une autre dans le cycle éternel et cruel du combat pour l'espace vital, le contrôle d'un biotope, des ressources, pour la vie tout simplement. Et un jour, le jeu éternel et cruel du plus apte et du plus doué en favorise une nouvelle. Progressivement, le rail s'étiolé, son aire de répartition se rétrécit ; il abandonne du terrain, tente de se spécialiser, de s'accrocher à des niches écologiques où la concurrence est moins vive. A son tour, le paysage qu'il avait lentement secrété, qui en avait estompé, recouvert d'autres, connaît le sort terrible qu'il avait infligé sans état d'âme.

Si l'homme modèle son environnement, l'environnement modèle l'homme. Pour Patrick Geddes⁷⁶⁹ « *l'homme est indissociable de son environnement. L'homme des champs n'est pas le même que l'homme d'un petit jardin ; l'homme d'un lac n'est pas le même que celui d'une rivière, ni ce dernier le même que l'homme d'un fleuve, et encore moins que l'homme de la mer*⁷⁷⁰. » La ville ferroviaire est une ville particulière, et l'homme d'une ville ferroviaire est un autre homme. Pas pire ou meilleur qu'un autre : différent, parce que

⁷⁶⁹ Patrick Geddes (1854-1932) géographe, biologiste, sociologue et urbaniste.

⁷⁷⁰ Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome II Naissance de la cité moderne 1900-1940*. p. 257.

porteur d'une certaine expérience, héritier d'une longue histoire singulière, d'une culture originale. Entre eux il y a indéniablement des échanges permanents, dynamiques, des influences réciproques : la ville est toujours faite à l'image de la société qui la secrète. Marcel Poète⁷⁷¹ disait que « *pour comprendre une ville, il importe d'en connaître la population... une ville est un fait d'âmes*⁷⁷². » Vouloir comprendre le paysage, c'est s'efforcer de comprendre la nature, l'âme de ses éléments constitutants, leurs interactions, leur organisation. C'est appréhender la subtile alchimie qui lie en un tout homogène et harmonieux des parties dissemblables, opposées, animées toutes d'une vie propre, d'une indépendance farouche. C'est aussi comprendre que l'homme dans le train qui regarde défilé le paysage et l'homme dans le paysage qui regarde passer le train forment un tout, un univers, dont l'étude emmène bien plus loin que le long ruban d'acier des rails...

Avec un passé de deux siècles, le chemin de fer fait désormais partie de notre imaginaire commun, de notre mémoire collective. A Tours sa présence dans notre paysage mental est presque aussi ancienne : seulement une génération de moins, presque rien à l'échelle de la longue durée. Cent soixante années de dialogue ininterrompu entre l'homme et le rail n'ont pas épuisé la confrontation, l'échange fécond, les crises. Le territoire du rail n'est pas figé, fossilisé dans la commémoration d'une mythique époque héroïque, d'un « bon vieux temps » fantasmatique. Il vit, évoluant au fil des générations qui empruntent ses rubans d'acier. Le hurlement du sifflet des *Pacific* ne retentit plus que lors de manifestations nostalgiques. Il a laissé la place au sourd bourdonnement des motrices électriques. Le rail qui avait déserté les artères de la ville au lendemain de la Libération revient, empruntant à nouveau des tracés délaissés depuis des décennies. Les trains qui avaient progressivement abandonné les campagnes tourangelles amorcent leur retour, parés de nouvelles vertus écologiques. Des lignes avaient disparu, mises à mort par l'hégémonie de l'automobile ; depuis, d'autres sont apparues où filent des bolides plus véloces que ceux qui provoquaient la stupeur et l'émerveillement des paysans de la Varenne. La mort annoncée du triage de Saint-Pierre-des-Corps sera peut-être suivie d'une résurrection du fret ferroviaire... En attendant, de nouveaux chantiers se préparent pour poser les longs rails soudés de la future ligne à grande vitesse vers Bordeaux. Le territoire du rail n'est pas prêt de disparaître de notre paysage.

⁷⁷¹ Marcel Poète (1866-1950) historien de la ville de Paris.

⁷⁷² Marcel Poète, *Introduction à l'urbanisme*. L'évolution des villes. La leçon de l'antiquité, Boivin, Paris, 1929, 360 p.

Sources

Archives Départementales d'Indre-et-Loire, site des Ursulines

- 24 J 33-34** : Direction du Génie de Tours : rapports et projets de constructions (1872-1935).
- 24 J 34** : Projet d'expropriation de terrains à Saint-Pierre-des-Corps en vue de l'installation de terrains militaires (1925-1926).
- 24 J 52** : Registre 1915-1917, Bâtiments, constructions militaires : registre destiné à l'inscription des titres de créance et des réclamations déposées (mars 1915-février 1917).
- 30 J 178** : Documentation sur Victor Laloux.
- 30 J 208** : Quartier des Docks.
- 1 M 465** : Troupes américaines (1917-1918), passages des trains de permissionnaires (1917).
- 4 M 343** : Surveillance des débits de boisson : circulaires, instructions, autorisations (1849-1881).
- 4 M 274-277** : Sociétés musicales, chorales et instrumentalistes.
- 4 M 279** : Sociétés sportives.
- 4 M 280** : Associations sportives de Tours (1864-1939).
- 4 M 289** : Associations ouvrières (1834-1902).
- 4 M 292** : Associations d'assistance à l'enfance, crèches, orphelinats (1862-1938).
- 4 M 293** : Associations contre la tuberculose, l'alcoolisme (1862-1938).
- 4 M 295** : Associations politiques (1873-1939).
- 4 M 307-309** : Enquête et statistiques sur les associations.
- 6 M 154** : Statistiques sur les mouvements de population de Tours en 1906.
- 10 M 48** : Syndicats : registres d'inscription des syndicats avec date de création, nom et adresse du bureau central, nombre de membres.
- 6 P 41-42** : Lignes télégraphiques.
- 6 P 43** : Gares ouvertes à la télégraphie privée.
- 2 R 11** : Etablissement du matériel de chemin de fer de Saint-Pierre-des-Corps, magasin régional de Tours.
- 8 R 21** : Cantons de Tours-centre, Tours-nord, Tours-sud, Vouvray.
- 8 R 22** : (1871-1874) Liquidation des dépenses dues au transport et au passage des troupes : correspondance, réclamations, états des compagnies de chemin de fer.
- 8 R 32** : (1914-1918) Etablissements publics et privés travaillant pour la défense nationale, surveillance : circulaires, instructions, états des établissements, rapports sur les incidents et accidents survenus, contrôle de la main-d'oeuvre, états nominatifs des ouvriers belges et anglais.
- 8 R 35** : (1919-1920) Immeubles réquisitionnés, loués ou occupés pendant la guerre, recensement effectué par la commission départementale des questions immobilières : enquêtes, états numériques, instructions, correspondance.
- 8 R 38** : (1918-1919) Armée américaine, cantonnement et ravitaillement : réglementation, organisation, états descriptifs et de recensement de locaux susceptibles d'être affectés, circulaires, instructions, notes et factures, rapports d'organisation et d'accueil.
- 8 R 39** : (1919-1921) Travaux publics exécutés pendant la guerre, maintien définitif des travaux par l'administration militaire (loi du 29 avril 1919) : instructions, états des

indemnités aux propriétaires, arrêtés de cessibilité (concerne La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours, Vézetz et le réseau de chemin de fer d'Orléans à Tours).

10 R 5 : 1914 Gardes des voies de communication réquisitionnés, contrôle : instructions, correspondance au sujet du prix de journée et états des postes à pourvoir.

S 2184 : Projets de voies ferrées des lignes Orléans/Nantes, Paris/Bordeaux.

S 2185 : Projets divers de lignes d'intérêt local du département.

S 2186 : Lignes Tours/Montluçon et les Sables d'Olonne.

S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les tarifs ferroviaires, les adjudications de travaux.

S 2188 : Projets de construction de passerelles pour piétons doublant des viaducs ferroviaires (1862-1883).

S 2195 – S 2196 – S 2197 : Réglementation générale (1854-1938).

S 2194 : Instructions (1839-1926).

S 2200 : Polices des cours de gares et de stations (1850-1886).

S 2201 : Polices des cours de gares et de stations (1886- 1936).

S 2202 : Distributeurs automatiques et buffets des gares.

S 2455 : Dossiers d'achats de terrains à Montlouis, La Ville-aux-Dames.

S 2456 : Dossiers d'achats de terrains à Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin.

S 2457 – S 2458 : Actes d'acquisition des terrains.

S 2461 : Gares de Tours.

S 2462 : Fusion des gares de Tours (1884 – 1901).

S 2463 : Gare de Saint-Pierre-des-Corps.

S 2464 – S 2465 – S 2466 – S 2467 et S 2468 : Agrandissement de la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

S 2476 : Plan du chemin de fer de Tours à Poitiers, échelle au 1/10 000^e.

S 2488 et S 2489 : Actes d'acquisition sur la ligne Tours/Bordeaux.

S 2495 : Plan et croquis de la ligne Tours/Nantes.

S 2496 : Actes d'acquisition (1848-1851).

S 2497 : Actes d'achat à Tours, La Riche.

S 2507 : Avant-gare de Saint-Cosme.

S 2508 : Courbes de raccordement de la ligne Tours/Nantes.

S 2513 : Actes d'acquisition à Tours, La Riche (ligne Tours/Le Mans).

S 2528 : Actes d'acquisition à La Ville-aux-Dames, Montlouis (ligne Tours/Vierzon).

S 2532 : Projets divers 1855-1864 (ligne Tours/Montluçon).

S 2533 : Avant-projet (ligne Tours/Montluçon).

S 2536- S 2537 : Achats de terrains Joué, Chambray (ligne Tours/Montluçon).

S 2538 : Viaduc sur le Cher (ligne Tours/Montluçon).

S 2539 : Plans d'ouvrages d'art (ligne Tours/Montluçon).

S 2575 : Les chemins de fer de Vendée.

S 2579 : Département d'Indre et Loire, actes administratifs.

S 2608 : Plans et profils de la ligne de Tours à Sargé.

S 3095 : Voies de raccordement du tramway de la place du Palais aux gares.

S 3096 : Gare de marchandises des tramways à la barrière d'octroi de Grammont.

S 3091 – S 3092 : Ligne A du tramway.

S 3093 : Ligne B du tramway.

S 3094 : Ligne C du tramway.

S 3124 – S 3126 : Construction d'une ligne circulaire et d'une gare de marchandise des tramways.

S 4091 : Plans des terrains de l'Etat occupé par les chemins de fer.

S 4135 : Projets de passerelles sur le viaduc de Saint-Cosme.

S 4136 : Projets d'élargissement des ponts de Vouvray et de Montlouis.

S 4202 : Embranchements des gares de Tours au tramway.

V/11.2.1 : Gare ferroviaire.

V/11.1.1-15 : Gare routière (1936-1944).

Archives Départementales d'Indre-et-Loire, site de Chambray-lès-Tours

E dépôt 195 La Riche : Archives communales déposées aux Archives départementales.

D2* : Conseil municipal, délibérations (1848-1892).

E dépôt 233 Saint-Pierre-Des-Corps

D2 : Lotissement, avis d'enquêtes de commodo et incommodo : affiches (1926-1927).

H3 : Réquisitions de terrains au profit de l'armée française, du corps expéditionnaire américain, des chemins de fer d'Orléans (voies ferrées pour la desserte des installations américaines) avec plans ; services du cantonnement et du chauffage des troupes, des subsistances et des transports militaires, instructions, ordres de réquisition (1914-1922).

H4 : Etats nominatifs des indemnités dues par l'armée pour réquisitions et services (1914-1922).

H5 : Accueil des réfugiés des départements, envahis : instructions, listes nominatives, notices individuelles (1914-1921).

H6 : Défense passive : instructions, organisation, personnel, installation d'une sirène d'alerte, projet de construction d'un poste de secours et de commandement, établissement de tranchées-abris, acquisition de matériel (1936-1942).

E dépôt 273 La Ville-aux-Dames

H10 : Guerre 14-18, mobilisation, réquisitions : état nominatif, correspondance, télégrammes (1914-1918).

Ø3 : Chemin de fer de Tours à Vierzon : plan parcellaire pétition, correspondance (1843-1909) ; chemin de fer de Tours à Orléans : plan des terrains acquis, rapports, correspondance (1843-1896).

E dépôt 281 Vouvray

H16 : Réquisitions : textes officiels, état (14-18).

H19 : Occupation allemande, cantonnement, surveillance des voies de communication : textes officiels, correspondance.

H33 : Dommages de guerre, œuvres de guerre, distinction honorifique : textes officiels, correspondance, liste (1940-1952).

Ø20 : Chemin de fer, réseau, cession de terrains : arrêté préfectoral, plan (1843-1905).

Ø21 : Tramway, réseau, exploitation, horaires : textes officiels, rapport des Ponts et Chaussées, correspondance (1891-1946).

Ø22 : Gare, installation, aménagement : rapport, correspondance (1909-1945).

31 J : Fonds de la caisse de solidarité S.N.C.F.

31 J 1

31 J 2

10 W 12 : Bombardements aériens de Tours.

10 W 29 : Recrutements à la S.N.C.F., enquête (1940-44).

10 W 51 : Etablissements assurant leur propre défense.

10 W 57 : Organisation des transports (1941-44).

17 W 38 : Reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps.

17 W 39 : Reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps.
17 W 44 : Reconstruction dommages S.N.C.F.
17 W 313 : Logements S.N.C.F.
141 W 49 : Abris à Saint-Pierre-des-Corps.
200 W 4 : Sous-commission pour la reconstruction du 20 décembre 1944.
200 W 11 : PV de la section permanente de la Reconstruction de décembre 1945.
209 W 51 : Police des chemins de fer (1908-1953).
209 W 52 : Gestion des lignes (1940-1947).
209 W 53 : Ligne de Tours à Nantes (1966-1967).
209 W 54 : Suppressions de PN.
209 W 55 : Suppressions de PN.
928 W 21 : Champ-Girault.
1034 W 1, 2 et 3 : S.N.C.F., aliénations de terrains et suppressions de PN.
1099 W 5 : Coopératives cheminotes de la région tourangelle (1964).
1143 W 3 : Emplacements, dans les gares, de dépôts de matériel d'entretien.
1267 W 13 : Gare routière de Tours et gare et ateliers C.F.D. de Neuillé.
1275 W 58 : Plans ferroviaires de Tours et de ses environs.
1321 W 15 : Inspection du travail des transports; Transporteurs de marchandises et de voyageurs.
1460 W 32 à 40 : TGV Atlantique.
1614 W 16 et 17 : Lignes déclassées.
1614 W 18 : Aliénations, échanges de terrains ou d'habitations.
3 P 3 1257 : Matrice cadastrale des propriétés bâties.

Archives Municipales de Tours

Série D

Délibérations des séances du conseil municipal de Tours

- Séance du conseil municipal du 4 février 1834.
- Séance de novembre-décembre 1835.
- Délibération municipale du 10 février 1837.
- Séance du 27 mars 1838.
- Délibération du conseil municipal du 24 février 1841.
- Délibération du conseil municipal, séance du 6 février 1843.
- Délibération du conseil municipal, séance du 8 juin 1894.
- Délibération du conseil municipal, séance du 18 juin 1894.
- Délibération du conseil municipal, séance du 27 novembre 1894.
- Délibération du conseil municipal, séance du 22 juin 1896.
- Conseil municipal du 6 août 1946.
- PV du conseil municipal de Saint-Symphorien du 9 mai 1947.
- PV du conseil municipal du 1^{er} août 1947 et comité exécutif du 5 août 1947.
- PV du conseil municipal du 28 juillet 1948.
- PV du conseil municipal du 28 juillet 1948, intervention de Marcel Tribut.
- PV du conseil municipal du 8 décembre 1950.
- Comité exécutif du 17 décembre 1950.
- Réunion du conseil municipal du 25 novembre 1963.

Boîte III.1, vente des pâtis communaux

Boîte III.16, fusion de Saint-Étienne, récapitulatif des travaux de voirie de la commune de 1835 à 1845

Série F : Recensements de 1851, 1886 et 1906 (quartier de la gare)

Série O

Boîte O.II. 223, chemin de fer

Matrices cadastrales des propriétés bâties (1884-1911) : **1 o 105** et **3 o 2042**

Rue de Paris : **3 o 2071**

Rue de la Fuye, rue Galpin, place de la Gare : **3 o 2073**

Rue du Sanitas : **3 o 2091**

Passerelle Fournier : **1 o 105** et **3 o 2042**

Délimitation de la commune de Saint-Étienne : **2 o 2612**

Centre des Archives Historiques de la SNCF

(2, avenue de Bretagne - 72100 Le Mans)

036 LM 449 : Gazogène de la gare de Tours.

036 LM 450 : Agrandissement de l'usine électrique de Tours.

036 LM 473 : Raccordement des voies P.O. et Etat/Corps de garde.

036 LM 476 : Installation de prises d'eau.

036 LM 620 : Magasins de Saint-Pierre-des-Corps.

0039 LM 23 : Affaires militaires.

0039 LM 29 : Affaires militaires concernant le PO et PO-Midi.

0039 LM 35 : Prises d'eau.

Archives Nationales

AFU 4857 : Plan de reconstruction et d'aménagement 1942-1947.

AFU 4856 : Dossiers administratifs, enquêtes rue Nationale 1941-1961.

F₁₄ 8901, 8903, 8905-8912 : réseau d'Orléans : avant-projets et projets, enquêtes, devis, estimation, rapports d'ingénieurs, pétitions et délibérations des conseils municipaux et des conseils généraux, cartes, plans, profils, etc.

8901 : Paris à Orléans et Nantes (1830-1839).

8903 : Paris à Tours, par Chartres, et Paris à Bordeaux (1835-1842).

8905 : Paris à Tours (1855).

8906-8907 : Tours à Bordeaux (1847-1852).

8908-8909 : Nantes à Orléans (1833-1853).

8910-8912 : Tours à Nantes et canal latéral de la Loire (1844-1849).

F₁₄ 9289-9252 : Paris à Tours par Vendôme, et à Angers (1855-1875).

F₁₄ 9297 : archive de la construction du Chemin de fer de Tours à Bordeaux (1854-1856).

F₁₄ 9303-9317 : Chemin de fer de Tours à Nantes (1843-1865).

F₁₄ 9321-9324 : Chemin de fer d'Orléans à Tours (1842-1864).

F₁₄ 9325-9330 : Chemin de fer de Tours à Bordeaux (1844-1860).

F₁₄ 9331 : Chemin de fer d'Orléans à Tours et Bordeaux (1844-1860).

F₁₄ 9332-9354 : Chemin de fer de Tours à Bordeaux (1843-1863).

Abréviations

AD 37 : Archives Départementales d'Indre-et-Loire

AM Tours : Archives Municipales de Tours

CAH SNCF : Centre des Archives Historiques de la SNCF

AN : Archives Nationales

Imprimés servant de sources

Livres, brochures et mémoires

Annuaire-guide de Saint-Pierre-des-Corps 1926, Union coopérative ouvrière d'imprimerie, 10 rue de Metz, Tours, 1926, 72 p., ill., plan.

Annuaire statistique et commercial de Tours et du département d'Indre-et-Loire 120^e édition, René et Paul Deslis, Imprimeurs-Editeurs, Tours, 1928, 2104 p., ill.

Victor-Eugène Ardouin-Dumazet, *Voyage en France 56, Touraine et Anjou (les châteaux de la Loire)*, Berger-Levrault, Paris : 1910, In 16.

Karl Baedeker, *Le Nord-Ouest de la France, de la frontière belge à la Loire*, Karl Baedeker éditeur, Leipzig/Paul Ollendorff, Paris, 1908, 8^{ème} édition, 11 cartes, 33 plans, 476 p.

M. Blot, *L'aménagement et l'exploitation rationnelle des jardins ouvriers*, Les Chemins de Fer de l'Etat (Service agricole), Paris, s.d. (circa 1928), 12 p., ill.

Jean Charcellay, *Rapport sur une épidémie de fièvre typhoïde, suivi de notes sur les constitutions médicales et différentes épidémies développées dans le département d'Indre-et-Loire sous l'influence des inondations et des grands travaux de terrassements exécutés pour les chemins de fer*, Tours, Imprimerie Ladevèze, 1858, 14 p.

Compte rendu des travaux et de l'organisation de la société d'études du chemin de fer de Nantes à Orléans adressé à M. le Ministre des Travaux Publics, le 15 août 1839. s.n. Imprimerie et Lithographie de Maulde et Renou, Paris, mai 1840.

Alexandre Corréard, *Lettre à messieurs les membres des conseils-généraux des départements que doivent traverser le Chemin de Fer de Paris à Bordeaux, par Chartres, et ses deux embranchements sur Evreux et sur Civray, en date du 20 août 1840*. s.e., s.d.

Docteur Alexis Giraudet, *Recherches historiques et statistiques sur l'hygiène de la ville de Tours et sur le mouvement de sa population depuis 1632 jusqu'à l'époque actuelle*, imprimerie de Ladevèze, Tours, 1853, 288 p.

Amédée Guillemin, *Les chemins de fer*, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1873, 4^{ème} édition, 368 p., ill.

G. Harrand, *A la découverte des... chemins de fer et cheminots*, Les Editions Ouvrières, Paris, 1945, 155 p., ill.

Georges Houssard, député d'Indre-et-Loire, *Enquête sur l'habitation ouvrière*, Arrault, Tours, 1899, 31 p.

Paul Joanne, *Géographie du département de l'Indre-et-Loire*, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1910, 11^{ème} édition, 70 p., ill.

René Lunet, *Souvenirs d'un enfant du rail dans la Touraine des années 1930*, éd.Geste, La Crèche, 2006, 345 p.

Mairie de Saint-Pierre-des-Corps, *Touraine à Grande Vitesse*, 1987.

Mémoire pour la commune de Saint-Étienne (extra) contre le projet de réunion de cette commune avec la ville de Tours, imprimerie Mame, 1843, Tours, s.d., 38 p.

Jean Meunier, *La Municipalité de la Libération*, Le Réveil, Tours, 1947.

Jules Mauguin (ingénieur des Ponts et Chaussées), *Mémoire sur le chemin de fer de grande jonction de Tours à Gannat par Loches, Châteauroux, Montluçon, Commeny, etc.* Henri Plon, Paris, 1859.

Où en est le chemin de fer ?, brochure S.N.C.F., février 1950, avant-propos de Louis Armand, 61 p. ill., annexes.

De Paris à Bordeaux : guides itinéraires. 1) "De Paris à Corbeil et à Orléans", par Moléri ; 2) "D'Orléans à Tours", par Amédée Achard ; 3) "De Tours à Bordeaux", par Jules de Peyssonnel, Librairie Hachette, Collection « Bibliothèque des chemins de fer », Paris, 1855, 466 p., 110 vignettes, 3 cartes.

Jean Royer, *Il était une fois... un maire*, Editions C.L.D., Chambray, 1997, 175 p.

Eugène Surville, *Enquêtes. Parallèle entre le canal latéral à la basse Loire et le chemin de fer d'Orléans à Nantes*, Danicourt-Huet, Orléans, 1823.

Talin d'Eyzac, *Histoire du chemin de fer et de la Compagnie d'Orléans*, au Journal de l'Industrie, Paris, 1854.

Jacques Valdour (pseudonyme du docteur Louis Martin), *La menace rouge, ouvriers d'après-guerre en Touraine*, Editions de la Gazette Française, Paris, 1926, 211 p.

Cartes au 1/25 000^e de l'Institut Géographique National : 1822E, 1823E, 1922E et 1923E.

Périodiques

Le Bulletin de l'Association Amicale des Anciens Apprentis S.N.C.F. (région du Sud-Ouest)

La Clarté Républicaine

Le Courrier d'Indre-et-Loire

La Dépêche du Centre et de l'Ouest

Historail

L'Illustration

Le Jardin du cheminot de l'Etat, bulletin trimestriel de la société des jardins ouvriers des cheminots du Mans

Le Journal d'Indre-et-Loire

Le Magazine de la Touraine

La Nouvelle République
Le P.O. Illustré
Le P.O.- Midi Illustré
Le Réveil des Travailleurs de la Voie Ferrée
La Revue Générale des Chemins de Fer
L'Union Libérale d'Indre-et-Loire
La Vie du Rail
La Voix du Peuple de Touraine
La Touraine républicaine
Le Travailleur de la Voie Ferrée

Bibliographie

Ouvrages généraux

Serge Berstein, Pierre Milza (dir), *Histoire du XIX^e siècle*, Hatier, Paris, 1996, 538 p., ill.

Fernand Braudel, *L'identité de la France, Espace et Histoire*, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1988, 368 p., ill.

Fernand Braudel, *L'identité de la France, Les Hommes et les Choses, tome I*, Arthaud-Flammarion, Paris, 1986, 217 p., ill.

Fernand Braudel, *L'identité de la France, Les Hommes et les Choses, tome II*, Flammarion, collection « Champs », Paris, 1990, 536 p., ill.

Félix Damette et Jacques Scheibling, *La France, permanences et mutations*, Hachette, collection « Carré Géographie », Paris, 1995, 255 p., ill.

Maurice Daumas, *L'Archéologie industrielle en France*, Robert Laffont, collection « Les hommes et l'Histoire », Paris, 1980, 463 p., ill.

Georges Duby (dir), *Histoire de la France de 1852 à nos jours*, Référence Larousse, collection « Histoire », Paris, 1991, 685 p., ill.

Marc Duquet, *Glossaire d'écologie fondamentale*, Nathan Université, collection « Sciences 128 », Paris, 1995, 128 p., ill.

Yves Lacoste, *De la géopolitique aux paysages, Dictionnaire de la géographie*, Armand Colin, Paris, 2003, 413 p.

François Ramade, *Eléments d'écologie. Ecologie fondamentale*, Ediscience Internationale, Paris, 1994, 579 p., ill., cartes.

Paul Vidal de la Blache, *Tableau géographique de la France*, Hachette, Paris, 1905, 395 p. Rééd : Tallandier, Paris, 1979 avec une préface de Paul Claval.

Histoire du paysage

Etienne Auphan « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 32-33 (printemps-automne 2005), pp. 19-42.

Michel-Jean Bertrand, *Architecture de l'habitat urbain, la maison, le quartier, la ville*, Dunod, Paris, 1981, 231 p.

Yves Lacoste, « A quoi sert le paysage ? », *Hérodote*, n° 7, juillet-septembre 1977, p 31-41.

Lire le paysage, lire les paysages, acte du Colloque des 24 et 25 novembre 1983, Université de Saint-Étienne, Centre interdisciplinaire d'étude et de recherches sur l'expression contemporaine, Presses de l'université de Saint-Etienne, 1984, 314 p. ill.

Jean-Robert Pitte, *Histoire du paysage français, de la préhistoire à nos jours*, Tallandier, Paris, 2001, 443 p, ill., cartes.

Georges Ribeill, *PLM-City. Histoire d'une ville née du rail, Migennes : du canal au TGV (XIXe-XXe siècles)*, chez l'Auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 1999, 186 p., ill.

Georges Ribeill, *Chroniques migennes, Le port de Laroche et ses ouvriers, à l'âge d'or de la navigation (première moitié du XIXe siècle) ; La première génération de cheminots migennes (milieu du XIXe siècle)*, chez l'Auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 2005, 152 p., ill.

Georges Ribeill, *Chroniques migennes. Entre bourg, canal et cité PLM, la naissance d'une ville, Migenne*, chez l'Auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 2007, 216 p., ill.

Sylvie Rimbart, *Les paysages urbains*, Armand Colin, collection « U Prisme », 1973, 240 p., ill.

Histoire urbaine

Maurice Agulhon (dir), *Histoire de la France urbaine. Tome IV : La ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien*, Editions du Seuil, Paris, édition revue et complétée de 1998, 730 p., ill.

Rémy Butler, Patrice Noisette, *Le Logement social en France : 1815-1981, de la cité ouvrière au grand ensemble*, Maspero, Paris, 1983, 200 p., ill.

Maurice Garden, Yves Lequin (dir), *Habiter la ville, XV^e-XX^e siècles : actes de la Table ronde*, Presses universitaires de Lyon, Lyon, 1985, 315 p., ill.

Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome I Idéologies et pionniers 1800-1910*, Casterman, collection « Essais », Paris, 1991, 374 p., ill.

Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome II Pratiques et méthodes : 1911-1985*, Casterman, collection « Essais », Paris, 1991, 480 p., ill.

Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome III De Brasilia au post-modernisme 1940-1991*, Casterman, collection « Essais », Paris, 1991, 402 p., ill.

Histoire culturelle

Maryse Angelier, *Voyage en train au temps des compagnies (1832-1937)*, Editions La Vie du Rail, Paris, 1998, 495 p, ill.

Alain Corbin, *Les Cloches de la terre, paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Albin Michel, Paris, 1994, 359 p., ill.

Alain Corbin, *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social XVIII^e- XIX^e siècles*, Flammarion, Paris, 1986, 336 p.

Alain Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Flammarion, Paris, 1988, 407 p.

Anne-Emmanuelle Demartini et Dominique Kalifa (dir), *Imaginaire et sensibilités au XIX^e siècle: études pour Alain Corbin*, Créaphis, Paris, 2005, 273 p.

Brian Moynahan, *Les Français. La traversée du XX^e siècle*, France Loisirs, Paris, 2007, 479 p., ill.

Thibault Roy, *Du sport corporatiste au professionnalisme : Le Basket et l'A.S.P.O. Tours, 1913-1998*, Université François Rabelais, Tours, 2006, mémoire de Master 2 d'histoire contemporaine dirigé par Marc de Ferrière Le Vayer.

Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Le Promeneur, Paris, 1990, 253 p., ill.

Paul Sébillot, *Les Travaux publics et les mines dans les traditions et les superstitions de tous les pays*, 1894, réédition Guy Durier éditeur, Neuilly, 1979, 623 p., ill.

Henri Vincenot, *La Vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle*, collection « La vie quotidienne », Hachette, Paris, 1975, 255 p.

Eugen Weber, *Fin de siècle. La France à la fin du XIX^e siècle*, France Loisirs, Paris, 1988, 359 p.

Histoire des techniques

François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Albin Michel, collection « L'évolution de l'humanité », Paris, 1997, 525 p.

Madeleine Farges, *Armand Moisant, de l'architecture métallique aux fermes modèles tourangelles*, A. Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 2004, 96 p., ill. (16 p. de planches).

Guy Grattesat (dir), *Ponts de France*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, collection « Tradition technique », Paris, 1982, 294 p., ill.

Bertrand Lemoine, Sylvie Deswarte-Rosa, *L'architecture et les ingénieurs, deux siècles de réalisation*, Le Moniteur, Paris, 1997, 278 p., ill.

Bernard Marrey, *Les ponts modernes. 18^e-19^e siècles*, Picard, Paris, 1990, 319 p., ill.

Georges Reverdy, *Les travaux publics en France (1817-1847)*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 2004, 416 p.

Sur les transports en général

Centre généalogique de Touraine (éditeur scientifique), *Les Mariniers de Touraine : histoire et généalogie*, C.G.T., Tours, 1992, 150 p., ill.

Jean Chedaille, *Tours : le tramway*, C.M.D., collection « Mémoire d'une ville », Montreuil-Bellay, 1998, 111 p., ill.

Henriette Dussourd, *Les Hommes de la Loire*, Berger-Levrault, Paris, 1985, 193 p., ill.

Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace en France 1740-1840*, EHESS, Paris, 1984, 148 p.

Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, PUS, Strasbourg, 2003, 608 p.

Michèle Merger, « La concurrence rail-navigation intérieure en France (1850-1914) », *Histoire, Economie et Société*, numéro spécial « Les transports », 1^{er} trimestre 1990.

Abel Poitrineau, *La Loire, les peuples du fleuve, Vilains sur terre, seigneurs sur l'eau*, Horwath, 1989, 174 p., ill.

Sur le chemin de fer en général

« Armées et chemins de fer en France », actes de la 7^e Journée scientifique de l'AHICF, tenue à Vincennes le 19 octobre 1995, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 15, automne 1996.

Yves Baticle (avec la collaboration de Yves Machefer-Tassin et de Jean-Marc Châtelain, Gabriel Curtet, Michel Doerr, Clive Lamming, François Potier, Jean Reybardy, Jean Roques) "Histoire des dépôts de matériel moteur en France 1840-1998", *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 18 (printemps 1998), 184 p.

Marcel Blanchard, *Géographie des chemins de fer*, Librairie Gallimard, Paris, 1942, préface de Raoul Dautry, 231 p., ill.

Gérard Blier, *Nouvelle géographie ferroviaire de la France. Tome 2, L'organisation régionale du trafic*, Editions de la Vie du Rail, Paris, 1993, 383 p., ill., cartes.

Gérard Blier, *Nouvelle géographie ferroviaire de la France. Tome 3 L'impact du chemin de fer*, Editions de la Vie du Rail, Paris, 1996, 263 p., ill., cartes.

Jacques Borge et Nicolas Viasnoff, *Archives des cheminots*, collection « Archives des Métiers », Michèle Trinckvel, Paris, 1995, 220 p., ill.

Yves Broncard, François Caron (coordination rédactionnelle), *Le patrimoine de la S.N.C.F. et des chemins de fer français. Tome I et II*, Flohic, collection « Le Patrimoine des institutions économiques », Paris, 2000, 2^e édition, 2 vol., 1500 p., ill.

Bernard Bourdet et Jacques Bureau, « Histoire vraie des gardes-barrières » n°16 Spécial, *Les Cahiers de l'Institut*, Institut d'Histoire Sociale de la Fédération des Travailleurs Cadres et Techniciens des Chemins de fer français CGT, 2^{ème} trimestre 2002, 69 p., ill.

François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, 1740-1883*, Fayard, Paris, 1997, 700 p., ill.

François Caron, *Histoire des chemins de fer en France. Tome second, 1883-1937*, Fayard, Paris, 2005, 1029 p. ill.

Claudine Cartier, Georges Fessy et Emmanuel de Roux, *Patrimoine ferroviaire*, Scala, Paris, 2007, 320 p., ill.

Marcel Chavy et Olivier Constant, *Les dépôts vapeur de l'Ouest*, Editions La vie du Rail, Paris, 2000, 327 p., ill.

Yves Chenel, *Les chemins de fer*, Presses Universitaires de France, collection « Que sais-je ? », Paris, 1986, 128 p., ill.

Michel Chevalier, article « Chemins de fer » in Charles Coquelin, *Dictionnaire de l'Economie politique*, t.1., Guillaumin et Cie éditeurs, Paris, 1854, pp. 337-362.

Christian Chevandier, Philippe Mioche, « Ateliers et dépôts du matériel ferroviaire », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 28-29, printemps-automne 2003, actes du 10^e colloque de l'AHICF : Arles, 25-27 avril 2002, 612 p., ill. cartes.

Marc Combiér et Sarah Frank, *Mémoires de trains. L'aventure du chemin de fer en France de 1827 à aujourd'hui*, France Loisirs, 2007, ill., 207 p.

Martine Courbin, « Les cheminots et leur famille dans le quartier de la gare Saint-Jean à Bordeaux, 1856-1905 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, hors série n°1, *Les chemins de fer, l'espace et la société en France*.

Françoise Guitard, « Les politiques de santé des compagnies de chemins de fer dans la deuxième moitié du XIX^e siècle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, hors série n°1, *Les chemins de fer, l'espace et la société en France*.

Patrick Kamoun, *La brique et le rail. Des cités de cheminots au logement pour tous*, Public Histoire, Paris, 2007, 192 p., ill, Préface d'Anne-Marie Idrac.

Clive Lamming (dir), *Larousse des trains et des chemins de fer*, Larousse, Paris, 2005, préface de Louis Gallois, 511 p., ill.

Clive Lamming, *Le livre d'or des trains. La légende des chemins de fer*, E.D.L., Paris, 2003, 447 p., ill.

Clive Lamming, *La création du chemin de fer en France (1825-1900)*, Atlas, collection « Trains de légende », Paris, 2006, 124 p., ill.

Clive Lamming, *Les réseaux français et la naissance de la S.N.C.F. (1938-1950)*, Atlas, collection « Trains de légende », Paris, 2006, 124 p., ill.

Clive Lamming, *Le réveil du chemin de fer en France et l'âge d'or du TGV (1950-2006)*, Atlas, collection « Trains de légende », Paris, 2006, 124 p., ill.

Clive Lamming, *La S.N.C.F. sur la voie de la modernité (1938-2000)*, Atlas, collection « Trains de légende », Paris, 2006, 124 p., ill.

Clive Lamming (dir), *Les hommes et métiers du rail au temps de la vapeur*, Atlas, collection « Trains de légende », 2007, 124 p., ill.

Henri Lartilleux, *Géographie des chemins de Fer français. 1, La S.N.C.F.*, Chaix, Paris, 1950, 337 p.

Pierre Lherbon, *Les trains et tramways en Eure-et-Loir*, Le Club de Modélisme du Pays Chartrain, Limoges, 2008, 93 p., ill.

Jean Metz, « Les chemins de fer secondaires en Indre-et-Loire », *Chemins de fer régionaux et urbains* n° 92 à 98, Paris, 1969-1970.

François et Maguy Palau, *Les 80 premières lignes, 1828-1851*, Editions F. et M. Palau, Paris, 1995, 217 p., ill.

François et Maguy Palau, *Le rail en France. Tome 1 : le Second Empire. 1852-1857*, Editions F. et M. Palau, Paris, 1998, 215 p., ill.

François et Maguy Palau, *Le rail en France. Tome 2 : le Second Empire, 1858-1863*, Editions F. et M. Palau, Paris, 2001, 223 p., ill.

François et Maguy Palau, *Le rail en France. Tome 3 : le Second Empire. 1864-1870*, Editions F. et M. Palau, Paris, 2004, 239 p., ill., cartes.

Marie-Noëlle Polino (dir), « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 20-21, 1999, actes du 6^e colloque de l'AHICF, Mulhouse, 23-26 septembre 1998, 388 p., ill.

Georges Ribeill, *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Belin, Paris, 1993, préface de Jacques Fournier, 478 p., ill.

Georges Ribeill « Ouvrages d'art de la S.N.C.F. détruits et reconstruits à l'occasion de la Deuxième Guerre mondiale », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 15 (automne 1996), pp. 255-263.

Georges Ribeill, « Enjeux et politiques de la santé dans l'entreprise ferroviaire, des compagnies de chemins de fer à la S.N.C.F. », *Prévenir*, XVIII, premier semestre 1989.

Georges Ribeill, « Politiques et pratiques sociales du logement dans les compagnies de chemins de fer », *Villes ouvrières, 1900-1950* S. Magri et Ch. Topalov (dir), L'Harmattan, Paris, 1990.

Georges Ribeill, « Les jardins cheminots : du potager vivrier au jardin d'agrément. Histoire d'une institution corporative », *Historail* n° 2, juin 2007 pp 20-33.

Jean-Claude Riffaud, « Les réseaux d'Indre-et-Loire des chemins de fer départementaux », *Magazine des Tramways à vapeur et des Secondaires* n° 18, Paris, 1981.

Sur la gare en général

Bruno Carrière, « Histoire des buffets de gare », *Revue Générale des Chemins de Fer* n° 7-8 juillet-août 1993 pp. 5-7.

Marie-Laure Crosnier, *La Naissance des gares*, Hachette Réunion des musées nationaux, Paris, 1990, 63 p. : ill.

Jean Giboureau, *Victor Laloux, sa famille et quelques familles alliées*, C.G.T., La Membrolle-sur-Choisille, 1989, 118 p., ill.

Joseph Isaac (dir), *Villes en gares*, Editions de l'Aube, 1999, La Tour d'Aigues, 308 p. ill.

Michèle Lambert « Les problématiques du chemin de fer dans la ville (1830-1855) », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 5-6 (automne 1991-printemps 1992), pp. 195-236.

Charles Lemaesquier, *Institut de France. Académie des beaux-arts. Notice sur la vie et les travaux de Victor Laloux (1850-1937)*, imprimerie de Firmin-Didot, Paris, 1938, 24 p.

Donato Notarnicola (avec François Poupardin) « Un siècle d'architecture ferroviaire : le bâtiment voyageurs comme espace de représentation urbaine des chemins de fer, de 1837 à 1937 », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 5-6 (automne 1991- printemps 1992), pp. 91-126.

Michel Ragon *L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Denoël, Paris, 1984, 108 p., ill.

Christiane Scelles, *Gares, Ateliers du voyage 1837-1937*, Rempart-Desclée de Brouwer, Paris, 1993, 143 p., ill.

Le Temps des gares, catalogue d'exposition, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de création industrielle, Paris, 1978, préface de Jean Dethier, 159 p., ill.

Ludovic Vieira, « L'oeuvre tourangelle de l'architecte Phidias Vestier (1796-1874) », *Bulletin de la Société archéologique de Touraine*, Tours, 1998, vol. 45bis, pp. 601-616.

Sur la Compagnie du P.O. en particulier

Jean-Pierre Amalric, *Structure et vie sociale de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, des origines (1838) à 1870*. D.E.S. d'histoire, Faculté des Lettres de Toulouse, 1957.

Jean-Pierre Amalric, « La révolution de 1848 chez les cheminots de la Compagnie du Paris à Orléans », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol 41 n° 3, 1963.

José Banaudo, *Trains oubliés, III le P.O., IV l'Etat*, Editions du Cabri, Menton, 1981, 151 p., ill.

Félix Fredault, *Les origines de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, 1938-1843*, Chaix, Paris, 1938.

P. Sudra, *1853-1953, Centenaire de la ligne de Paris à Bordeaux. Aperçus sur l'histoire des origines de cette ligne*, Hemmerlé, Petit et Cie, Paris, 1953, 36 p.

Lucien Maurice Vilain, *Un Siècle de matériel et traction sur le réseau d'Orléans (1838-1940) : (avec annexe pour la fusion P.O.-Midi de 1934) : locomotives à vapeur, traction électrique 600 et 1500 V, voitures à voyageurs (voie normale et voie étroite)*, Tardy-Lengellé/Aprodef, Paris, 1983, 3e éd. revue et augmentée, préfaces de Cardon et A. Chapelon, 486 p., ill.

Sur le chemin de fer et l'agglomération de Tours

Michel Barberon, « La ligne nouvelle en Touraine : un tracé difficile », *La vie du Rail* n° 2004, 25 juillet 1985, pp. 8-12.

Frédéric Bellanger, *Le TGV Atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, Tours et Vendôme*, Maison des sciences de la ville, Tours, 1991, 198 p., ill.

Anne Callite « La naissance d'une société multiforme : la Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939) », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 28-29 (printemps-automne 2003), pp. 100-110.

Christine Chaoui « Les origines géographiques des cheminots de la Compagnie du Paris-Orléans (P.O.) sur le site ferroviaire de Tours – Saint-Pierre-des-Corps (1900-1936) », *Revue d'histoire des chemins de fer* n°22 (printemps 2000), pp. 235-246.

Jean Chedaille, *Tours : le train*, C.M.D., collection « Mémoire d'une ville », Montreuil-Bellay, 1997, 135 p., ill.

Christine Colombier et Bernard Monteil « Les ateliers de Tours et de sa région », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 28-29 (printemps-automne 2003), pp. 73-99.

Couvrat et Sabouret (Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, Ingénieurs de la Voie de la Cie du P.O.), « La transformation des gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps », *La Revue Générale des chemins de fer*, septembre 1899, pp. 137-151.

R. Crozet, « Tours et le chemin de fer », *Revue d'information historique*, n° 5, 1951.

Alain de Dieuleveult, Jean Edorn, *Petits trains de Touraine*, Editions Genomane, Le Mans, 1988, 156 p., ill.

Pierre-Edouard Deldique, *Le théâtre et le miroir. Etude d'une gare considéré comme un catalyseur social à Tours dans la seconde décennie du siècle (1920-1925)*, mémoire de maîtrise dirigé par Alain Corbin, Université François Rabelais, Tours, 1983, 198 p., ill.

Yves Machefert-Tassin (avec Jean Metz) « Les dépôts de matériel moteur ferroviaire de la région tourangelle » *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 28-29 (printemps-automne 2003), pp. 375-389.

Jacques Maurice, « Quand Tours eut – enfin – sa gare du chemin de fer », *Bulletin Trimestriel de la Société Archéologique de Touraine*, Tours, Tome XXXVII, année 1975, pp 7-13.

Jacques Maurice, « Construction des chemins de fer tourangeaux », *Bulletin Trimestriel de la Société Archéologique de Touraine*, Tours, Tome XL, année 1983, pp. 613-623.

Jean-Philippe Meunier, *Le complexe ferroviaire de Tours-Saint-Pierre-des-Corps, son influence sur l'activité économique, la structure urbaine et sociale du grand Tours*, mémoire de DESS de géographie sous la direction de M. Perpillou, Paris, 1958, 2 volumes, 314 p., ill.

Jean Metz, « Les chemins de fer secondaires en Indre-et-Loire », *Chemins de fer régionaux et urbains* n° 92 à 98, Paris, 1969-1970.

Jean-Claude Riffaud, « Les réseaux d'Indre-et-Loire des chemins de fer départementaux », *Magazine des Tramways à vapeur et des Secondaires* n° 18, Paris, 1981.

Sur la Touraine

Pierre Audin, *Lieux sacrés et lieux saints de Touraine*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 2001, 119 p., ill.

Yves Babonaux, *Villes et régions de la Loire moyenne. Touraine, Blésois, Orléanais. Fondements et perspectives géographiques*, Société auxiliaire des bibliothèques et de rééquipement intellectuel, Paris, 1966, 742 p., ill.

Stanislas Bellanger, *La Touraine ancienne et moderne*, Les éditions de la Tour Gile, Péronnas, 1998, Fac-similé de l'édition de 1845, 614 p., ill.

Jacques Briault, *La Ville-aux-Dames à travers les âges*, Mairie de La Ville-aux-Dames, 1^{er} trimestre 1987, 141 p., ill.

Claude Chéron, J. Aupetit, *Industries de Touraine. Regards croisés 1921-2005*, Alain Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire 2006, 189 p., ill.

Claude Chéron, Marc Jauneaud, Jean Maussion, *Industries de Touraine patrimoine architectural, 1850-1960*, collection « Touraine, terre d'entreprises », Chambre de commerce et d'industrie de Touraine, Neuvy-le-Roi, 1999, 110 p., ill.

Claude Croubois (dir), *L'Indre-et-Loire : la Touraine, des origines à nos jours*, collection « Hexagone. L'Histoire de France par les documents », Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1982, 470 p., ill.

Jean-Mary Couderc (dir), *Dictionnaire des communes de Touraine*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 1987, 967 p., ill.

René Coursault *Histoire de la Touraine. Les traditions populaires*, G.P. Maisonneuve et Larose, Paris, 1980, 306 p., ill.

Alfred de Giry, *La Touraine dans l'histoire : 1800-1940*, C.L.D, Chambray-les-Tours, 1982, 137 p., ill.

Mairie de Joué-lès-Tours, Service Archives, *Jocondiens. Histoire de Joué*, 1994, 36 p.

Mairie de Joué-lès-Tours, Service Archives, *Les rues de Joué-lès-Tours. Historique*, 1994, 36 p.

Claire Lemoine, Charles Demassieux et Jacquemine de Loisellerie (coordination rédactionnelle), *Le patrimoine des communes d'Indre-et-Loire. Tome I et II*, Flohic, collection « Le Patrimoine des communes de France », Paris, 2001, 2 vol., 1405 p., ill.

Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, C.L.D., Chambray, 1988, 991 p., ill.

Pierre Leveel, *La Touraine disparue et ses abords immédiats*, C.L.D., Chambray, 1994, 319 p, ill.

Pierre Mestat, Françoise Roullier (coordination rédactionnelle), *Saint-Cyr-sur-Loire. Une commune à la recherche de son passé*, Ville de Saint-Cyr-sur-Loire, 1990, 332 p. ill.

Jérôme Moreau, *Joué-lès-Tours à la veille de la Grande Guerre : les hommes et leurs activités*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Jean-Marie Moine, Université François Rabelais, Tours, 1997, 181 p., ill.

Claude Morin, *Les Allemands en Touraine 1940-1944*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 1996, 235 p., ill.

Claude Morin, La Touraine sous les bombes, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 2000, 351 p., ill.

Robert Ranjard, *La Touraine archéologique*, 8^e édition, Joseph Floch Imprimeur-Editeur, Mayenne, 1981, 737 p., 11 plans.

Claude Savoy, Jacques Tranchant, *Quelques aspects de l'histoire économique et sociale de l'Indre-et-Loire pendant l'entre deux-guerres 1919-1939*, D.E.S. d'histoire, Université François Rabelais, Tours, 1972.

Arlette Schweitz, *La maison tourangelle au quotidien, façons de bâtir, manières de vivre (1850-1930)*, Publications de la Sorbonne, Paris, 1997, 316 p., ill.

Daniel Schweitz, *Histoire des identités de pays en Touraine (XVI^e – XX^e siècles). Aux origines de la France des pays*, L'harmattan, Paris, 2001, 463 p., ill.

Jean-Pierre Surrault, Jacques Feneant, *Jadis en Touraine. La vie des hommes du Grand Siècle à la Belle Époque*, C.L.D., Chambray, 1988, 201 p., ill.

Sur Tours

Pierre Audin, Yves Babonaux, André Bourin, *Tours*, C. Bonneton, collection « Encyclopédies des villes », Paris, 1992, 317 p., ill.

Yves Babonaux, « Tours », *L'Urbanisation française*, Centre de recherches d'urbanisme, Paris, 1961

Alexandra Bonnefis, *La politique du logement social à Tours (1860-1928)*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de C.-I. Brelot, Université François Rabelais, Tours, 1994, 207 p., ill.

Christian Brault, Nicolas Brault, Géraldine Combe, Denis Jeanson, Sylvie Lanchais, *Tours arrêt demandé*, Denis Jeanson éditeur, s.d., 212 p, ill.

Nicolas Chaudet, *L'évolution du paysage urbain de Tours entre 1838 et 1847*, mémoire de maîtrise d'histoire, sous la direction de C.-I. Brelot, Université François Rabelais, Tours, 1992, 237 p.

Bernard Chevalier (dir), *Histoire de Tours*, Privat, Toulouse, 1985, 423 p., ill.

Sébastien Chevereau, *Destruction et reconstruction du tissu urbain de la ville de Tours (de juin 1942 à 1951)*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Michèle Cointet, université François Rabelais, Tours, 1995, 201 p. et 1 vol. d'annexes.

Rolande Collas, *Histoire d'un quartier de Tours. Le Sanitas des origines à nos jours*, Office d'édition et de diffusion du livre d'histoire, Paris, 1994, 178 p.

Mgr. Robert Fiot, *Saint-Julien de Tours*, s.n., Tours-Lyon, 1970, 39 p., ill.

Geneviève Gascuel, *Histoire des rues de Tours*, C.M.D., Montreuil-Bellay, 1999, 285 p, ill.

Alfred de Giry, Alain Barbier, *Deux siècles d'économie tourangelle vécus par la Chambre de Commerce et d'Industrie*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 1981, 217 p., ill.

Boris Labidurie, *Tours à l'époque de la municipalité provisoire 1944-1947*, Office d'édition et de diffusion du livre d'histoire, Paris, 1994, 205 p., ill.

Evelyne Laurent, *La population scolaire de l'école Velpeau (Tours) 1882-1911*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de J. Labussière, Université François Rabelais, Tours, 1988, 67 p., ill., annexes.

Michel Laurencin, *Dictionnaire biographique de Touraine*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 1990, 607 p., ill.

Jean-Baptiste Leduc, *Le temps des casernes à Tours, 1843-1914*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de M. Cointet, Université François Rabelais, Tours, 1992, 250 p., ill.

Michel Lheritier, *Tours pendant la guerre 1914-1919*, Deslis, Tours, 1924, préface de Camille Chautemps, 438 p.

Michel Lussault, *Tours images de la ville et politique urbaine*, Editions Maison des sciences de la ville, Université François Rabelais, Tours, 1993, 415 p., ill.

Marie-Noëlle Pinot de Villechenon (dir), *Les ponts de Tours. Traversée des fleuves et riaux jusqu'à nos jours*, catalogue détaillée de l'exposition 1978/ 1979, Musée des Beaux-Arts de Tours, 1978, 83 p., ill.

Stéphanie Macquarez, *Le quartier de la gare de Tours au XIX^e siècle. La transformation d'une commune rurale en un quartier du centre ville*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de M. Lescure, Université François Rabelais, Tours, 1995, 121 p. et 1 vol. d'annexes.

Hélène Vialles, *Tours pas à pas. Ses rues, ses monuments, ses hommes célèbres*, Horvath, Roanne, 1985, 206 p, ill.

R. Vivier et E. Millet, *Promenades dans Tours. Nouveau guide précédé d'un essai de géographie urbaine*, Arrault et Cie, Tours, 1943, 175 p., ill., 25 plans et cartes.

Sur Saint-Pierre-des-Corps

Laurence Caillaud, *Les Ouvriers des ateliers du P.O. de Saint-Pierre-des-Corps*, mémoire de maîtrise, Université Paris I, 1988.

Hayatt Hamdi, *la gestion communiste de Saint-Pierre-des-Corps (1919-1936)*, mémoire de maîtrise sous la direction de J.L. Pinol, Université François Rabelais, Tours 2002, 236 p., ill.

Raymond Lavigne, *Saint-Pierre-des-Corps ou la clarté républicaine*, Messidor, Paris, 1988, 159 p., ill.

Françoise Maindron, *Saint-Pierre des Corps 1944-1963. La gestion communiste d'une municipalité relevant de ses ruines*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de M.Launay, Université François Rabelais, Tours, 1985, 285 p., ill.

Henri Muller, *Mémoire en images. Saint-Pierre-des-Corps*, Alain Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire, 1999, 126 p., ill.

Bases de données électroniques

Base Mérimée du Ministère de la Culture :
<http://www.culture.gouv.fr/documentation/merimee/accueil.htm>

Base Archidoc du Ministère de la Culture :
<http://www.culture.gouv.fr/documentation/chastel/pres.htm>

Base Mémoire du Ministère de la Culture :
<http://www.culture.gouv.fr/documentation/memoire/LISTES/bases/france-dpt.htm>

Base Basias du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable :
<http://basias.brgm.fr/d>

GéoPortail de l'IGN : <http://www.geoportail.fr/>

Collection de cartes postales anciennes des Archives départementales d'Indre-et-Loire :
<http://web-2.cg37.fr/dipwebv4/adcpost/template/index.htm>

Site internet du Sénat : <http://www.senat.fr/evenement/archives/D38/dispo.html>.

Collections privées

Fonds Marticorena-Krier : constitué d'un corpus de 359 dépêches téléphoniques du réseau Sud-Ouest de la S.N.C.F. relatant les attaques aériennes subies par les installations ferroviaires et couvrant la période du 5 février au 31 octobre 1944 ; d'un dossier dactylographié de 1944 concernant la protection contre les incendies des établissements ferroviaires de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, et du rapport du responsable incendie sur le bombardement des installations ferroviaires de Saint-Pierre-des-Corps du 11 avril 1944 ; de nombreuses pièces de correspondance de la Compagnie du P.O. de la fin du XIX^e siècle et du premier tiers du XX^e siècle.

Collection personnelle : constituée de photographies, cartes postales, documents manuscrits, dactylographiés et imprimés se rapportant directement à l'administration des chemins de fer, règlements, manuels et brochures édités par les compagnies ferroviaires et la S.N.C.F., indicateurs ferroviaires, etc.