

Université François Rabelais, Tours

Dominique Setzepfandt

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



I^{ère} Partie – II^e Partie

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

Introduction

Chemin de fer, paysage. Ces deux mots évoquent irrésistiblement la traditionnelle affiche publicitaire où un train, aussi moderne que rutilant, traverse à toute vitesse une région touristique ; les images quasi archétypales de l'universelle figure de la « petite gare » de nulle part et de partout ; le défilé interminable, monotone et affligeant des voies désertes et des wagons en attente dans une gare de triage condamnée à être ornée d'une parure d'entrepôts et de friches industrielles... Toujours, le mariage du paysage et du chemin de fer ne semble pouvoir donner naissance qu'à un décor.

L'historiographie n'échappe pas à une perception et une conception du paysage ferroviaire comme un décor, une « scène de théâtre » animée « d'acteurs », une représentation bidimensionnelle de la réalité vue au travers du prisme réducteur d'un cadrage photographique, d'un plan cinématographique. Le paysage ferroviaire, réduit au seul élément visuel, y est presque toujours envisagé sous ses aspects esthétiques, mémoriels, patrimoniaux. Les typologies élaborées et les problématiques développées, si elles ont le grand mérite de clarifier la notion un peu « fourre-tout » de paysage ferroviaire, éludent généralement la dimension temporelle, seulement esquissée. On se limite au constat et au regret de sa réduction et, là encore, uniquement dans une perspective strictement patrimoniale¹. Dans cette conception anhistorique, la genèse et l'évolution de ce paysage sont envisagées et traitées comme des phénomènes similaires à l'érosion côtière ou à l'anthropisation de la forêt primaire. Même si la présence de l'homme est en filigrane dans ce paysage anthropisé, il n'y apparaît pas comme l'élément principal, essentiel même. Pourtant, il n'y a des paysages que parce qu'il y a des hommes pour les façonner et les contempler... C'est cette démarche intégrant l'épaisseur du temps et de l'espace ainsi que le rôle des hommes que j'ai adoptée, à la suite de l'historien du chemin de fer Georges Ribeill², pour m'attacher à l'étude du chemin de fer dans l'évolution du paysage de l'agglomération de Tours.

En cent soixante années de présence à Tours, le chemin de fer a profondément imprégné l'histoire locale. Mais bien différemment de ce que la légende en a déformé et finalement retenu à tort. Il a aussi, et peut-être surtout, imprimé sa marque dans le paysage de la ville et de son agglomération. Et si l'homme - car le chemin de fer est une affaire d'hommes - modèle son environnement, l'environnement modèle aussi l'homme...

Cette marque se fait sentir, non pas seulement à partir de l'arrivée du chemin de fer à Tours en 1846, ou même lors de la construction de l'Embarcadère l'année précédente, mais dès

¹ Cette conception du paysage ferroviaire transparaît nettement, entre autres, des communications de la journée scientifique organisée par l'AHICF (Association pour l'Histoire des Chemins de fer en France), placée sous le haut patronage de M. Serge Lepeltier, Ministre de l'Ecologie et du Développement durable à Paris le 3 février 2005, dont les Actes ont été repris dans le n° 32-33 de la *Revue d'Histoire des Chemins de Fer*.

² Dans une série d'ouvrages, il a évoqué la naissance et le développement du nœud ferroviaire de Laroche-Migennes. Georges Ribeill, *PLM-City. Histoire d'une ville née du rail, Migennes : du canal au TGV (XIX^e-XX^e siècles)*, chez l'auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 1999, 186 p., ill. ; *Chroniques migennoises, Le port de Laroche et ses ouvriers, à l'âge d'or de la navigation (première moitié du XIX^e siècle)* ; *La première génération de cheminots migennois (milieu du XIX^e siècle)*, chez l'auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 2005, 152 p., ill. ; *Chroniques migennoises. Entre bourg, canal et cité PLM, la naissance d'une ville, Migenne*, chez l'auteur, Imprimerie Fostier, 89500 Dixmont, 2007, 216 p., ill.

les premiers projets de chemins de fer concernant la ville, au tout début des années 1830. Désormais, la ville et son plat pays ne sont plus pensés de la même façon. Le rail n'est pas encore là que, déjà, il modifie le paysage. Ces stigmates sont toujours visibles, atténués souvent, presque disparus parfois, mais néanmoins encore perceptibles. Et quand les traces semblent s'estomper du paysage et des mémoires, une nouvelle empreinte vient alors les raviver. Ainsi, en 1991, les dernières grandes modifications du paysage tourangeau provoquées par l'arrivée de la ligne nouvelle dans l'agglomération et l'inauguration de la gare TGV de Saint-Pierre-des-Corps.

La définition du paysage ferroviaire s'avère une question cruciale et redoutable. Pour y répondre, le mieux est de procéder par des affinements successifs de concepts et d'approches. Pour la notion de paysage, je me réfère essentiellement à la conception développée par le géographe Yves Lacoste³. Ainsi, les jeux d'échelle, d'ordres de grandeur permettent d'échapper à la théâtralisation du paysage ferroviaire perçu comme un simple décor figé. Ils offrent la richesse d'une infinité de points de vue, de micro-paysages, et rendent possible « l'emboîtement » de ceux-ci dans un paysage plus vaste et l'analyse de leurs interactions. L'épaisseur spatiale offerte par la tridimensionnalité permet d'appréhender de l'intérieur un paysage, d'en ressentir l'atmosphère. La définition du ferroviaire : « *qui se rapporte au chemin de fer* », bien simple au premier abord, offre en réalité une palette complexe et presque illimitée de possibilités. Une gare, une voie ferrée, un viaduc sont un paysage ferroviaire ou une partie de celui-ci. Mais la monumentalité, l'importance topographique, la permanence temporelle ne sont pas nécessairement les critères les plus pertinents. Un modeste passage à niveau, un simple microtoponyme peuvent s'avérer bien plus riches d'enseignement qu'un imposant ouvrage d'art. Envisager le paysage ferroviaire sous un angle unique revient à se priver de tous ses autres aspects : sonore, olfactif, tactile, cinétique... mais aussi immatériel. L'approche développée par Alain Corbin⁴ s'avère ici très fructueuse.

Le paysage que j'évoque a nécessairement des limites. Arbitraires, comme toutes les limites. Subjectives, comme toutes les entreprises humaines. Certaines sont justifiées par la logique et les contraintes de l'exploitation du nœud ferroviaire de Tours-Saint-Pierre qui font fi des frontières administratives. D'autres obéissent à la géographie et à l'histoire de l'agglomération tourangelle. Par agglomération, pour éviter tout anachronisme fâcheux, je n'entends pas l'actuelle communauté de communes regroupées sous ce vocable, mais Tours et sa couronne de communes limitrophes dont le destin a été directement affecté par l'irruption du rail. A l'est, mon regard n'a pas dépassé Vouvray sur la rive droite de la Loire, Montlouis et La Ville-aux-Dames sur sa rive gauche. A l'ouest, il s'est borné à La Riche sur la même rive et à Fondettes sur le rivage opposé. Au nord, ma vision s'est limitée aux pentes escarpées de Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Symphorien et Sainte Radegonde ; au sud, de même, je n'ai pas poussé le regard au-delà des coteaux de Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Avertin.

Par souci de cohérence, je n'ai également traité que de l'influence du réseau des lignes principales sur le paysage. Le réseau des lignes du tramway et celui des chemins de fer

³ Yves Lacoste, *De la géopolitique aux paysages, Dictionnaire de la géographie*, Armand Colin, Paris, 2003, p. 288 : « *Le paysage est une vision de l'espace en trois dimensions, alors que la carte en est une représentation construite en deux dimensions. [...] Alors que sur une carte, l'échelle est la même pour toute l'étendue de l'espace représenté, le paysage se caractérise par ce que l'on peut appeler un glissement d'échelle depuis les premiers plans vers les lointains.* »

⁴ Alain Corbin, *Les Cloches de la terre, paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIX^e siècle*, Albin Michel, Paris, 1994, p. 284 : « *Si l'on veut bien admettre qu'un paysage est fondamentalement une lecture, une manière de poser le regard ou de se disposer à l'écoute...* »

départementaux ne seront abordés que dans leurs interfaces avec le réseau principal. Il est néanmoins évident que le tramway et les C.F.D., à partir du troisième tiers du XIX^e siècle et jusqu'à la fin des années 1940, ont, eux aussi, puissamment contribué à façonner le paysage de l'agglomération en drainant productions et populations rurales vers l'agglomération, en créant de nouvelles habitudes sociales, de nouvelles représentations, de nouvelles sociabilités, en favorisant la transformation des bourgs ruraux de la périphérie de Tours en banlieues résidentielles et/ou industrielles.

Quand on est soi-même cheminot, passionné par le chemin de fer, amoureux d'une ville, tout naturellement on en vient à s'interroger sur les rapports compliqués, difficiles, tumultueux aussi parfois, qui unissent la pierre et le fer, le mail et le rail. Je me suis donc attaché à déchiffrer et décrire la genèse, le développement et les mutations de ce paysage ferroviaire, m'intéressant ainsi aux interactions entre un milieu et un système technique, m'interrogeant sur les motivations et les actes des acteurs de ces transformations. L'évolution d'un paysage est un processus complexe fait de permanences et de changements, de l'intrication des rythmes séculaires de la longue durée et des emballements de l'Histoire. La décrypter, c'est appréhender l'environnement des hommes, des ruraux comme des citadins, soumis aux pulsations de ce corps étranger qui, progressivement, devient partie intégrale de leur univers quotidien, proche, borné seulement par des horizons familiers. C'est tenter de pénétrer et de comprendre leur existence dans ce paysage, mais aussi leurs façons de le vivre, de l'utiliser, de le percevoir et de se le représenter.

Cette reconstitution du paysage et de son évolution au fil du temps faite autrement qu'au travers du prisme particulier du chemin de fer – la marine de Loire ou les maraîchers du plat pays – serait tout aussi légitime et certainement passionnante. Sauf qu'elle s'avérerait probablement de moindre ampleur et ses enseignements moins riches. Le chemin de fer offre, à Tours, cette singularité d'avoir été, tout à la fois, une des causes majeures de l'évolution du paysage, un agent actif de ses transformations et un élément constitutif essentiel de ce même paysage global. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, le paysage ferroviaire forme une large part du paysage industriel et urbain de l'agglomération.

Il est bien sûr impossible et prétentieux de vouloir rendre compte de la totalité du réel en raison de sa complexité, du nombre infini des paramètres. On peut seulement tenter d'élaborer un paradigme qui incorpore le maximum de variables, d'avoir une approche holistique. Pour cela, j'ai fait appel aux ressources de l'histoire des paysages qui ne peut se concevoir sans recourir à la géographie, à l'écologie, mais aussi à la géopolitique. Le monde ferroviaire implique un recours à l'histoire des transports, mais aussi à celle des techniques et à l'archéologie industrielle. Comme le chemin de fer a bouleversé ville et campagne, il est également indispensable d'utiliser les outils de l'histoire urbaine et de l'histoire rurale, sans oublier ceux de l'histoire politique, de l'histoire économique et de l'histoire sociale... Il faut aussi prendre en considération l'urbanisme et l'architecture. Et, également, ne pas perdre de vue qu'un paysage se comprend aussi en faisant référence à l'histoire des sensations et à celle des représentations.

Pour l'approche géographique, je me suis inspiré des travaux du fondateur de la géographie humaine en France, Paul Vidal de la Blache⁵ (1845-1918), et de l'historien et géographe Lucien Febvre (1878-1956). Ce dernier rejetait, dès 1922, le déterminisme au profit du « possibilisme » en résumant sa position dans l'aphorisme suivant : « *Des nécessités nulle*

⁵ Paul Vidal de la Blache, *Tableau géographique de la France*, Hachette, Paris, 1905, Réédition Tallandier, Paris, 1979, 403 p., ill.

*part ; des possibilités partout*⁶». Soumis à de fortes contraintes techniques et géographiques, le chemin de fer répond avant tout aux besoins, aux rêves et aux ambitions des hommes. L'étoile ferroviaire de Tours en est une démonstration remarquable.

Je suis également redevable aux travaux de Fernand Braudel (1902-1985) développés notamment dans *L'identité de la France*⁷. Le concept braudélien de « temps long » est indispensable pour appréhender et comprendre la notion de la permanence sur la longue durée. Ainsi, par exemple, le rôle structurant des voies d'eau pour le paysage urbain de Tours et celui de sa périphérie ; du tracé des voies royales et impériales (elles-mêmes s'inspirant de celui des voies romaines) sur lequel se calque l'ossature même du réseau ferroviaire autour de la capitale ligérienne.

Pour mettre en évidence la notion - fondamentale - de l'importance du rail dans la morphologie urbaine et le paysage de l'agglomération de Tours, je me suis inspiré des recherches sur la géographie recentrée de Philippe Pinchemel : « *la terre est un palimpseste*⁸ ». Les empreintes du passé sont autant de cicatrices visibles et lisibles qu'il s'agit de déchiffrer.

A cette approche géographique s'ajoute une approche géopolitique, car la géographie est aussi - et surtout - humaine : « *Les faits en politique et en géographie n'ont de valeur que par la réaction communautaire. Dans l'espace, c'est l'homme organisé qui compte*⁹ ». J'ai abondamment fait appel aux travaux d'Yves Lacoste¹⁰ pour élaborer une échelle d'étude et d'analyse allant du niveau national (l'implantation du réseau, la détermination du tracé des lignes, des points de bifurcation et des futurs nœuds ferroviaires), au niveau local (l'implantation des gares, la détermination de l'axe des voies, des courbes de raccordement), et même au niveau du « coin de la rue » (le décor de la gare, l'animation, la sociabilité d'une rue cheminote) en passant par le niveau régional (la détermination des différents centres de gravité du nœud ferroviaire, le réseau autour de Tours).

L'approche écologique que j'ai tentée est basée sur le constat que le paysage n'est pas un tableau figé, mais un organisme vivant, en perpétuelle évolution où espèces, ensembles, réseaux interagissent de façon dynamique et permanente. Le chemin de fer apparaît alors comme un facteur important de modification de cet environnement. Le recours aux concepts et au vocabulaire de l'écologie (biotope, niches écologiques, diversité biologique, exclusion compétitive, etc.) offre des angles d'approche nouveaux, des possibilités renouvelées d'explication des phénomènes : le décor s'anime, prend vie. Le recours à la théorie des « systèmes émergents » permet d'éviter l'écueil redoutable de la téléologie.

Le paysage génère des sensations et des sentiments, engendre des modes particuliers d'appropriation et d'utilisation, s'intègre dans des systèmes de représentation, participe à la structuration des mentalités. J'ai donc également intégré dans mon étude une approche prenant en compte cette dimension particulière – et souvent négligée – du paysage. Pour

⁶ Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'Histoire*, Albin Michel, Paris, 1949, 1^{ère} édition 1922

⁷ Fernand Braudel, *L'identité de la France, Espace et Histoire*, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1988, 368 p., ill. *L'identité de la France, Les Hommes et les Choses tome I*, Arthaud-Flammarion, Paris, 1986, 217 p., ill. *L'identité de la France, Les Hommes et les Choses tome II*, Flammarion, collection « Champs », Paris, 1990, 536 p., ill.

⁸ Philippe Pinchemel et Pierre Clergeot, *La terre écrite*, Publi-Topex, Paris, 2002, 69 p., ill.

⁹ Jean Gottmann, *La politique des Etats et leur géographie*, Editions du CTHS, Paris, 2007, 261 p., ill.

¹⁰ Yves Lacoste, *Op. cit.*, Notamment les pages 134-135 consacrées aux notions d'échelle et d'ordres de grandeur.

cela, je me suis particulièrement inspiré des travaux d'Alain Corbin¹¹ et de Wolfgang Schivelbusch¹², notamment pour tout ce qui concerne les aspects spécifiques de la perception du paysage ferroviaire, de sa sémiologie.

Pour mener à bien un tel projet selon les approches multiples que j'ai esquissé, je me suis appuyé sur une bibliographie nécessairement très variée. Outre les traditionnels ouvrages généraux d'histoire et de géographie, j'ai eu recours à des travaux sur l'histoire du paysage, l'histoire urbaine, l'histoire culturelle et celles des techniques. La nature même de mon étude, imposait aussi un large éventail de titres consacrés aux transports en général et plus spécifiquement au chemin de fer avec, en particulier, des études sur la gare, la Compagnie du P.O. et celle de l'Etat, le chemin de fer dans l'agglomération de Tours ; et, bien entendu, un certain nombre de références sur la Touraine et Tours. J'ai également fait appel à une large palette de sources imprimées, de périodiques, de bases de données électroniques gouvernementales et à des collections privées. La consultation d'un certain nombre de périodiques et de sources imprimées m'a été facilitée par la fréquentation des collections de l'A.H.I.C.F. (Association pour l'Histoire des Chemins de fer en France), du Fonds Cheminot du Comité Central d'Entreprise de la S.N.C.F. et du Fonds documentaire cheminot de la bibliothèque municipale de Saint-Pierre-des-Corps. Pour la consultation des sources d'archives, je me suis concentré sur celles détenues par les Archives Départementales d'Indre-et-Loire, les Archives Municipales de Tours et le Centre des Archives Historiques de la S.N.C.F.

Après avoir défini l'objet de mon étude, fixé les limites de la démonstration, exposé certaines des approches envisagées, justifié – tant bien que mal – des choix et des goûts, il me faut maintenant en évoquer, succinctement, le contenu. Pour ne point trop déroger aux traditions, je vais donc recourir à un très classique développement ternaire, utilisant au gré des parties un développement tantôt chronologique, tantôt thématique qu'impose l'ampleur de la période considérée et la richesse du sujet.

Dans un premier temps, après avoir brossé le décor à grands traits, je me consacrerai, sur un mode essentiellement chronologique, à évoquer la lente genèse d'une étoile ferroviaire, à mettre en évidence les modalités de son installation, de son développement, de son hégémonie sur le paysage et les hommes. Dans une seconde partie, thématique cette fois, je m'intéresserai plus particulièrement aux interactions, nombreuses et complexes, entre le système technique ferroviaire et le milieu ; notamment dans le domaine de l'urbanisation et de l'industrialisation de l'agglomération tourangelle. Pour finir, je m'attacherai à mettre en évidence les permanences et les mutations de ce paysage ferroviaire dans la longue durée et ces conséquences en matière environnementale. J'esquisserai également une description du paysage sensoriel « total » en ayant recours à la palette complète des sens. Ces perceptions, différentes selon les protagonistes, engendrent à leur tour des appropriations, des représentations, des mentalités d'une grande variété et richesse. Le paysage ferroviaire donne alors naissance à un paysage mental.

¹¹ Alain Corbin, *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social XVIIIe- XIXe siècles*, Flammarion, Paris, 1986, 336 p. *Les Cloches de la terre, paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIXe siècle*, Albin Michel, Paris, 1994, 359 p., ill. *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Flammarion, Paris, 1988, 407 p.

¹² Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Le Promeneur, Paris, 1990, 253 p, ill.

Première Partie

La lente genèse d'une étoile ferroviaire

Il convient tout d'abord de planter le décor. A très grande échelle dans un premier temps, puis en concentrant progressivement le regard à l'intérieur des limites que j'ai préalablement définies.

Nulle part les villes ne se sont autant multipliées dans le sud-ouest du Bassin Parisien que dans le Val orléanais et la Varenne tourangelle où, de Briare à Langeais, treize d'entre elles accompagnent le fleuve sur deux cent kilomètres, étalées en plaine ou adossées au coteau, mais toutes commandées par son irrésistible attraction. Orléans et Tours, les deux principales villes de cette Loire Moyenne, sont alors des centres urbains qui ont atteint le niveau de capitales régionales en joignant les fonctions de centre administratif et judiciaire à celle de principal marché local des produits agricoles entre les régions voisines¹³.

Bien que situé sur la principale artère commerciale entre l'Ouest, le Centre et le Sud du pays, Tours, en aval du fleuve, n'a qu'un rôle secondaire de port de relais derrière la plaque tournante commerciale d'Orléans. La nouvelle route de Paris à Bordeaux, conçue par Trudaine, intendant des Finances de Louis XV, en 1740, met fin au relatif isolement de la ville en créant un axe vers le nord par Tours, Vendôme, Chartres. Elle devient alors, dans la première moitié du XIX^e siècle, un des principaux carrefours commerciaux du Centre-Ouest de la France avec Orléans. Cette situation privilégiée favorise une activité commerciale centrée sur les échanges interrégionaux et, jusque dans les années 1840, sur la coordination de la batellerie et du roulage¹⁴. La cité des Turones émerge alors d'un long siècle de déclin économique et démographique, aggravé encore par l'épisode révolutionnaire¹⁵.

¹³ Yves Babonau, *Villes et régions de la Loire Moyenne. Touraine, Blésois, Orléans*, S.A.B.R.I., 1966, *passim*.

¹⁴ Nicolas Chaudet, *L'évolution du paysage urbain de Tours entre 1838 et 1847*, mémoire de maîtrise sous la direction de C.-I. Brelot, Université François-Rabelais, Tours, 1992, 237 p., p. 25.

¹⁵ Alexandre 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 Ladevéze, Tours, 1853, 288 p., pp. 112-113. La population de Tours (et des autres villes et gros bourgs de la généralité de Tours) est en constante diminution au cours du XVIII^e siècle. On passe d'environ 40 000 habitants vers 1700 à 33 000 vers 1750, pour être à seulement 25 000 en 1790... Il faut attendre 1839 pour que Tours retrouve sa population de 1789.

Chapitre 1 - Une ville emmurillée au milieu de la Varenne

Encore assoupi et replié derrière un rempart qui le met bien plus à l'abri des caprices de la Loire que de ceux des hommes, Tours n'est pas pour autant coupé de son plat pays. Comme n'importe quelle ville de l'époque, elle ne peut s'appréhender et se concevoir en dehors de cette périphérie de faubourgs industriels, de villages voués à la mise en valeur de la Varenne, de maisons de campagne où l'élite urbaine vient fuir les miasmes de la cité médiévale tout en veillant sur ses propriétés foncières. La ville, qui n'atteindra péniblement les 30 000 habitants que peu avant l'arrivée du rail, vit en symbiose avec un plat pays qui assure son approvisionnement, fourni en bras ses industries et son négoce.

Tours et son plat pays

Tours occupe, sur la rive gauche de la Loire qui la baigne dans toute sa longueur, un emplacement formé par un terrain plat, d'une superficie d'environ trois cents hectares. L'étroite enclave du quai Paul Bert, au débouché du Pont de Pierre sur l'autre rive, constitue alors l'unique tête de pont au nord du fleuve. Depuis l'Antiquité, la ville s'élève sur un modeste « promontoire » de quelques mètres qui, avec les fortifications érigées au début du XVII^e siècle, la met à l'abri des inondations et « surplombe » ainsi la plaine fertile. « *Au nord et au sud, de riantes collines, mollement ondulées, parées de clos de vignes, d'élégantes villas et de champs de verdure, s'élèvent à une hauteur moyenne de 72 mètres au-dessus du niveau du vestibule de l'Hôtel de Ville*¹⁶. »

Les raides escarpements de la rive droite de la Loire et de la rive gauche du Cher bornent ainsi la Varenne, une longue plaine alluvionnaire, d'environ cinq kilomètres de large à son extrémité orientale aux coteaux de Montlouis, et qui va en se rétrécissant vers l'aval jusqu'à la confluence des deux cours d'eau à l'occident. Un vaste espace inondable, parsemé de mares, de cuvettes marécageuses, traversé de ruisseaux, peuplé de hameaux, de fermes et de quelques bourgs ruraux. Un espace fertile voué aux cultures, à l'élevage, au maraîchage et assurant l'approvisionnement de Tours.

Avec sa hauteur moyenne de 55 mètres au-dessus du niveau de la mer, Tours fait figure d'île insubmersible. Si la Loire est à 49 mètres environ, la Varenne n'a une altitude moyenne que de 50 mètres dans sa partie nord et de 48 mètres au sud. A La Ville-aux-Dames, quelques buttes insubmersibles ont, au Moyen Age, fixé l'habitat (en 1856, seule l'église et ses abords immédiats sont restés hors d'eau). A Saint-Pierre-des-Corps, le territoire se tient à des cotes inférieures à 50 mètres : *la Plaine* est à 48 mètres, et le niveau descend même à 47 mètres vers le stade municipal Camelinat et le lycée professionnel Robert Nadaud où se trouvait le ruisseau de l'Archevêque coulant vers le quartier de *La Noue*¹⁷ à l'ouest. A La Riche, l'altitude moyenne ne dépasse pas 46 mètres (la Loire est à 42 mètres). Une soixantaine de mares artificielles et de réservoirs y assainissent les terres.

¹⁶ Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, p. 1.

¹⁷ Etymologiquement, *La Noue* signale une plaine marécageuse.

En effet, partout dans la Varenne l'eau affleure à faible profondeur et est captée par des puits¹⁸ qui alimentent en eau les nombreux jardins maraîchers ou ouvriers.

Le plat pays tourangeau offre un paysage anthropisé de longue date. La toponymie témoigne abondamment d'une déforestation quasi-totale de la Varenne au cours des derniers siècles. Le bois de Plante, où Louis XI aimait venir chasser depuis son château de Plessis-lès-Tours, occupait encore 400 arpents en 1721, époque à laquelle il fut abattu¹⁹. La Ville-aux-Dames, anciennement boisée, n'a gardé des arbres qu'autour de *la Carte*, près de la Loire. Des toponymes comme *Le Bois-Neuf*, *L'Ouche-Ménard* rappellent les défrichements du Moyen Age, probablement sous l'impulsion de l'abbaye de Saint-Loup²⁰. Même si leurs pentes et leurs plateaux ont conservé bien plus de couverts boisés, les hauteurs qui encadrent la Varenne n'échappent pas à cette antique domestication. Au Sud, Joué-lès-Tours ne compte encore que le bourg et des hameaux dispersés, dont les plus proches sont *Chantepie* et les *Trois-Croix*, ainsi que des fermes et des petits manoirs répartis sur l'ensemble du territoire communal ; ces derniers plus nombreux sur le coteau dominant le Cher. Le vignoble renommé du Noble-Joué (il est encore l'un des grands vins de Touraine au XIX^e siècle) s'étend au centre et au sud-ouest du plateau de Joué avec des propriétés comme *La Bouchardière* ou *La Borde*, ainsi qu'à Chambray dans des propriétés comme *Izernay* ou *La Volière*²¹. Au Nord, Saint-Cyr est également une commune viticole : en 1940, les vignes occupent toujours un bon tiers des terres. Encore en 1850, le principal débouché des vins blancs et des eaux-de-vie de Saint-Cyr est la Belgique et la Hollande où, autrefois, ce vin était exporté en quasi-totalité²².

Le paysage de la Varenne, dans les années 1840, ne devait guère être différent de celui qui transparaît du plan de Saint-Pierre-des-Corps dessiné en 1750 par Philippe Lesourne²³. Le finage est partagé en parcelles laniérées, entourées de haies, longées par des chemins où déambulent les troupeaux entre la prairie commune, au sud, et les jachères et champs d'après récolte de la Varenne. Les maisons se nichent à la croisée ou aux bords des chemins. Elles sont élémentaires, sans étage. Habitations, granges, remises et étables sont ouvertes sur une même façade et abritées par un même toit. Elles souffrent régulièrement des inondations, mais celles-ci contribuent aussi à la richesse de ces terres légères et fertiles, de sables et d'alluvions. L'ancienne et fort longue vocation rurale de la commune se détecte encore dans la microtoponymie corpopétrucienne avec le quartier de *la Tonnelle*, les rues des *Epines Fortes*, du *Petit Pressoir*, du *Colombier* ; dans les - rares - fermes épargnées par l'expansion des zones industrielles, les bombardements et l'urbanisation dirigiste de la municipalité communiste. Que cela soit sur un plan à petite échelle ou sur le terrain, on la repère par le caractère aéré et verdoyant du paysage urbain de la partie nord-ouest de la commune et le tracé sinueux et étroit des rues. Les *Rottes*, ces venelles au tracé sinueux dont la largeur, parfois inférieure à deux mètres, n'est pas accessible aux

¹⁸ Dont certains à balancier comme celui du passage André Sabatier à Saint-Pierre-des-Corps.

¹⁹ R. Vivier et E. Millet, *Promenades dans Tours. Nouveau guide précédé d'un essai de géographie urbaine*, Arrault et Cie, Tours, 1943, ill., 25 plans et cartes, 175 p., p. 119.

²⁰ Jean-Mary Couderc (dir), *Dictionnaire des communes de Touraine*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 1987, 967 p., ill. p. 897.

²¹ Jean-Mary Couderc (dir), *Ibid.*, p. 447.

²² Jean-Mary Couderc (dir), *Ibid.*, p. 711.

²³ Raymond Lavigne, *Saint-Pierre-des-Corps ou la clarté républicaine*, Messidor, Paris, 1988, 159 p., ill., p. 25.

automobiles épousent le dessin de l'ancien parcellaire des maraîchers. On les retrouve passage Jacquart, passage Gambetta, passage Trousseau. Certains sont en impasse. Même le long des voies plus larges, on trouve des petits pavillons, souvent sans étage et entourés de jardins, qui n'ont pas connu l'alignement.

A La Riche, les lits majeurs de la Loire et du Cher qui coulent parallèlement, à quinze cents mètres de distance l'un de l'autre, se confondent et forment une varenne aux terres légères et fertiles, très humide, vouée dans le premier XIX^e siècle à la culture des légumes et des artichauts, et bordée de saules, de peupliers, d'oseraies... Le dépouillement des dossiers d'acquisition des terrains lors de la construction des voies ferrées permet ainsi d'obtenir une vision exhaustive des territoires traversés. Il donne, à la fois, une vue générale pour des ensembles cohérents (ce qui est valable, a priori, pour un champ l'est pour cette partie de la Varenne ; pour une vigne sur une pente pour le vignoble du même coteau) et une véritable « coupe » du paysage sur la largeur de l'emprise ferroviaire et de précieuses indications sur les riverains²⁴. Les détails ainsi collectés font revivre le bourg rural peuplé de mariniers et de paysans qu'était Saint-Pierre-des-Corps, le village de jardiniers et de maraîchers de La Riche, le vignoble renommé de Joué-lès-Tours, la commune de Saint-Cyr-sur-Loire peuplée de vigneron, de tonneliers et de mariniers... Le fil conducteur du rail, au travers des archives, révèle alors un paysage changeant. Sur une brève distance, d'une rive à l'autre, il montre un coteau escarpé exposé au sud qui succède à une plaine inondable ; des maraîchers sur une berge, des mariniers sur l'autre. Face à la masse de la population tourangelle, le plat pays aligne des effectifs atteignant presque le tiers de ceux de Tours. En 1843, juste avant l'arrivée du chemin de fer, Saint-Pierre-des-Corps recense 947 habitants. Joué-lès-Tours en compte 1791 en 1841, La Ville-aux-Dames à peine 644 en 1851, Saint-Cyr 2113 en 1856. La Riche n'en abrite que 1234 en 1831, Saint-Avertin à peine plus de 1300 en 1826 ; la petite commune de Beaumont-lès-Tours absorbée dès 1822 par Tours n'en accueille que 280 et Saint-Étienne-extra recense 1600 âmes en 1843.

Une ville encore largement médiévale

En cette fin du premier XIX^e siècle, Tours assume son rôle de capitale régionale. La ville est chef-lieu départemental, siège de l'archevêché, chef-lieu de la 4^e division militaire de France avec deux casernes contenant plus de deux mille soldats en permanence. Elle abrite une Cour d'assises, un tribunal de première instance et un pénitencier. En 1844, l'éducation est assurée par un collège royal (l'actuel lycée Descartes), une école d'enseignement mutuel, trois écoles chrétiennes et de nombreuses écoles primaires. La vie intellectuelle et culturelle est assurée par une bibliothèque, le musée des Beaux-arts, une salle de spectacle, une Société d'Agriculture, des Sciences et des Belles Lettres, une Société Archéologique et un jardin botanique créé en 1843. L'école de médecine et de pharmacie, ainsi que l'hospice de Tours, dirigés par le docteur Bretonneau, ont acquis au milieu du XIX^e siècle une réputation nationale²⁵.

²⁴ AD 37, S 2186 : Lignes Tours/Montluçon et les Sables d'Olonne. Tableau des terrains à exproprier sur les communes de Tours, Joué et Chambray. S 2464 : Indemnités des terrains nécessaires à l'agrandissement de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. S 2495 : Tableau des terrains nécessaires à la construction de la ligne de Tours à Nantes sur les communes de Saint-Étienne-extra et de La Riche. S 2496 : Actes de vente de terrains sur les communes de Tours et La Riche pour la ligne de Tours à Nantes. S 2513 : Dossiers d'acquisition de terrains pour la ligne de Tours au Mans sur les communes de Saint-Cyr et de Fondettes. S 2579 : Actes de vente au profit de la Compagnie de Vendée de terrains à Tours, Joué-lès-Tours, Ballan, etc.

²⁵ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p. 32.

Au nord, la ville s'arrête à la Loire. Au sud, depuis le début du XVII^e siècle, elle est protégée, mais également circonscrite, par une enceinte dite de Louis XIII, longue de six kilomètres allant du quai de la Gare du Canal à l'est à l'actuelle rue Léon Boyer à l'ouest. Si elle la protège des hommes et des inondations, elle l'isole, l'enferme et empêche son développement. Au-delà du Mail, une promenade publique plantée de six rangées d'ormeaux établie très tôt à l'abri des courtines, s'étendent les champs et les pâtis, les fermes, les hameaux et les faubourgs des communes limitrophes de Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Saint-Étienne-extra, Beaumont-lès-Tours et La Riche²⁶. Un vaste espace plat à perte de vue, à peine structuré par la digue supportant la route d'Espagne, le canal du duc de Berry, et ponctué de quelques montilles. Rares amers dans ce paysage régulièrement en proie aux débordements des eaux, ils abritent les seuls édifices conséquents de la plaine submersible : abbaye Notre-Dame de Beaumont-lès-Tours, prieuré Saint-Loup, château royal de Plessis-lès-Tours, manoir de Beaujardin... Souvent en hiver, quelquefois en automne et au printemps, le Cher inonde la plus grande partie des terres qui s'étendent le long de ses bords. Et pendant toute la durée de ces crues, les parties les plus basses des habitations et des quartiers situés *extra muros* au midi de la ville, ont encore à souffrir des débordements des ruisseaux de la Varenne²⁷.

A l'abri de la fortification, le tissu urbain, encore largement hérité du Moyen Age, est lâche en beaucoup d'endroits. L'urbanisation s'arrête alors à la rue des Fossés-Saint-Georges, c'est-à-dire la limite de l'enceinte du XIV^e siècle, longue médiane inachevée qui relie l'est à l'ouest : au sud ce ne sont que jardins, potagers et vergers, très souvent appartenant à des institutions religieuses, et limités par le Mail²⁸. Ces emprises se concentrent sur la face interne du rempart à l'emplacement du futur Hôtel de ville, du lycée Descartes, vers l'est à partir de l'actuelle rue Bernard Palissy jusqu'à l'extrémité orientale de l'enceinte. Elles occupent un cinquième de la surface de la ville, la voirie un petit tiers²⁹.

Dans les quartiers parallèles à la Loire, fréquemment soumis aux inondations, au bâti ancien et vétuste, s'entasse une population d'ouvriers, de journaliers et d'indigents. Pratiquement la moitié de la population, soit environ 14 000 habitants, vit là dans des conditions d'hygiène et de salubrité déplorables. Dans cet espace qui est « *occupé dans sa plus grande partie par les rues les plus étroites, par les maisons les plus obscures, les plus humides de la cité* », où la circulation des voitures est souvent impossible, s'élèvent « *des maisons mal bâties ; des constructions en colombage, espèce de cages en bois dont le mortier, la brique et le bousillage remplissent les interstices ; et qui, en général, sont d'une vétusté si grande, qu'à l'aspect de la mousse et des moisissures qui les recouvrent, on est tout surpris de les voir encore debout* ». C'est le refuge « *d'une foule de ménages d'ouvriers qui s'y trouvent attirés par la modicité du prix des logements ; là aussi, que vivent les prostituées*³⁰. » Les quartiers nord-est de la ville regroupent une population de marinières et de lavandières ; plus à l'ouest, le quartier peuplé du Carroi des Tanneurs, de la rue de la Vacherie, du Petit-Saint-Martin, des Quatre Vents, est constamment

²⁶ Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, C.L.D., Chambray, 1994, 319 p, ill., p.128.

²⁷ Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, p. 10.

²⁸ Bernard Chevalier (dir), *Histoire de Tours*, Privat, Toulouse, 1985, 423 p., ill., pp. 259-260.

²⁹ Alexandre Giraudet, *Ibid.*, p. 278.

³⁰ Alexandre Giraudet, *Ibid.*, pp. 13-14.

empuanti et pollué par les rejets des eaux de lavage des tripiers, des bouchers, des poissonniers, des corroieries et des tanneurs. Les égouts du quartier s'engorgent rapidement et fréquemment lors des crues de printemps et d'automne, inondant le quartier pendant des semaines³¹...

Fuyant la promiscuité des classes laborieuses et dangereuses et la proximité de l'épicentre de l'épidémie de choléra de 1832, la population aisée de Tours (aristocrates, bourgeois et commerçants) entame un mouvement de repli vers les quartiers centraux rénovés suite au percement de la rue Royale (actuelle rue Nationale) et le sud de la ville. Ainsi, le quartier de la Préfecture abritant environ 4900 habitants est le lieu de résidence privilégié de la bourgeoisie, des grands propriétaires et des hauts fonctionnaires tourangeaux. Un réseau viaire peu dense, un habitat assez lâche composé d'hôtels particuliers avec cours et jardins intérieurs, une exposition favorable, l'éloignement des miasmes délétères des quartiers populeux font que la mortalité infantile y est trois à quatre fois inférieure à celle des bords du fleuve³²...

Cette urbanisation progressive de la ville vers le sud n'est pas le fait du hasard, mais bien le résultat d'une politique volontariste engagée depuis les années 1830 par la municipalité. Sous l'administration d'Auguste-Eugène Walwein³³, on aurait plus construit de maisons qu'en cinquante ans auparavant³⁴. L'arrivée prochaine du chemin de fer et l'installation d'entreprises modernes comme l'imprimerie Mame attirent une population de plus en plus nombreuse qui « étouffait derrière les remparts de la ville de Tours »³⁵.

La ville ne peut s'étendre vers le nord : une rive étroite tributaire des foucades du fleuve et aussitôt derrière le fort escarpement du coteau de Loire ne permettent pas la facile implantation de nouveaux quartiers à la création desquels on aurait d'ailleurs été bien en peine de trouver une justification et un moyen d'existence. Pire, l'espace disponible appartient à des communes peu enclines à se laisser absorber sans broncher : la fusion des communes de Saint-Symphorien et de Sainte-Radegonde avec Tours ne se fera d'ailleurs pas avant 1964... Sur la rive gauche, à l'est, toute possibilité d'extension de la ville a disparu depuis la construction, en 1828, du canal du duc de Berry reliant la Loire au Cher. Edifié sur l'emplacement de l'actuel tracé de l'autoroute A10, l'ouvrage provoque une coupure séparant irrémédiablement Tours de Saint-Pierre-des-Corps et empêche ainsi toute expansion orientale. A l'ouest, l'implantation de l'abattoir municipal, de la caserne de cavalerie du Quartier Lasalle, de l'Hospice général et l'aménagement du jardin botanique à l'emplacement du ruau Sainte-Anne asséché en 1774 bloquent toute expansion similaire vers le couchant.

Le développement de la cité ne peut donc se réaliser que vers le sud. Ce sera pendant deux décennies le programme opiniâtre des maires de Tours. Ils s'attaquent tout d'abord à l'urbanisation de la partie méridionale de la ville. Progressivement, ils créent un nouveau réseau de rues perpendiculaires au Mail bordées d'immeubles bourgeois, mettent en place les éléments architecturaux et urbanistiques qui vont faire basculer le centre de gravité de

³¹ Alexandre Giraudet, *Ibid.*, p. 15.

³² Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p.58

³³ Maire de Tours de 1835 à 1847.

³⁴ Bernard Chevalier (dir), *Op. cit.*, p. 261.

³⁵ Discours du conseiller municipal de Tours L.G. Juge. AM Tours, D, séance extraordinaire du conseil municipal du 27 décembre 1843.

Tours des rives de la Loire vers ceux du Cher... Pour assurer définitivement le développement de la ville vers le sud, il faut encore faire sauter le verrou du rempart et annexer la commune voisine de Saint-Étienne-extra. L'arrivée prochaine du chemin de fer va fournir, tout à la fois, l'opportunité de fructueux marchés et de lucratives spéculations, et le prétexte idéal pour concrétiser ces projets urbanistiques et économiques.

Saint-Étienne-extra : un faubourg prometteur convoité

Depuis l'Antiquité, la Varenne est rejetée hors de l'espace urbain et vouée à subvenir aux besoins des citadins et à accueillir tout ce que la ville juge indésirable en ses murs : nécropoles, léproseries, pauvres, mendiants, vagabonds... Désormais, d'espace nourricier, de lieu de relégation, elle devient l'enjeu d'âpres luttes politiques, de spéculations...

Les 1600 habitants de Saint-Étienne-extra se regroupent essentiellement dans les faubourgs accrochés, dès la sortie de la ville, le long de la route de Chinon à l'ouest, et, au sud de la Porte de Fer (l'actuelle Place Jean-Jaurès), le long de la route d'Espagne. Un troisième faubourg s'esquisse sur les bords de la route de Saint-Avertin. En une vingtaine d'années, la population a triplé car la commune bénéficie des avantages de la proximité de la grande ville sans les inconvénients de sa lourde fiscalité. Parce qu'ils ne payent pas les droits d'octroi, les commerçants et entrepreneurs de Saint-Étienne affichent des prix de 30 % inférieurs à ceux de Tours³⁶. Galpin Thiou, le dynamique maire de Saint-Étienne, dote sa commune d'établissements publics et modernes, organise un réseau de voirie. Les anciens chemins vicinaux sont pavés, un important programme d'éclairage public est décidé³⁷. Il finance sa politique urbaine ambitieuse par des ventes spéculatives de terres communales pour une superficie considérable³⁸. Ces terrains sont vendus à tous les propriétaires désirant construire des logements, des manufactures ou ouvrir de nouvelles rues³⁹.

Non sans arrière-pensées⁴⁰, la presse tourangelle commente cette évolution : « *Il y a vingt ans en effet, quelques maisons occupées, pour la plupart par des cabaretiers et des aubergistes, formaient le chef-lieu de la commune de Saint-Étienne, qui méritait à peine le nom de hameau. Aujourd'hui, les cabanes en bois qui défiguraient l'entrée de notre ville, ont fait place à des maisons bien construites, à des usines, à des hôtels et forme un magnifique faubourg. On rêve de chemin de fer... et qui sait si Saint-Étienne ne deviendra pas une ville des remparts du Mail aux rives du Cher.*⁴¹ » De son côté, Auguste-Eugène

³⁶ Stéphanie Macquarez, *Le quartier de la gare de Tours au XIXe siècle. La transformation d'une commune rurale en un quartier du centre ville*, 121 p. et 1 vol. d'annexes, mémoire de maîtrise sous la dir. de M. Lescure, Université François Rabelais, Tours, 1995, p.28.

³⁷ Stéphanie Macquarez, *Op. cit.*, p.28.

³⁸ AM Tours, série D, boîte III.16, Vente des pâtis communaux de Saint-Étienne.

³⁹ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, pp. 144-145.

⁴⁰ *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, 38 p. A la page 10, il dénonce la manœuvre : « *nos adversaires, pour produire plus d'effet, s'échelonnent en tirailleurs dans les colonnes des deux journaux ; le Courrier d'Indre-et-Loire, la chambre de commerce, M. Alexandre Gouïn, le Journal d'Indre-et-Loire et M. Walwein se succèdent ou se réunissent pour faire feu sur notre pauvre commune, qu'ils veulent soumettre à tout prix.* »

⁴¹ *Journal d'Indre-et-loire* du 10 juillet 1841.

Walvein plaide pour l'annexion de Saint-Étienne avec une mauvaise foi consommée. Il décrit la commune voisine comme une menace pour « *la prospérité et le bien-être des habitants de Tours* ». Ses nouvelles constructions rivalisent avec les plus belles de sa ville, quelques uns de ses plus importants ateliers y ont trouvé refuge. « *Un pareil état de choses, déjà très préjudiciable à la ville de Tours menace de lui devenir fatal si l'on y apporte un prompt remède car l'engouement est si prononcé, que s'il se prolongeait quelques années seulement, un tiers peut-être de la population irait se grouper à Saint-Étienne, immédiatement sous nos murs, et former une nouvelle ville*⁴². » Ne craignant pas les contradictions, il dénonce dans Saint-Étienne simultanément un centre d'attraction pour la population aisée de Tours et son industrie, et « *un foyer pestilentiel dont le voisinage empêche les étrangers de se fixer à Tours* » !

Même si la municipalité de Saint-Étienne n'a guère de mal à réfuter nombre d'arguments fallacieux, elle livre néanmoins un combat perdu d'avance. Alexandre Gouïn, allié du maire Walvein est, à la fois, député de Tours et concourt ainsi à faire la loi qui permettra l'annexion, membre du Conseil général et appelé à délibérer et à voter sur la question de la réunion de Saint-Étienne et Tours, et citoyen (très influent) de Tours⁴³. Le préfet d'Indre-et-Loire A. Godeau d'Entraigues⁴⁴ soutient Walvein dans son projet d'annexion de Saint-Étienne. La monarchie de Juillet et le régime censitaire consacrent la relation étroite entre pouvoir économique et politique : la puissance financière est la base de la puissance politique. Au niveau local, le pouvoir des notables est absolu et forme un patriciat urbain, où dominent les familles Mame et Gouïn... Le préfet, qui est l'intermédiaire unique entre l'autorité gouvernementale et les pouvoirs locaux, a un grand poids sur la vie politique locale.

Alors que le rail est encore loin de la cité ligérienne, il en modifie déjà considérablement le paysage. En juin 1845, Tours voit ainsi son territoire tripler de superficie et s'étendre jusqu'aux rives du Cher au sud. Le centre de gravité de la ville bascule définitivement des rives de la Loire vers les espaces encore vierges de la Varenne. Son axe de développement, parallèle au cours du fleuve depuis l'Antiquité et jusqu'à la percée de la perspective méridienne dans le second XVIII^e siècle, est désormais perpendiculaire à la voie d'eau. Les routes terrestres affirment désormais une prépondérance qui va bientôt devenir hégémonique.

L'importance des voies d'eau et de terre

La Loire offre un visage ambivalent aux populations riveraines, partagées entre l'attente de la fertilisation des sols et la crainte anxieuse des inondations. Une succession de crues centennales (en 1846, 1856, 1866...) ravagent la Varenne dans le second XIX^e siècle. L'inondation du 3 juin 1856 noie les deux-tiers de la Varenne sous plusieurs mètres d'eau⁴⁵. 226 hectares de terres agricoles sont alors emportés par les flots déchaînés.

⁴² AM Tours 711-4-445 : Lettre du maire de Tours A. Walvein envoyée le 23 novembre 1843 au préfet d'Indre-et-Loire, incluse dans le fascicule sur le projet de réunion de la commune de Saint-Étienne à la ville de Tours, imprimerie Pornin et Cie.

⁴³ *Mémoire pour la commune de Saint-Étienne, Op.cit.*, p. 12.

⁴⁴ En poste en Indre-et-Loire de 1830 à 1847.

⁴⁵ Jacques Briault, *La Ville Aux Dames à travers les âges*, Mairie de La Ville Aux Dames, 1^{er} trimestre 1987, 141 p., ill., p.77. : « *Cela ressemblait à la mer en furie. Des centaines de gros arbres furent entraînés à des*

L'ampleur et la répétition de ces débordements monstrueux provoquent alors un véritable traumatisme psychique toujours visible dans le paysage urbain. Dans un grand nombre de « particuliers » tourangeaux édifiés à cette époque et encore pendant le premier tiers du XX^e siècle, on n'accède au rez-de-chaussée surélevé qu'après une raide volée de marches...

Comme j'aurai l'occasion d'y revenir, le chemin de fer a sa part de responsabilité, non dans la survenue des crues, mais dans leur aggravation. A Tours, elles s'engouffrent dans la brèche que l'Embarcadère du chemin de fer a percé dans le rempart et inondent une partie de la ville jusque là épargnée par les eaux...

Avant que ne s'opère le lent démarrage de la révolution industrielle, vers 1840, la Loire est la principale artère commerciale entre l'Ouest de la France, le Centre et le Sud du pays. Orléans est au centre du trafic fluvial entre Nantes et Saint-Étienne : la proximité de Paris lui confère un rôle primordial dans la redistribution des marchandises de tout le royaume. Les vins, les céréales, les épices et le bois constituent la majorité du trafic. Malgré une grande irrégularité de la navigation à cause des inondations, de la sécheresse et des bancs de sable, l'utilisation des bateaux à vapeur en 1823 dynamise le commerce. Vers 1830, plus de dix mille bateaux circulent annuellement entre Orléans et Nantes avec plus de cent millions de tonnes kilométriques. Le mouvement commercial de cette époque est comparable à celui de la Seine entre Paris et Rouen et il est beaucoup plus considérable que celui du Rhône⁴⁶.

Tours, en aval du fleuve, n'a qu'un rôle secondaire de port de relais derrière la plaque tournante commerciale d'Orléans. De 1818 à 1824, 253 875 tonnes de marchandises transitent par la cité des Turones, essentiellement du vin, des eaux de vie, du sel marin et des ardoises en remontée, du bois de construction, du charbon de terre en descente⁴⁷.

Relayant, pour les voyageurs, la marine à voile, un service de bateaux à vapeur⁴⁸ est inauguré le 1^{er} mai 1829 entre Nantes et Orléans. Les Compagnies se font aussitôt une concurrence acharnée. Après l'explosion de la chaudière du « Vulcain » en septembre 1837, dans les deux années suivantes la compagnie des « Inexplosibles » lance neuf nouvelles unités pour voyageurs, déclassant ainsi les « Hirondelles » plus anciennes. En 1842, les « Paquebots », plus mobiles et plus confortables, portant 150 voyageurs, avancent de dix kilomètres à l'heure à la remontée, dix-huit à la « dévallée ». Les « Inexplosibles », transportant 250 voyageurs, ne font que huit kilomètres à l'heure à la remontée et seize à la descente. La Monarchie de Juillet voit ainsi l'apogée de la Marine de Loire, du moins pour le transport des voyageurs. En 1855, quatre lignes de vapeurs fonctionnent encore d'Orléans à Nantes. Le trafic atteint presque celui de la Seine de Paris à Rouen, et il est alors vingt fois supérieur à celui du Rhin. Mais c'est le chant du cygne : le règne sans partage du train se profile⁴⁹.

distances prodigieuses ; les maisons, granges furent balayées. Sur la taille de la Carte, la Boisselière, la mairie, il ne restait pas quatre maisons debout. »

⁴⁶ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p. 23.

⁴⁷ Abel Poitrineau, *La Loire, les peuples du fleuve, Vilains sur terre, seigneurs sur l'eau*, Horwath, 1989, 174 p., ill. *Passim*.

⁴⁸ Ces longs bateaux à aubes, à fond plat, ont souvent plus de trente mètres de long.

⁴⁹ Pierre Leveel, *Op.cit.*, p.266.

La batellerie ligérienne déploie ses quais et ses installations depuis le Port Feu Hugon à l'est du château de Tours, le Port des Tanneurs à l'ouest de l'actuel pont Wilson, et plus à l'ouest encore le Port de Bretagne où arrivent les marchandises en provenance de Nantes. Sur la rive gauche, Port Barillet, en amont du pont du château, dessert Saint-Symphorien et Sainte-Radegonde. Sur trois kilomètres, les berges du fleuve abritent des quartiers populaires peuplés de mariniers, rouliers, commissionnaires, entrepositaires, cabaretiers, aubergistes, hôteliers... Le poids considérable de la voie d'eau dans l'économie et la politique des transports transparait notamment dans les implantations industrielles installées au bord de l'eau, comme la manufacture de soierie Le Manach ou la fonderie du Portillon, pour bénéficier de l'énergie hydraulique et de la voie de communication. Le phénomène n'avait pas échappé aux édiles de Saint-Étienne : « à Sainte-Anne, à Portillon, à la Tranchée, il y a des industries importantes, des usines, des ateliers considérables, des maisons élégantes, des constructions qui s'élèvent chaque jour plus belles, plus nombreuses que les nôtres et plus inquiétantes pour les propriétaires de la ville de Tours⁵⁰. » Des industriels font même aménager des ports fluviaux pour leurs besoins comme les sieurs Nourrisson Frères et Rousseau-Berthelot à Portillon⁵¹.

Le poids de la marine de Loire ne doit pas pour autant conduire à négliger l'importance de la marine de Cher et du canal de jonction. Les mariniers sont actifs sur les berges de l'affluent. Ainsi, dans le pont de la ligne de Tours à Bordeaux sur le Cher « on a ménagé dans chaque culée une petite arche de 2,60 mètres d'ouverture pour servir au halage⁵². » Une génération plus tard, un chemin d'exploitation de quatre mètres de large longe encore le Cher sur chaque rive et passe sous les culées du pont de la ligne de Tours aux Sables d'Olonne⁵³.

Entre le XVI^e et le XVIII^e siècle, un canal (fossé creusé naturellement puis aménagé pour la navigation) appelé ruau Sainte-Anne situé à l'ouest de la ville de Tours relie le Cher et la Loire. Devenu un marais insalubre faute d'entretien, sa fermeture est décidée en 1772 par l'intendant de Cluzel et il est partiellement comblé dès 1774. Mais ce fossé fangeux fut néanmoins jugé « si avantageux pour le commerce que sa suppression a nécessité de nos jours qu'on fit l'énorme dépense d'en creuser un autre à l'extrémité opposée de la ville...⁵⁴ ». La volonté des édiles tourangeaux et des élites locales de relancer l'activité économique de la ville aboutit au percement, entre 1824 et 1828, du canal de jonction de la Loire au Cher, dit Canal de Berry, afin de dynamiser les transports fluviaux. Long de 2482 mètres, il crée - dans tous les sens du terme - un fossé entre les communes de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours. Jusqu'en 1828, la Varenne de Saint-Pierre-des-Corps s'étend vers l'ouest jusqu'au lieu-dit *La Fuye*. L'implantation du canal et l'indigence des moyens de franchissement⁵⁵ offre à Tours un prétexte idéal pour annexer des terrains qui deviendront

⁵⁰ *Mémoire pour la commune de Saint-Étienne, Op. cit., p. 5.*

⁵¹ AD 37, S 3138 : Décret du préfet d'Entraigues autorisant les sieurs Nourrisson Frères et Rousseau-Berthelot à « construire un port en face le Portillon pour le service exclusif de leurs usines ».

⁵² AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les tarifs ferroviaires, adjudications de travaux. Lettre du 5 juin 1845 du sous-secrétaire d'Etat du Ministère des Travaux Publics au préfet d'Indre-et-Loire.

⁵³ AD 37, S 4091 : plans des terrains de l'Etat occupé par les chemins de fer.

⁵⁴ Pierre Leveel, *Op.cit.*, p. 268.

⁵⁵ Un seul pont - le pont du Milieu réalisé en 1825 - existe jusqu'en 1845 qui voit la construction d'un second ouvrage pour le passage de la voie ferrée Orléans-Tours.

le premier véritable quartier cheminot de la ville. Il évite également à la commune rurale de subir des velléités expansionnistes fatales à Saint-Étienne...

La volonté de raccorder les deux bassins hydrographiques au moyen d'une voie d'eau artificielle pour stimuler la circulation et limiter les effets dévastateurs des crues n'est pas nouvelle. Un projet de canal servant aussi de « déchargeoir » entre la Loire et le Cher avait déjà été envisagé sur le territoire de La Ville-aux-Dames en 1608, étudié en 1748 puis en 1809. Son tracé partait approximativement de la pointe orientale de l'île de Rochecorbon et aboutissait à la courbe du Cher à l'est de Saint-Avertin⁵⁶. L'avènement du chemin de fer ne met d'ailleurs pas fin aux projets concernant la voie d'eau. Rituellement, la Chambre de Commerce réclame un canal latéral au fleuve : 1901, 1914, 1930, 1939 encore. Mais la demande reste un vœu pieux⁵⁷.

Au début de son implantation en France, le chemin de fer est pensé, organisé pour fonctionner en synergie avec la voie d'eau : les infrastructures ferroviaires tiennent compte des impératifs de la batellerie et l'implantation des installations ferroviaires est réalisée au plus près des voies d'eau⁵⁸. Les projets en témoignent éloquemment : « *L'économie commerciale nous prescrivait, sous un autre rapport, celui de la convenance du tracé, de nous rattacher le plus directement possible avec les affluents (sic) de la Basse-Loire et avec les ports d'embarquements établis le long du fleuve. [...] Les gares et stations du chemin de fer seront placées à proximité de la navigation de la Loire et de ses affluents, de manière à ce que le transbordement des provenances expédiées par eau jusqu'à la ligne du chemin puisse être opéré sans frais, par le moyen des grues de déchargement qui les prendront dans le bateau et les poseront, au même instant, sans risque aucun d'avarie, sur les voitures et wagons de la Compagnie*⁵⁹. »

Il convient aussi de remarquer que le chemin de fer, encore dans son premier âge, celui des tâtonnements et des imitations, a été alors conçu selon des schémas mentaux et des techniques hérités de la voie d'eau. Souvent, les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui bâtirent les premières lignes ferrées avaient réalisé ou projeté des canaux dont les contraintes techniques sont, en bien des points, similaires à celles du rail. On notera également l'importance des emprunts du rail au monde de la batellerie dans les domaines du vocabulaire, de l'organisation de la circulation, de la signalisation... Cette intrication première avec la voie d'eau éclaire certains projets et de nombreuses réalisations. Notamment celui de l'ingénieur Alexandre Corréard envisageant la gare de sa ligne de Paris à Tours par la Beauce à la hauteur du quai de Portillon, ou le projet initial du

⁵⁶ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 122.

⁵⁷ Bernard Chevalier (dir), *Op. cit.*, p. 328.

⁵⁸ 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. Fernand Braudel dans *L'identité de la France, Espace et Histoire*, Editions du Club France Loisirs, Paris, 1988, 368 p., ill. p.195. exprime une idée similaire : « *Mais est-ce un hasard si les premières lignes de chemin de fer construites en France par l'initiative industrielle privée (1823-1828), avant même l'introduction de la locomotive à vapeur (1831), relient Saint-Étienne à Lyon et Saint-Étienne à Roanne, par Andrézieux ? N'est-ce pas, expliquait-on aux actionnaires de ce premier chemin de fer, en 1826, 'le moyen le plus sûr... de réaliser enfin le grand bienfait, si longtemps désiré, de la jonction de la Loire et du Rhône' ?* »

⁵⁹ *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*, Imprimerie et Lithographie de Maulde et Renou, Paris, mai 1840, p. 25.

terminus provisoire de la ligne d'Orléans à Tours à Montlouis, port fluvial... L'emplacement de l'Embarcadère de la Compagnie du P.O. est également le plus proche possible de la gare du Canal dans une configuration en cul-de-sac. Les gares de Vouvray, Montlouis, La Riche sont proches de la voie d'eau. Il en est de même pour celle de Saint-Pierre-des-Corps : le canal de jonction borde les ateliers de la C.G.C.E.M.⁶⁰

Vers 1820, dans le réseau des routes royales, Tours apparaît déjà comme un important nœud routier sur la façade atlantique⁶¹. Ville-entrepôt à mi-chemin d'Orléans et Nantes, elle est le centre de coordination du roulage et de la batellerie. Le trafic routier est actif : chaque jour dix diligences, deux malles-postes, treize pataches et six voitures de messageries régulières partent pour Paris, Bordeaux, Angers, La Rochelle⁶². Les *Messageries Royales* et les *Messageries Générales de France* se font concurrence vers Paris (par Orléans), Bordeaux, La Rochelle et Rochefort. Il y a un « service de maître de poste » vers Chartres par Vendôme et Châteaudun ; des diligences pour Loches, Châteauroux et Bourges ; des « roulages accélérés et ordinaires » vers la Bretagne et la Normandie⁶³... La poste aux chevaux et la plupart des diligences sont alors remisées dans l'ancienne abbatale Saint-Julien⁶⁴.

La diligence fait le trajet de Paris à Tours en vingt-trois heures. Balzac effectue le même trajet en trois jours, se reposant ainsi lors d'étapes indispensables des fatigues éprouvantes d'un voyage sans le moindre confort. A Tours, il lui faut encore une journée de marche pour rejoindre le château de Saché... Le roulage ordinaire (au pas) n'autorise guère qu'une étape quotidienne de trente-deux kilomètres, pour un coût de vingt centimes du kilomètre/voyageur. Le roulage par relais (au pas), plus rapide, permet de franchir quatre-vingt kilomètres par jour, pour trente-sept centimes et demi par kilomètre/voyageur. Les Messageries offrent une vitesse de huit à douze kilomètres à l'heure, mais pour un coût de cent centimes par kilomètre/tonne... Pour le transport des marchandises, les voies navigables ne peuvent proposer qu'une vitesse de trois kilomètres à l'heure, compte non tenu des écluses, des brouillards, des insuffisances d'eau, des inondations... mais pour un coût modique de douze centimes par kilomètre/tonne. Le chemin de fer autorise, lui, une vitesse impressionnante (pour l'époque) de quarante kilomètres à l'heure, et des tarifs alléchants : sept centimes et demi par kilomètre/voyageur et douze centimes par

⁶⁰ Lors du chantier de construction de ces ateliers qui durera plusieurs années, « une partie importante des matériaux (briques, sable, ciment) sont transportés par voie d'eau et débarqués sur le bord du canal sur un quai aménagé à proximité du pont de chemin de fer puis amenés à pied d'œuvre par un Decauville. » cf. Christine Colombier (et Bernard Monteil) "Les ateliers de Tours et de sa région", *RHCF* 28-29 (printemps-automne 2003), pp. 73-99., p. 81

⁶¹ Fernand Braudel, *L'identité de la France, les Hommes et les Choses*, Flammarion, Paris 1986, 536 p, ill. p 288.

⁶² Bernard Chevalier (dir). *Op. cit.* p. 262.

⁶³ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, éditions CLD, Chambray, 1988, 991 p., ill. p.713.

⁶⁴ Mgr. Robert Fiot, *Saint-Julien de Tours*, Tours-Lyon, 1970, 39 p., ill. : « On a éventré des murs pour le passage des voitures. A l'intérieur, on a installé au pourtour des râteliers et des mangeoires. Les absidioles de la Renaissance sont maintenant des écuries permanentes. Des murs de séparation ont été construits, ici et là, supportant des planchers pour les fourrages. Un puits a été creusé et une pompe distribue l'eau. Un logement a été aménagé près de la porte latérale. »

kilomètre/tonne⁶⁵. En train, la longue chevauchée vers la Touraine d'Honoré ne prend plus que six heures... L'heure de l'hégémonie du rail a sonné.

⁶⁵ Chiffres révélés par la commission chargée par le gouvernement d'élaborer un projet de réseau ferroviaire à soumettre aux Chambres à la session de 1838 in François et Maguy Palau, *Les 80 premières lignes, 1828-1851*, Editions F. et M. Palau, Paris, 1995, 217 p., ill.

Chapitre 2 - La place de Tours dans le réseau ferroviaire primitif

L'arrivée du chemin de fer à Tours n'a été ni tardive, ni le fait du hasard. Elle résulte d'une volonté politique au niveau national, de projets techniques et économiques portés par des investisseurs privés et de l'implication des municipalités et des élites locales qui furent loin d'être aussi frileuses qu'on l'a dit souvent.

Avant 1830, les « chemins de la Loire » n'ont été concédés et entrepris que dans le but de faciliter l'exploitation des bassins houillers de Saint-Étienne et de Rive de Gier. En 1832, les premiers convois réguliers de voyageurs tractés par une locomotive circulent sur Saint-Étienne – Lyon. Le véritable « décollage » du chemin de fer en France a lieu en 1837 avec l'inauguration de la ligne Paris - Saint-Germain des frères Pereire. La ligne parisienne est considérée comme un chemin de « plaisance », une attraction. Mais le propre d'une attraction est d'attirer. Elle fait connaître les joies du train aux citadins, les remarquables potentialités économiques du transport ferroviaire aux milieux d'affaires et donne naissance à un engouement de longue durée. C'est dans ce climat et à cette période charnière que se joue l'arrivée du chemin de fer en Touraine⁶⁶.

Un embryon de réseau où Tours apparaît vite et en bonne place

Le 29 avril 1833, Adolphe Thiers alors ministre du Commerce et des Travaux Publics demande aux Chambres un crédit de 500 000 francs pour faire établir par l'Etat des études préparatoires en vue d'établir en France un réseau de chemin de fer. En 1838, un projet de construction d'un réseau de chemin de fer qui couvre la France entière, est déposé par le gouvernement.

L'Etat propose l'exécution de six lignes principales :

- Paris à Rouen, au Havre et à Dieppe ;
- Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes ;
- Paris à la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg ;
- Paris à Lyon et Marseille ;
- Paris à Nantes par Orléans et Tours⁶⁷ ;
- Paris à la frontière d'Espagne par Tours, Bordeaux et Bayonne.

La loi, promulguée le 11 juin 1842, va décider de la création du réseau ferroviaire et en fixer les conditions.

Tours, ou plus exactement la Varenne tourangelle, se trouve ainsi sur le passage de deux des six grandes lignes du plan officiel. La ligne Orléans-Bordeaux est censée unir des régions très peuplées : les 7,5 millions d'habitants du Bordelais et du Sud-ouest aux 1,9

⁶⁶ Pour décrire les projets de constitution, dans les années 1830-1840, de ce réseau sur la façade atlantique, je me suis appuyé essentiellement sur les travaux de François et Maguy Palau, ainsi que sur les ouvrages suivants : 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. ; Félix Fredault, *Les origines de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, 1938-1843*, Chaix, Paris, 1938 et Talin d'Eyzac, *Histoire du chemin de fer et de la Compagnie d'Orléans*, au Journal de l'Industrie, Paris, 1854.

⁶⁷ Par Tours, il ne faut pas comprendre, de façon restrictive, la commune mais un « couloir » plus ou moins large et aux contours plus ou moins définis à l'intérieur duquel on projette la création d'une ligne.

millions d'habitants de la Basse Loire ; donc près de 9,5 millions de clients potentiels d'un mode de transport économique et rapide : six centimes et demi du kilomètre/voyageur à trente-deux kilomètres à l'heure contre onze centimes du kilomètre/voyageur à dix kilomètres à l'heure pour la diligence. Les régions irriguées par la ligne sont essentiellement agricoles : une partie des trente-sept millions d'hectolitres produits annuellement est dirigée vers Paris et le Nord est – jusque là – transportée par cabotage de Bordeaux et La Rochelle vers Le Havre et Rouen ; 750 000 bœufs, 120 000 moutons et 50 000 porcs sont expédiés par roulage vers la région parisienne, trafics que la voie ferrée espère attirer. La ligne Orléans-Nantes, outre qu'elle permet de récupérer une grande partie du trafic des bestiaux des régions situées sur la rive gauche de la Loire et destiné au ravitaillement de Paris et de sa périphérie, ouvre une porte sur l'Atlantique et le commerce international.

Mais ce dessein d'un embryon de réseau ferroviaire en étoile à partir de Paris reprend nombre de projets antérieurs, nés pour la plupart à l'occasion du premier boom ferroviaire de 1837. Certains déjà anciens et bien avancés quand la loi entérinant ce plan fut votée. Ainsi, le 17 juillet 1830, le baron Capelle, ministre des Travaux Publics, signe un arrêté autorisant l'étude préliminaire d'une voie ferrée de Paris à Orléans avec prolongement vers Tours⁶⁸. En 1832, Legrand, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, nomme une commission d'ingénieurs pour étudier une ligne de chemin de fer reliant Paris à Bordeaux par Tours⁶⁹. De nombreux notables espèrent faire de Tours « *l'entrepôt naturel des contrées fertiles qui l'environnent* ». La ville devant, grâce au chemin de fer, drainer les richesses agricoles voisines pour devenir « *l'intermédiaire d'une foule d'opérations lucratives* ». ⁷⁰ Le chemin de fer naissant est donc envisagé comme un moyen d'amplifier le rôle de Tours comme nœud de communication, ville-entrepôt et plaque tournante captant les productions régionales et redistribuant les produits arrivant de tout le pays. La position stratégique privilégiée de la région de Tours dans l'élaboration de ce réseau ferroviaire français en gestation apparaît très tôt. Si la géographie y joue un rôle non négligeable, il ne faut surtout pas sous-estimer l'importance des intérêts et des réseaux locaux, tant politiques qu'industriels et financiers. Ce sont les multiples possibilités du jeu complexe et intriqué des intérêts humains qui s'imposent aux hypothétiques nécessités d'un strict déterminisme géographique.

Des projets révélateurs d'intérêts aussi nombreux qu'antagonistes

Ainsi, trois projets de chemin de fer de Paris à Tours sont officiellement présentés aux différentes autorités locales. Le roi autorise le 31 juillet 1833, la société Jacqueau-Galbrun à lancer une première étude sérieuse sur une ligne de Paris à Tours par Orléans. Immédiatement saisi du dossier, le conseil municipal de Tours émet un vœu très favorable sur un projet qui rapproche les deux plus importants centres de commerce régionaux, Orléans et Tours⁷¹. En 1835, l'ingénieur Alexandre Corréard présente un projet concurrent de chemin de fer de Paris à Tours et Bordeaux traversant la Beauce par Chartres. Passant par Château-Renault et Vernou, la ligne doit suivre la rive droite de la Loire à partir de la

⁶⁸ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine, Op. cit.*, p. 718.

⁶⁹ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p. 131.

⁷⁰ AM Tours, Série O, boîte O.II. 223, chemin de fer.

⁷¹ *Journal d'Indre-et-Loire* du 11 octobre 1833.

caserne de Vouvray jusqu'à Bourgueil. A Tours, il prévoit l'arrivée de la ligne dans une gare à la hauteur de l'actuelle place de Choiseul⁷². D'autres projets rivaux de lignes de Paris à Tours voient le jour, avec des variantes de tracé parfois viables puisque réalisées par la suite. Notamment, celui proposé par M. Boisvillette, ingénieur des Ponts et Chaussées « *à travers les plateaux de la Beauce, évita ainsi presque toutes les villes, de même que les nombreux villages et toutes les usines situées dans les vallées de la Guéville, de l'Eure, du Loir et de la Brenne, pour ne desservir que quelques fermes perdues dans les plaines, la ville de Châteaudun, et surtout la maison de M. son père, entrepreneur des ponts-et-chaussées; enfin il abordait la ville de Tours par la rive gauche de la Loire* ⁷³ ». Souvent, ces projets sont suscités par la spéculation et des manœuvres politiques pour faire capoter des projets plus aboutis mais qui échappent à certains appétits financiers⁷⁴.

En marge des projets gouvernementaux, des discussions et des tractations se déroulent entre financiers sur le prolongement de la ligne d'Orléans, des conflits d'intérêts et des luttes d'influence se font jour au sein des conseils d'administration des compagnies. Certains sont partisans d'aller vers le Massif central où le groupe du Paris-Orléans possède d'importants intérêts industriels, d'autre vers Nantes et Bordeaux par Tours. « *Alliance de maisons de banque épaulant le modeste concessionnaire de cette première grande ligne parisienne, Casimir Lecomte, et que soudent leurs origines ou attaches avec la banque protestante genevoise* ⁷⁵ », le groupe du Paris-Orléans a une stratégie qui vise le contrôle ferroviaire des axes majeurs méridionaux, de Paris et Orléans, tête de pont, à Bordeaux, au Massif central et à Lyon, stratégie amorcée avec la concession en 1844 du chemin du Centre (d'Orléans à Châteauroux et à l'Allier). Les grands commerçants bordelais sont eux fort intéressés par la combinaison privilégiant la façade océanique. Ils sont groupés et organisés par Pierre Baour, le correspondant des Rothschild à Bordeaux qui réussit à gagner à son projet Emile Pereire placé à la tête de la Compagnie du Paris-Saint-Germain par les Rothschild.

Au début 1841, apparaît la menace d'un autre projet de chemin de fer de Paris à Bordeaux par Vierzon. Un groupe de pression agit sur le gouvernement parisien pour que le chemin de fer de Paris à Bordeaux passe par le Berry et non la Touraine. En effet, les intérêts miniers et houillers sont fortement impliqués dans la création et le développement de lignes ferrées⁷⁶. Dans la France de l'époque, le charbon est un produit

⁷² 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. 4.*

⁷³ Alexandre Corréard, *Op. cit.*, p.2.

⁷⁴ Georges Ribeill, *Op. cit.*, pp. 60-61 et Alexandre Corréard, *Op. cit.*, p. 11. Naïvement, il donne (sans la comprendre) la raison de son éviction : « *Après l'exécution de notre tracé, on pourrait 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 Bourneuil 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.* » Il ne lui vient pas à l'esprit que son tracé plus direct concurrence fâcheusement ceux d'autres compagnies aux assises financières plus conséquentes que la sienne...

⁷⁵ Georges Ribeill, *Ibid.*, pp. 100-101.

⁷⁶ Georges Ribeill, *Ibid.*, p. 255 : participation de la Société de Fourchambault, à hauteur de deux millions, aux Compagnies de Paris-Lyon, du Centre, de Tours-Nantes, de Paris-Rouen. Participation similaire de Schneider au Paris-Sceaux, au Montereau-Troyes, au Centre. P 257 : Decazeville et Aubin sont liés aux

« révolutionnaire »⁷⁷. A la différence de l'Angleterre où la production de charbon se trouve centralisée d'une manière frappante pour le paysage comme dans les esprits, la modeste production française n'est pas concentrée dans un bassin, mais est dispersée à travers tout le pays. De ce fait, les capitalistes français, maîtres de forge, possesseurs de houillères, s'intéressent de très près au chemin de fer naissant qui permet d'acheminer, avec régularité et à un coût bien plus avantageux, combustible, matières premières et produits finis aux usines et aux marchés...

Pour parer le danger, Tours envoie à Paris, le 1^{er} mars 1841, une commission municipale de trois membres en compagnie des maires d'Orléans, Blois et Angers pour soutenir le projet des Ponts et Chaussées avec un passage obligatoire à Tours⁷⁸. Dès 1842, un véritable « *front de solidarité* » se constitue entre des villes du Val de Loire pour obtenir le passage du chemin de fer par Orléans et Tours⁷⁹.

D'autres projets de lignes, incluant ou excluant le passage par la Varenne tourangelle, témoignent amplement de l'intérêt pour les perspectives offertes par le rail et de l'importance de la région de Tours dans ce dispositif naissant⁸⁰. Le 13 août 1840, le préfet de la Nièvre écrit à son collègue d'Indre-et-Loire⁸¹. Il lui rappelle le vote récent par la Chambre du chemin de fer de Paris à Orléans, « *la tête de presque tous ceux [les chemins de fer] qui doivent se diriger vers l'ouest et le midi* ». Il évoque celui entre Paris et Lyon par la Bourgogne et la prolongation de celui d'Orléans vers Nantes, et donc la communication directe de l'Océan vers l'intérieur du pays. Il lui propose de faire également pression sur le gouvernement pour lui faire comprendre qu'un chemin de fer de Paris à Lyon alors « *se réduirait à l'exécution d'un chemin d'Orléans à Roanne, et qu'une grande partie des difficultés se trouveraient ainsi vaincues à l'avance* ». Quelques années plus tard, c'est au tour du Comité d'organisation du chemin de fer de Roanne à Moulins, composé de pairs de France, de députés et autres notables, de s'adresser au préfet d'Indre-et-Loire pour promouvoir son projet et inciter le haut fonctionnaire à s'en faire le porte-parole⁸². D'autres, administrateurs de la Société d'études du chemin de fer de Nantes à Orléans, alarmés par l'évolution de leur dossier, sollicitent le préfet pour qu'il fasse pression sur le Conseil général de son département. Ils attirent particulièrement son attention sur le projet de loi du gouvernement de prolongement de la ligne de Paris à

intérêts et au capital du Paris-Orléans ou du Grand-Central. Cette dernière compagnie est à l'origine de la création même d'Aubin, devenu à la suite de sa liquidation, un établissement métallurgique exploité en régie par la Compagnie d'Orléans.

⁷⁷ Wolfgang Schivelbusch, *Op. cit.*, p. 14 : En Angleterre, la production passe de 16 millions de tonnes en 1816 à 44 en 1846 ; en France, on passe de 1 million de tonnes en 1820 à 5 millions en 1846.

⁷⁸ AM Tours, Série D, délibération du conseil municipal du 24 février 1841.

⁷⁹ Yves Babonau, *Op. cit.*, p. 252.

⁸⁰ Notamment le *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 et la lettre du 15 août 1844 adressée au préfet d'Indre-et-Loire par le comité d'organisation du chemin de fer de Roanne à Moulins (AD 37, S 2184 : projets de voies ferrées des lignes Orléans/Nantes et Paris/Bordeaux).

⁸¹ AD 37, S 2184 : projets de voies ferrées lignes Orléans/Nantes, Paris/Bordeaux.

⁸² AD 37, S 2184. Lettre du comité d'organisation du chemin de fer de Roanne à Moulins au préfet d'Indre-et-Loire en date du 15 août 1844.

Rouen jusqu'au Havre, ce qui revient à « *sacrifier le port de Nantes* »... et incidemment leur projet⁸³.

D'importantes manœuvres financières et politiques se font jour alors que le gouvernement veut concéder le tronçon Orléans-Tours. La reprise de la compagnie de chemin de fer du banquier Laffitte par Alexandre Gouïn en janvier 1845 et son association avec d'autres compagnies de chemins de fer compliquent encore la donne. D'autant qu'un concurrent au projet des Rothschild se fait connaître avec une offre plus avantageuse : la Compagnie du Paris-Orléans formée par Laurent, un banquier blésois de faible envergure, Luzarche, un maître de forges de Vierzon et Mackenzie, un entrepreneur anglais fort connu. Le 24 octobre 1844, une ordonnance royale accorde l'adjudication de la ligne Orléans-Tours, premier tronçon de la ligne Orléans-Bordeaux à la Compagnie du Paris-Orléans.

La rapide présentation de ces divers projets montre que le projet de création d'une ligne ferroviaire est une subtile et complexe alchimie où s'affrontent, s'opposent, s'imbriquent et s'associent des décisions nationales, régionales et locales liées à des considérations stratégiques et politiques, des intérêts industriels et commerciaux, des intérêts particuliers, des spéculations boursière, foncière et immobilière... Les considérations géographiques et techniques qui semblent, au premier abord, déterminantes ne sont, finalement, que des paramètres parmi d'autres, parfois des paravents à un orgueil local malmené ou à des intérêts plus triviaux mais tout aussi âprement exposés et défendus.

Ainsi, les maires des communes de Limeray, Chançay et Rochecorbon se joignent à celles de la « Côte » depuis Pocé jusqu'à Vouvray pour s'étonner « *de l'appui donné par le Conseil d'arrondissement à la demande faite par la ville d'Amboise d'un changement dans le tracé du chemin de fer et sont déterminés à adresser une pétition à Monsieur le Ministre des Travaux Publics à l'effet d'obtenir le maintien du tracé sur la Rive Droite jusqu'au dessous de Montlouis.* » Ils adressent au préfet leurs pétitions au Conseil général pour qu'il délibère en leur faveur. Le maire de Pocé⁸⁴ fait ainsi remarquer qu'Amboise ne sera pas lésé puisque la ligne passera au bout du pont sur la rive droite « *pour desservir une population riche et nombreuse dont les immenses produits viendront ajouter infailliblement, par leurs exportations, à la prospérité du chemin de fer* ». Il rappelle que, selon la loi, le département et les communes participent pour un tiers chacun aux frais d'acquisition du sol. Certes, sur la rive droite le sol est plus cher, mais offre en compensation des ressources incomparables à celles de la rive gauche pour les frais car le département serait alors « *contraint de subventionner énormément* » puisqu'on ne compte qu'une seule commune sur la rive gauche entre Amboise et Montlouis : Lussault.

Tours : la ville qui n'a jamais refusé le chemin de fer

Comme je pense l'avoir démontré par l'évocation de ces projets et leur accueil par les élites locales, Tours n'a jamais refusé le train contrairement à une légende tenace reprise dans des ouvrages historiques de référence⁸⁵ ! Pour expliquer l'origine de cet aspect

⁸³ AD 37, S 2184. Lettre circulaire, non datée, des administrateurs de la Société d'études du chemin de fer de Nantes à Orléans au préfet du département.

⁸⁴ AD 37, S 2184. Lettre du maire de Pocé au préfet d'Indre-et-Loire, en date du 29 août 1842, sur l'opposition des maires de la rive droite de la Loire au changement de tracé du chemin de fer.

⁸⁵ Notamment sous la plume d'Yves Lequin qui écrit : « [...] *rappelons qu'à Tours et à Orléans, on est allé jusqu'à refuser le rail* » in Maurice Agulhon (dir), *Histoire de la France urbaine, tome 4. La ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien*, Seuil, Paris, 1988, 730 p., ill., p. 520. Michel Ragon, dans son ouvrage

particulier de la « mythologie » du rail tourangeau, il faut établir un parallèle avec Orléans que Marcel Blanchard qualifie de « ville-entrepôt », une de ces « places intermédiaires » qu'il considère comme les véritables ancêtres des grandes gares de marchandises. Dans ce premier XIX^e siècle, encore bien proche de la France d'Ancien Régime, « *tout concourt à ce fait : le rendement intermittent et la médiocrité substantielle des voies de communication, le caractère épars et inorganique du roulage saisonnier, la nature profonde de l'économie des relations d'alors avant tout fondée sur la lenteur et l'irrégularité des liaisons et la combinaison des occasions propices ; l'ingéniosité et la maîtrise des maisons de commissionnaires-redistributeurs triomphant précisément à faire naître et à exploiter toutes les occasions de combinaison et d'ajustement*⁸⁶. »

Il faut toujours avoir cela à l'esprit si l'on veut comprendre le sens des innombrables polémiques suscitées par le chemin de fer naissant. La voie ferrée dissocie la fonction de transport de la fonction de commission. Elle remet ainsi en cause les assises même du rôle et de la fortune des « villes-entrepôts ». Certes, elles perçoivent immédiatement, d'instinct, les perspectives favorables et les dangers du rail. D'un côté, la voie nouvelle permet, par l'ouverture de centres mineurs de rassemblement et de dispersion, un drainage des productions locales, l'écoulement de produits lointains à partir de ce super centre de redistribution qu'est la « ville-entrepôt ». De l'autre, à terme, l'éclosion de ces centres mineurs affaiblit la fonction de la « ville-entrepôt », engendre une concurrence fatale... Pour pallier ce danger, il faut que la ligne de fer ne fasse pas que desservir la ville, mais si terminasse réellement, renforçant voire créant la fonction d'entrepôt naturel. Cette conception explique l'âpreté des villes à se disputer le rôle de tête de ligne ; âpreté d'autant plus accentuée qu'à l'époque on s'imaginait volontiers que, de très longtemps, les chemins de fer demeureraient à l'état de tronçons discontinus...

âpreté d'autant exacerbée dans le cas des grandes places intermédiaires dont on a souvent mal compris les motifs et, surtout peut-être, l'intention. Ainsi Orléans crut possible, en dépit d'ailleurs des appréhensions de certains de ses notables, de renforcer, grâce au rail, ce rôle d'intermédiaire obligé, d'entrepôt. L'objectif était que les lignes Orléans-Paris, Orléans-Tours, Orléans-Vierzon, mettant leurs rails en communication avec le fleuve, consentissent à conserver isolée chacune de leurs gares. C'est donc contre le principe de la jonction des lignes et non contre leur construction que la ville manœuvra⁸⁷. Ainsi lors de l'implantation du chemin de fer, Tours, à l'imitation d'Orléans, opta délibérément pour une gare en cul-de-sac. Par la suite, dans les deux villes, le développement des trafics obligea à la création d'une gare satellite de passage pour éviter l'inconvénient de l'impasse. A l'origine - et dans le contexte de l'époque - ce choix stratégique était judicieux puisque, à l'instar de ce qu'elles pratiquaient déjà avec les trafics fluviaux et routiers, il leur permettait d'accaparer aussi les trafics ferroviaires.

L'implication déterminante des édiles et des élites locales dans l'implantation du chemin de fer à Tours contredit radicalement ce désintérêt supposé ou cette hostilité présumée. La volonté des édiles de remodeler l'urbanisme de Tours reçoit naturellement l'assentiment des milieux d'affaires tourangeaux favorables à l'arrivée du chemin de fer. En réalité, loin de se contredire ou de s'opposer, leurs intérêts sont convergents voire identiques. Tous appartiennent au même cercle fermé et restreint qui préside aux destinées de la ville depuis

L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer, Denoël, Paris, 1984, 108 p., ill. exprime un point de vue similaire.

⁸⁶ Marcel Blanchard, *Géographie des chemins de fer*, Librairie Gallimard, Paris, 1942, préface de Raoul Dautry, 231 p., ill. p. 162.

⁸⁷ Marcel Blanchard, *Op. cit.*, p. 163.

un siècle au moins. Appartenant à des familles de notables souvent apparentées, ils fréquentent les mêmes réseaux de sociabilité, partagent pour nombre d'entre eux les mêmes idées maçonniques, les mêmes conceptions saint-simoniennes, monopolisent le pouvoir politique et économique. Le système fonctionne en symbiose en raison de leurs étroites imbrication et implication dans les affaires économiques et politiques de la ville. On en a déjà eu un aperçu avec l'alliance du maire Walvein et des Gouïn pour l'annexion de la commune de Saint-Étienne-extra, prélude à l'arrivée lucrative du rail dans la Varenne tourangelle.

Auguste-Eugène Walvein est d'ailleurs directement impliqué dans la venue du chemin de fer à Tours puisqu'il est, tout à la fois, actionnaire et représentant de la société Barry et Cie qui avait sollicitée, dès décembre 1842, l'attribution de la concession de la ligne d'Orléans à Tours⁸⁸. Son adjoint, puis successeur à la mairie⁸⁹, Victor Luzarche est également un partisan enthousiaste de l'arrivée du train dans sa bonne ville. Son frère Antoine, maître de forges installé près de Châteauroux, émarge aux conseils de l'Orléans-Bordeaux et du Midi I⁹⁰. Autre notable important, le baron Paul Panon Desbassayns de Richemont, châtelain de Cangé et maire de Saint-Avertin. Cet aristocrate saint-simonien passionné par les progrès techniques et industriels est également administrateur du chemin de fer d'Orléans⁹¹.

La famille Gouïn est l'exemple parfait de la mainmise oligarchique sur la ville et de l'intérêt précoce pour le rail. Les Gouïn, dont la famille d'origine bretonne est établie à Tours depuis 1714, tiennent la Présidence du Conseil Général, de la Chambre de Commerce, de la Caisse d'Epargne, des Compagnies d'assurance et de la Société d'Archéologie. Ils sont omniprésents dans la vie politique locale. Henri Gouïn-Moisant, bien que maire en 1795, sera élu député royaliste en août 1815. Après la dissolution de la « Chambre introuvable » en 1816, il est réélu député et siègera jusqu'à sa mort en 1825⁹². Son neveu, le banquier Alexandre Gouïn, est apparenté par sa mère aux la Grandière, dynastie de riches propriétaires dont plusieurs seront maires de Tours au XVIII^e siècle. Il est Président du Tribunal de Commerce de Tours, Président de la Chambre de Commerce. La carrière politique de « *la personnalité la plus marquante de l'orléanisme tourangeau* » est tout aussi éloquente : conseiller municipal, membre du Conseil Général (30 novembre 1830), député d'Indre-et-Loire de 1831 à 1867 (il entre alors au Sénat), ministre du Commerce dans le cabinet Thiers, de mars à octobre 1841⁹³. En janvier 1845, saisi par la « railwaymania », il reprend la compagnie de chemin de fer de Jacques Laffitte et crée une Compagnie de chemins de fer au capital de 200 millions pour soumissionner les lignes que

⁸⁸ 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. La société Barry et Cie est l'œuvre d'un Anglais, M. Barry, qui prétendait faire entrer en France sans droits de douane ou tout au moins avec des droits réduits les rails et coussinets pour lesquels les maîtres de forges français demandaient de très longs délais de livraison. Walvein était actionnaire à hauteur de 100 000 francs du capital de 10 108 500 francs de la Compagnie (cf. pp 13-14). Voir aussi AM Tours, Série O, boîte O.II. 223, chemin de fer, décembre 1842 et correspondance de la société d'A. Walvein du 1^{er} mai 1843.

⁸⁹ Maire de Tours du 25 février 1847 au 25 février 1848.

⁹⁰ Georges Ribeill, *Op. cit.*, p. 159.

⁹¹ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 701. Louis-Philippe le nomme à la tête de la compagnie ferroviaire de Paris à Bordeaux... ce qui ne l'empêchera pas de passer sans état d'âme de l'orléanisme au bonapartisme en étant député en 1852, puis sénateur en 1859.

⁹² Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 698.

⁹³ Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 699.

le « *Conseil d'Administration aurait mûrement choisies* ». En juin 1845, la compagnie de Gouin, la compagnie Decaen s'associent et s'adjoignent un groupe anglais. Alexandre Gouin se trouve également banquier d'une compagnie Rosamel, fondée en mars 1845, associée à des compagnies de chemin de fer anglais. Il contribue à la création de la Compagnie de Paris à Orléans et est également président du premier Paris-Lyon.

Son neveu, Ernest-Alexandre Gouin est probablement le plus emblématique de ces notables tourangeaux saisis par l'aventure ferroviaire. A sa sortie de l'Ecole Polytechnique il décide de se consacrer à l'industrie. En 1838 et 1839, il effectue un séjour en Grande-Bretagne afin d'étudier le système des chemins de fer. De 1840 à 1846, il est ingénieur de la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Saint-Germain et Versailles et collabore à la construction du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. En 1846, il fonde aux Batignolles, le long de la voie de la Petite Ceinture, sa propre entreprise spécialisée dans la fabrication de locomotives : la Société de Construction des Batignolles. Équipée des machines-outils les plus modernes et sorties des meilleurs ateliers d'Angleterre, elle attire deux mille ouvriers... En 1849, la locomotive Crampton, qui y est fabriquée, atteint déjà 120 km/heure. A partir de 1860, ce parent par alliance des frères Pereire et ami en affaire des frères Rothschild fonde à Nantes de grands établissements pour la construction de lignes de chemins de fer en France et à l'étranger, à deux pas de Saint-Nazaire, siège de la Compagnie Générale Transatlantique, propriété des Pereire.

Chapitre 3 - La détermination cruciale du centre de gravité du futur nœud ferroviaire

La loi du 11 juin 1842 en décidant de la création du premier réseau ferroviaire français fait de la Varenne tourangelle le lieu de passage de deux des six grandes lignes du plan officiel. Le choix définitif du site de la bifurcation des lignes vers Nantes et Bordeaux va avoir, au plan régional, une importance vitale. Avoir le contrôle de ce carrefour ferroviaire revient à décider de l'avenir du centre urbain qui l'accueillera... Aux contraintes du système technique ferroviaire s'ajoutent les nécessités topographiques et géologiques. A cette déjà redoutable équation s'ajoute les subtiles combinaisons humaines, expressions d'intérêts aussi variés que contradictoires et antagonistes. Aux nécessaires raisons de l'ingénieur et du comptable, s'ajoutent, se combinent, s'opposent l'infinité des possibilités engendrée par les stratégies des spéculateurs, des politiques...

Les contraintes du système technique ferroviaire

Commençons par l'étude des nécessités et des contraintes. Il faut avoir constamment à l'esprit que le chemin de fer est un mode de transport radicalement différent de ses prédécesseurs, révolutionnaire par son fonctionnement et ses conséquences : on est en présence d'une unique et immense machine étendue à l'échelle du paysage⁹⁴...

Le système technique ferroviaire se caractérise par l'unité machinique que forment ensemble la voie et le véhicule de chemin de fer. Tout d'abord, la machine à vapeur (la locomotive) produit un mouvement mécanique uniforme. Ensuite, ce mouvement est converti spatialement par l'*ensemble machinique* composé de la roue et du rail. La fonction de la machine est la domination des obstacles naturels. On peut la définir comme le moyen technique de rendre opérationnelle la première loi du mouvement de Newton⁹⁵. Les résistances naturelles qui doivent être vaincues au moyen du rail sont de deux sortes : d'abord le frottement entre la surface de la roue et la surface de la voie, ensuite l'irrégularité du paysage, des montagnes, des vallées, etc. On peut définir le frottement comme une résistance microphysique et les inégalités du paysage comme une résistance macrophysique.

Selon D. Lardner, la voie de chemin de fer représente l'approximation optimale de la route idéale : « Une route parfaite devrait être lisse, uniforme, dure et droite. S'il était possible de construire entre deux points une route qui fût absolument lisse, absolument uniforme, absolument dure et absolument droite, alors un véhicule qu'on y mettrait en mouvement se déplacerait d'un point à un autre en n'utilisant comme force de traction que celle nécessaire pour vaincre la résistance de l'air⁹⁶. » Mais, aussi longtemps que la circulation par route repose sur des animaux de trait, règne une contradiction insoluble. Le caractère

⁹⁴ Les paragraphes consacrés à la définition et la description du système ferroviaire sous l'angle de l'*ensemble machinique* doivent beaucoup au chapitre justement intitulé : « L'ensemble machinique » de l'ouvrage de Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*.

⁹⁵ Lionel Salem (dir.), *Le dictionnaire des sciences*, Editions Hachette, Paris, 1990, 482 p., ill. Voir p. 186 et suivantes sur les forces découlant des *Principes mathématiques de philosophie naturelle* d'Isaac Newton (1642-1727).

⁹⁶ D. Lardner, *The Steam Engine, Steam Navigation, Roads and Railways* (8^e édition), Londres, 1851, p. 315-316.

lisse et dur de la route, nécessaire à la roue, s'oppose exactement au besoin technique des attelages dont les sabots ne trouveraient aucun appui sur une telle surface. Inversement, une route à la surface molle et raboteuse, si elle est idéale pour les sabots des animaux de trait, s'avère incompatible avec les exigences de la roue... Aussi, la première fonction du rail, consistant à réduire les résistances dues au frottement, est complétée par sa deuxième fonction, qui consiste à rectifier les inégalités du sol. Le rail doit être lisse et dur pour réduire au minimum le frottement, et il doit être uniforme et droit pour qu'on puisse obtenir le rendement le plus élevé avec la dépense d'énergie la plus basse.

On comprend alors que faire passer une ligne droite uniforme à travers un paysage naturel accidenté exige des travaux de terrassement considérables. La construction du chemin est une œuvre d'ingénierie aussi ardue que dispendieuse, car soumise à des conditions toutes particulières, comme celles qui limitent l'inclinaison de la voie et la courbure du tracé. La théorie, d'accord avec l'expérience, indique en effet deux conditions fondamentales : le plan de la voie doit être autant que possible horizontal, ou bien, s'il admet des inclinaisons, rampes ou pentes, ces inclinaisons doivent rester au-dessous de certaines limites strictement déterminées. En outre, la direction du tracé doit être rectiligne, ou, si elle affecte la forme d'une ligne courbe, la courbure, très peu sensible, sera de même limitée. Les tranchées et les remblais sont de règle dans la construction du chemin de fer. Des tunnels et des viaducs servent à maîtriser des accidents de terrain plus considérables comme des vallées et des montagnes.

Dans la construction des premiers chemins de fer, les ingénieurs admettaient pour les plus fortes pentes une inclinaison de cinq millièmes, soit pour un kilomètre parcouru horizontalement, une différence de niveau de cinq mètres. « *Cette prudence, bien naturelle au début d'une industrie nouvelle qui prisait fort la méthode expérimentale, était d'ailleurs prescrite aux compagnies par l'administration des ponts et chaussées de France*⁹⁷. » Une génération plus tard, telle était encore la limite adoptée dans tous les parcours de lignes de chemin de fer « *où l'on n'a point à traverser des régions tout à fait montagneuses* ». Néanmoins, il arrivait que des inclinaisons variant de 8 à 12 millimètres aient été acceptées pour d'assez longs parcours : ainsi sur la ligne de Strasbourg aux environs de Bar-le-Duc, on trouve deux rampes en sens contraires, inclinées de huit millimètres et dont la longueur totale approche les vingt kilomètres. Une variation de l'inclinaison de la voie de quelques millièmes entraîne une modification considérable du tracé et donc du paysage traversé. « *Qu'on songe à l'énorme différence qui peut exister pour les travaux de terrassement ou de maçonnerie, entre deux tracés admettant, l'un une voie horizontale, ou d'une inclinaison variant au plus de 0 à 5 millimètres, l'autre une série de pentes, de paliers et de rampes, dont l'inclinaison maximum peut atteindre 12 millièmes. Dans le cas d'une rampe continue, je suppose, sur une longueur de 3 kilomètres seulement, le premier tracé entamera le sol d'une profondeur de 16 mètres et nécessitera l'ouverture d'une tranchée ; le second tracé, au contraire, s'élèvera au-dessus du sol lui-même, exigeant la construction d'un remblai. On conçoit qu'une combinaison sagement ménagée de rampes, de pentes et de paliers, supprime ou tout ou au moins diminue, ici les tranchées, là les remblais, plus loin des ouvrages d'art quelconques : la dépense de premier établissement peut varier ainsi d'une manière énorme*⁹⁸. » Si les routes de l'époque peuvent tourner court

⁹⁷ Amédée Guillemin, *Les chemins de fer*, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1873, 4^{ème} édition, 368 p., ill., p 37. Amédée Guillemin (1826-1893), auteur d'ouvrages de vulgarisation scientifique, a notamment rédigé un monumental « *Monde physique* » en cinq volumes grand format, un des meilleurs traités de physique élémentaire de l'époque (cf. sa rubrique nécrologique dans *La Nature*, N° 1024 du 14 Janvier 1893).

⁹⁸ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, p. 39-40.

en admettant des courbes de vingt-cinq mètres de rayon, il est loin d'en être ainsi pour les chemins de fer ! A moins de circonstances exceptionnelles, les courbes adoptées ont des rayons dont la longueur ne descend guère au-dessous de cinq cents mètres, et monte assez souvent à huit cents voire à mille mètres⁹⁹.

Les limitations inhérentes au système technique ferroviaire des années 1830-1840 réduisent considérablement le nombre de tracés possibles (c'est-à-dire viables sur le plan technique, mais également sur le plan financier). Les considérations topographiques, géologiques, les possibilités technologiques définissent seulement des contraintes, imposent des nécessités, mais laissent encore une énorme marge de manœuvre à l'expression des possibilités. La décision de construire une ligne de chemin de fer, au même titre qu'une route ou un canal, ne se réduit pas à l'examen objectif de sa faisabilité technique. Comme toujours, le facteur humain est déterminant, même et surtout s'il s'avère d'un maniement beaucoup plus délicat parce que largement entaché de subjectivisme.

Le contrôle des voies de communication : la géopolitique à l'échelle régionale

A Tours, la maîtrise et le contrôle des voies de communication est une préoccupation ancienne et récurrente. Il ne peut d'ailleurs en être autrement dans une région à la frontière de féroces appétits féodaux, puis d'enjeux territoriaux plus amples lors des querelles dynastiques franco-anglaises, avant d'être dans un Moyen Age finissant le centre de gravité du royaume. La cité, simultanément ou successivement, centre manufacturier, « ville-entrepôt », capitale régionale est dans l'impérieuse obligation de se soucier de la circulation. Le long et pénible déclin amorcé dès la fin du XVII^e siècle rend cette préoccupation encore plus prégnante. Dans le second XVIII^e siècle, le détournement de la route d'Espagne s'est réalisé au détriment d'Amboise et de Loches. Les tourmentes de la Révolution et de l'Empire empêchent alors d'en récolter les fruits. Dès 1815, la réactivation des trois foires annuelles en mai, août et octobre participe de cette volonté de faire jouer à plein les avantages de son rôle de carrefour et de ville de négoce. Dans les années 1820, le percement du canal de jonction de la Loire au Cher concrétise l'ambition de faire de Tours la plaque tournante des trafics des deux bassins. En déplaçant la confluence vers l'aval, l'objectif inavoué est de rééditer, au détriment de Montlouis, la captation des trafics obtenue avec le déplacement vers l'ouest de la route d'Espagne. En effet, jusqu'au XIX^e siècle, l'activité fluviale et portuaire fait la fortune de la cité ligérienne. Le bourg possède plusieurs ports où sont chargées les marchandises régionales tandis que sont déchargés bois, sel, charbon, ardoises et produits coloniaux. Certaines marchandises transitent par le port de Nantes, d'autres viennent de l'amont comme Saint-Étienne et le Morvan. L'endroit, où se réalise naturellement la rupture de charges la plus pratique entre les deux bassins, présente tous les avantages pour drainer les productions agricoles régionales et écouler les productions de régions qui vont bientôt jouer un rôle considérable dans les débuts de l'industrialisation du pays.

Les projets et les débats animés sur la détermination du tracé de la ligne d'Orléans à Tours et le site de la bifurcation des lignes de Nantes et de Bordeaux rendent encore plus évidents les atouts de Montlouis. Conformément à la loi de 1838, le terminus provisoire envisagé

⁹⁹ Amédée Guillemin, *Ibid.*, p. 44 : « En Angleterre et en France, le minimum du rayon de courbure est de 500 mètres ; il descend assez souvent au-dessous dans les chemins de fer d'Allemagne, mais il faut ajouter que la vitesse de marche des convois y est moindre aussi que sur les chemins anglais et français. ».

dans la Varenne tourangelle n'est qu'une étape avant de rallier Nantes et Bordeaux par le rail. La proximité immédiate de la Loire et du Cher offre en outre la complémentarité recherchée alors avec la navigation fluviale. Dans le projet initial 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, le Cher à Larçay. Le terminus provisoire est prévu à Montlouis-sur-Loire. La logique des ingénieurs et des entrepreneurs n'est pas celle des édiles et des milieux d'affaires tourangeaux. Leurs intérêts non plus. La vaste plaine s'étendant à La Ville-aux-Dames au pied occidental des coteaux de Montlouis fournit un espace plus que suffisant à l'implantation d'une gare terminus et d'un futur carrefour ferroviaire. L'emplacement du futur nœud ferroviaire décide, à son tour, celui des installations ferroviaires. Et, de là, l'expansion économique, démographique et urbaine du site qui va accueillir la bifurcation... C'est donc l'avenir de la ville qui se joue dans les pâtis de la Varenne.

Tours engage alors une féroce lutte d'influence pour obtenir le contrôle du centre de gravité du futur nœud ferroviaire. Pour arriver à ses fins, la cité ligérienne développe une vision géopolitique digne d'une cité-Etat ou d'une principauté italienne de la Renaissance. Simple composante urbaine de l'ensemble politique infiniment plus vaste et complexe que constitue le royaume de la Monarchie de Juillet, la ville se comporte, pour tout ce qui touche à ses intérêts vitaux et à son avenir, comme un Etat vassalisé disposant malgré tout d'une certaine marge de manœuvre pour défendre avec acharnement son « pré carré ». Elle élabore en conséquence une stratégie complexe qui s'appuie sur des alliances au niveau de la région et du bassin ligérien ; met en branle des réseaux de relations, d'influence au niveau national¹⁰⁰ ; génère une profusion de manœuvres tactiques qui camouflent habilement ses réels objectifs. Ainsi, la ville soutient successivement – et parfois simultanément ! – des projets concurrents, approuve des tracés pour ensuite mieux les critiquer et les faire avorter, semble revenir en arrière en retirant son soutien à un plan ou en apportant brusquement son appui à un autre... Mais il se peut aussi que ce qui nous apparaît rétrospectivement comme l'expression d'un machiavélisme achevé ne soit, au moins pour une part, que des ajustements de circonstance aux permanentes évolutions et contradictions d'un dossier complexe.

Comme je l'ai déjà indiqué, le projet, au début de 1841, d'une ligne de Paris à Bordeaux par Vierzon et évitant la Touraine provoque, dès 1842, la constitution d'un véritable « front de solidarité » des villes du Val de Loire pour obtenir le passage du chemin de fer par Orléans et Tours. Le danger d'une mise à l'écart du bassin de la Loire des grands axes de communication qui se constitue offre à la cité des Turones un prétexte pour écarter Montlouis avec l'appui des autres villes ligériennes... A près d'un siècle de distance, se réalise une nouvelle captation des flux de circulation. Mais rien n'est pour autant définitivement acquis. Si le site de la future bifurcation s'est bien déplacé vers l'aval, Tours n'en a pas nécessairement le contrôle. Les subtiles combinaisons politiques, les tractations dans les coulisses des ministères et les couloirs de la Chambre vont alors se déployer pour contraindre entrepreneurs et ingénieurs à d'incessantes révisions de leurs tracés et projets d'implantation de gare.

Dans le projet Jacquiau-Galbrun (dont, je le rappelle, la réalisation avait fait l'objet d'un vœu très favorable de la municipalité en octobre 1833), la ligne de chemin de fer joint Orléans à Tours par la rive gauche de la Loire, longe les remparts de la ville au sud et

¹⁰⁰ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p. 70 : « Alexandre Gouïn fut l'un des principaux porte-parole de la politique de Walvein auprès du gouvernement parisien. ».

l'embarcadère est construit au niveau de la Place des Portes-de-Fer (l'actuelle place Jean-Jaurès). Craignant brusquement que le rail n'altère la promenade du Mail et la plaine de Saint-Étienne, le conseil municipal accepte le projet... à condition de repousser le tracé du chemin de fer au sud du Cher¹⁰¹ ! Apparente contradiction ou revirement spectaculaire : quelques années plus tard, Tours refusera l'implantation de la gare près du ruisseau de l'Archevêque à six cents mètres au sud des remparts. Le maire se dit près, à l'exemple de Strasbourg, à détruire une partie de ses remparts pour faire entrer le rail dans la ville, malgré le coût¹⁰². En 1835, l'apparition du projet d'Alexandre Corréard avec une arrivée dans la partie de la commune de Saint-Symphorien rattachée à Tours depuis 1822 vient encore compliquer les choses. En 1836, le conseil municipal semble accorder ses préférences au projet Corréard¹⁰³ au prétexte qu'«une liaison ferroviaire entre Tours et Chartres permettait de dynamiser le commerce interrégional des denrées agricoles. Avec ce nouveau débouché, la Touraine pouvait vendre ses vins et ses légumes vers Chartres et la Normandie et accédait à l'importante production céréalière beauceronne. De plus, ce projet permettait à Tours de devenir un important carrefour entre l'axe commercial ligérien d'ouest en est et le nord-ouest du Bassin Parisien¹⁰⁴. » En avril 1836, une députation d'élus tourangeaux se rend auprès du ministre des Travaux Publics pour faire soumettre au Parlement un projet de loi sur l'ouverture d'une ligne Paris-Tours par Chartres. Dans le même temps, le Conseil Général d'Indre-et-Loire se détermine en faveur du projet Jacquiau-Galbrun... Walvein s'y rallie finalement et le *Journal d'Indre-et-Loire* se fait alors le chantre de la future ligne : « Cette ligne recueillera dans une vive circulation le long de la Loire, les riches produits des six provinces riveraines et les transportera à Angers, Saumur, Tours, Blois, Orléans. Avec les denrées 'transmarines' du port de Nantes et l'accès au marché parisien, une entreprise aussi importante pour la vallée de la Loire ne saurait rencontrer de rivalités parmi les divers centres de richesses ou de production qu'elle doit rapprocher¹⁰⁵ ». Dans le même temps, le conseil municipal de Tours adopte une position ambiguë : la ville achète plusieurs actions de la société Jacquiau-Galbrun¹⁰⁶ mais réitère un vœu favorable au projet Corréard¹⁰⁷.

Ces prises de positions désordonnées et contradictoires pourraient certes traduire le désarroi d'édiles ballottés entre des intérêts antagonistes, les revirements politiques, les changements d'humeur de l'opinion publique, ne sachant à quel projet se fier, plongés dans l'embarras de devoir satisfaire des demandes inconciliables... Indiscutablement tout cela a joué ; mais, en filigrane, on perçoit un fil conducteur ténu mais néanmoins solide. Tresse de divers brins apparemment sans rapports, il relie pourtant efficacement les intérêts convergents des spéculateurs tourangeaux, des financiers et industriels engagés dans l'aventure ferroviaire, des édiles aux visées urbanistiques et aux ambitions expansionnistes, tous liés par les liens du sang, de l'initiation maçonnique, des idées saint-simoniennes et des intérêts dans les mêmes combinaisons affairistes. Leur projet commun est de faire de

¹⁰¹ AM Tours, D, séance du conseil municipal du 4 février 1834.

¹⁰² AM Tours, série D, délibération du conseil municipal, séance du 6 février 1843.

¹⁰³ AM Tours, D, séance du conseil municipal de novembre-décembre 1835.

¹⁰⁴ Nicolas Chaudet, *Op. cit.*, p. 133.

¹⁰⁵ *Journal d'Indre-et-Loire* du 10 juillet 1836.

¹⁰⁶ AM Tours, D, délibération municipale du 10 février 1837.

¹⁰⁷ AM Tours, D, séance du conseil municipal du 27 mars 1838.

Tours le futur nœud ferroviaire qui s’amorce avec la bifurcation sur Nantes et Bordeaux. A partir de ce centre de gravité, ils ont l’ambition d’établir un complexe industriel et de négoce, d’édifier une ville nouvelle, d’assurer la prospérité de la cité et leur fortune.

La querelle de la gare cul-de-sac et de la gare de passage

Une fois acquise l’implantation de la bifurcation ferroviaire à Tours, les édiles et les élites économiques de la ville s’opposent alors farouchement à des tracés impliquant une gare de passage, qu’elle soit implantée au pied des remparts ou au milieu de la Varenne. Lors de l’avant-projet, l’ingénieur des Ponts et Chaussées avait placé la gare à l’extérieur de la ville, près du pont du ruisseau de l’archevêque, à six cents mètres des fortifications, parallèlement à celles-ci. La gare était prévue comme une « station », c’est-à-dire que la ligne devait se poursuivre au-delà de la ville vers Nantes. Mais le Conseil Général, la Chambre de Commerce et le Conseil municipal rejettent le projet invoquant une question de vie ou de mort pour la ville. La gare est trop éloignée de la ville et l’on exige son implantation au pied des fortifications. Un autre projet de « station » entre l’actuelle place Jean-Jaurès et la rue George Sand, après que la voie eut franchi la place des Portes-de-Fer¹⁰⁸ sur un pont ferroviaire soutenu par des colonnes de fonte de trois mètres d’élévation 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 de la commune de Saint-Étienne-extra indispensable aux projets d’expansion urbaine.

On lui préfère un projet de tracé perpendiculaire aux fortifications, légitimant ainsi la destruction de celles-ci et l’implantation d’une gare en cul-de-sac. Une telle configuration ne doit rien à l’incompétence de l’ingénieur ou à une étrange lubie des édiles, mais tout à la volonté d’établir Tours comme gare tête de ligne et en faire une « ville-entrepôt » ferroviaire. Le caractère très largement rural de la commune de Saint-Pierre-des-Corps permettait pourtant à la ligne de passer plus au nord ou de lui faire entreprendre une large courbe pour qu’elle longe le rempart de Tours. On pouvait alors tracer la ligne vers Nantes et entreprendre celle de Bordeaux à peu près selon le tracé actuel¹⁰⁹. Mais l’objectif visé est, par l’installation d’une gare en cul-de-sac, de créer une situation irréversible : Tours devient véritablement le centre de gravité du futur nœud ferroviaire, le point de passage obligatoire, la plaque tournante de tous les trafics ferroviaires qui vont se créer et se développer au-delà de son territoire. Point obligé, Tours devient ainsi une ville-entrepôt. Elle entend avoir le profit exclusif de la synergie avec la voie fluviale, le canal de liaison et la route d’Espagne.

¹⁰⁸ Il s’agissait des barrières d’octroi implantées au début de l’avenue de Gramont et qui formaient alors la limite méridionale de la ville.

¹⁰⁹ Ou, plus exactement, par le tracé originel de la ligne des Sables-d’Olonne qui empruntait le pont de Vendée, aujourd’hui détruit, en amont du pont de Saint-Sauveur.

Chapitre 4 - La naissance d'un nœud ferroviaire complexe

La mise en place de l'essentiel du nœud ferroviaire de Tours se réalise en l'espace d'une génération. Il entraîne le bouleversement du paysage de la ville et de son agglomération ; il va aussi déterminer, dans une large mesure, son développement économique et urbanistique.

Le chemin de fer, pas plus que les canaux, n'aime les terrains accidentés, les déclivités. Il leur préfère les surfaces planes et dépourvues d'obstacles. Certes, remblais et autres ouvrages d'art peuvent suppléer aux désagréments de la topographie locale et remplissent alors la même fonction que les écluses des voies navigables. Il n'y a dans le tracé de la voie ferrée aucun strict déterminisme géographique, aucune fatalité inscrite dans le paysage. Seulement la recherche de la solution technique la plus simple, la plus aisée et rapide à mettre en œuvre, la moins coûteuse en efforts et en capitaux. Le passage de la ligne d'Orléans à Tours s'impose donc presque de lui-même à travers la Varenne.

Un paysage bouleversé par l'extension et la complexification du nœud ferroviaire

Avant de construire des chemins de fer, routes, fortifications et canaux exigeaient aussi remblais et déblais¹¹⁰, mais en bien plus faible proportion. Le rail réclame l'énorme développement des travaux de terrassements, bouleverse le paysage à une échelle encore inédite. Pour cela, on doit inventer de nouveaux procédés, créer pour ainsi dire un art nouveau, avec ses règles, ses engins. Bien que les travaux de terrassements comprennent deux opérations distinctes, et comme opposées, à savoir le creusement des tranchées et l'édification des remblais, en réalité, ce sont le plus souvent deux opérations qui se compensent et s'exécutent simultanément : les terres provenant de la tranchée sont transportées sur l'axe du remblai et servent à le former. On dit, dans ce cas, qu'on opère par *voie de compensation*. Si la distance de la tranchée au lieu du remblai rend le système de compensation trop coûteux, on dépose alors les terres provenant du déblai de chaque côté du chemin. La circonstance se présente aussi lorsque le volume extrait de la tranchée dépasse celui des remblais voisins : on opère ainsi par *voie de dépôt*. On peut également emprunter aux terrains voisins de la ligne les matériaux nécessaires à l'exécution du remblai qui se fait alors par *voie d'emprunt*. Au-delà des longues saignées rectilignes au travers du relief, de la béance des tunnels et des insolites levées au milieu des plaines, les traces de ces travaux restent souvent visibles également 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 disparu¹¹¹. En moyenne, l'excavation d'une tranchée s'effectue par ses deux extrémités au rythme de huit cents à mille mètres cubes par jour¹¹². La moindre disposition

¹¹⁰ Amédée Guillemin, *Op. cit.*, pp. 51-52 : « Les travaux de terrassements sont de deux sortes. Tantôt le sol dépasse le niveau fixé pour le chemin : ce sont alors des tranchées qu'il faut ouvrir ; en style du métier, on doit exécuter un déblai. Tantôt le sol est au-dessous du niveau de la voie : ce sont des jetées qu'il faut édifier dans ce cas, ou, si l'on veut, des remblais. »

¹¹¹ Amédée Guillemin, *Ibid.*, p. 52-53.

¹¹² Amédée Guillemin, *Ibid.*, p. 58.

favorable de la topographie est exploitée pour réduire l'ampleur et le coût de l'ouvrage : ainsi, lors des travaux de la ligne de Bordeaux, la voie ferrée profite de la coulée du ruisseau de la Rabière pour gravir le plateau de Champagne¹¹³. Le prix de revient de ces grands travaux de terrassement est assez variable : « *Sachez qu'un mètre cube de terre, la charge d'un wagon¹¹⁴, coûte, pour être transporté à la distance d'un kilomètre, 95 centimes s'il est traîné par des chevaux, 92 centimes si la locomotive est le moteur. Je ne parle ici que du prix du transport. La fouille des terrains est souvent bien plus dispendieuse, surtout dans les tranchées profondes, où la nature du sol n'est pas connue d'avance ; des sondages, des puits creusés dans l'axe du tracé sont alors nécessaires, et augmentent considérablement le chiffre du prix de revient. Et si l'on rencontre des couches de terrains ébouleux et aquifères, des tourbes, des marais, la dépense s'accroît encore¹¹⁵.* »

Sur le chantier de la ligne d'Orléans à Tours, la construction se fait encore avec des moyens guère différents de ceux en vigueur lors du percement de la Tranchée : pelles, pioches, brouettes, tombereaux tractés par des chevaux ou circulant sur une voie provisoire. Les techniques employées exigent le secours d'une abondante main d'œuvre de travailleurs de force. Celle-ci est recrutée parmi les journaliers agricoles des communes limitrophes au chantier pour les emplois de tâcherons¹¹⁶ ; au sein d'une population itinérante composée de Creusois, de Limougeauds, d'Auvergnats pour les emplois d'ouvriers qualifiés ... mais aussi d'ouvriers belges¹¹⁷. Les terrassiers sont rémunérés à la tâche : dix centimes du mètre cube... En travaillant onze heures par jour, les plus forts peuvent gagner deux à trois francs par jour¹¹⁸... Les ouvriers s'entassaient dans des baraquements démontables qui suivent l'avancée des travaux. La pénibilité et la dangerosité du labeur, les conditions de vie précaires, l'absence d'hygiène provoquent des accidents fréquents, des maladies nombreuses. Les grands travaux de terrassement du chemin de fer à travers la Varenne tourangelle, entre 1843 et 1851, occasionnent, pendant les périodes chaudes, l'apparition d'épisodes épidémiques de fièvre typhoïde, de maladies intestinales comme l'entérite folliculeuse, la dysenterie¹¹⁹... L'insuffisance des rations alimentaires participe également à cet état sanitaire déplorable. Les repas servis à la cantine

¹¹³ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 133.

¹¹⁴ Il s'agit en fait d'un wagonnet, sorte de tombereau métallique circulant sur rail.

¹¹⁵ Amédée Guillemin, *Ibid.*, p 57.

¹¹⁶ Jacques Briault, *Op. cit.*, p. 46.

¹¹⁷ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 696. Notamment pour le chantier plus tardif (1850) de la ligne de Tours à Bordeaux.

¹¹⁸ A la même époque, le docteur Alexandre Giraudet estimait que « *la nourriture des ouvriers journaliers, et de ceux appartenant à certaines industries coûte environ 65 centimes par jour ; celle des ouvriers agricoles est de 56 centimes.* » (cf. Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, p. 58).

¹¹⁹ 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, imp. Ladevèze, 1858, 14 p. Le docteur Charcellay, professeur de clinique interne à l'école de médecine et de pharmacie de la ville de Tours, était médecin en chef de l'hôpital général et chargé de la direction sanitaire des ateliers de la compagnie du Paris-Orléans.

sont si maigres que les ouvriers achètent de la nourriture aux agriculteurs, puis volent dans les vergers, les vignes...

Déjà mécontents des expropriations, de la tension sur les salaires agricoles créée par le chantier, les habitants, exaspérés, adressent des pétitions aux autorités pour que l'on assure leur protection en leur envoyant des « Gardes-Messiers »¹²⁰. Le peuple naissant du rail inquiète déjà les autorités par son comportement, son nombre. Avec les ferrandiers lyonnais en raison de leur implication présumée dans des sociétés secrètes, les travailleurs des chantiers du chemin de fer font l'objet d'une vigilance inquiète « *car ils n'ont jamais été, même pendant les années de crise, moins de 2500 et parfois près de 3000*¹²¹. » Formant un gros bataillon de l'armée menaçante des classes laborieuses, vicieuses et dangereuses, les cheminots représentant ainsi le dixième de la population de Tours. Ils sont perçus comme une menace potentielle pour la décence des mœurs, la tranquillité publique, l'ordre établi¹²²...

L'arrivée du chemin de fer ne se contente pas de perturber les subtils et fragiles équilibres des villages paysans, d'aggraver encore les précaires conditions de logement et d'existence des populations urbaines. La construction de la ligne d'Orléans à Tours va révolutionner la vie, l'économie, la démographie et la sociologie des communes rurales de la grande plaine inondable. Déjà, son tracé modifie, de façon irréversible, le paysage quasi immuable¹²³ de la complexe mosaïque de champs laniérés, de pâtis et de jardins de la Varenne. Avec une rapidité¹²⁴ et une ampleur inégalées, des ouvrages d'art¹²⁵, des constructions d'une nature

¹²⁰ Jacques Briault, *Op. cit.*, p. 46.

¹²¹ Bernard Chevalier (dir), *Op. cit.*, p. 275.

¹²² Il faut aussi ne pas perdre de vue certains éléments du contexte national... et local. Relayée par la crise économique naissante, l'agitation politique et sociale se renforce. Auguste Blanqui est admis à l'hôpital de Tours depuis février 1844 pour soigner sa phtisie pulmonaire. Bien que sous surveillance, il inspire des disciples locaux parmi la population ouvrière. Les mauvaises récoltes de blé et de pommes de terre créent des troubles en Indre-et-Loire qui culmine, à Tours, avec l'émeute frumentaire du 21 novembre 1846. Cf. Pierre Level, *Histoire de Touraine*, pp. 694-695.

¹²³ A l'échelle d'une vie humaine. Nous avons déjà constaté que l'anthropisation est ancienne, s'articulant principalement, depuis le Moyen Age, autour de la mise en valeur des terres par le déboisement et le drainage, ainsi que l'érection des *turcies* pour endiguer les caprices des fleuves.

¹²⁴ *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, L. Hachette, Collection de la Bibliothèque des chemins de fer Paris, 1855, 466 p., 110 vignettes, 3 cartes. P. 118 : « Après l'acceptation de sa soumission, la compagnie fut définitivement constituée le 17 mai 1845, l'adjudication du 9 octobre 1844 ayant été approuvée par ordonnance royale du 24 octobre suivant.*

La livraison des travaux mis à la charge de l'Etat par la loi du 11 juin 1842 a commencé le 12 juillet 1845, et s'est continuée au fur et à mesure de leur achèvement. Ces travaux, menés avec une grande activité, présentent, dans leur ensemble et dans leurs détails, cette perfection qui signale les ouvrages des ingénieurs de l'Etat.

Les travaux laissés à la charge de la compagnie ont été conduits avec une célérité qu'aucun obstacle n'a pu ralentir. La pose des rails a commencé dans la seconde quinzaine de juillet 1845. Le 30 octobre, une première voie unissait sans interruption les villes d'Orléans et de Tours. Le 26 mars, la ligne était inaugurée ; le 2 avril elle était livrée à l'exploitation. »

¹²⁵ AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les adjudications de travaux. Arrêté du 2 avril 1843 pour l'adjudication des travaux de construction d'un pont de douze arches en charpente, ayant chacune vingt-cinq mètres d'ouverture, avec piles et culées en maçonnerie, sur la Loire, à Montlouis. Arrêté du 10 août 1843 pour l'adjudication de la construction d'un pont sur le canal de jonction.

inédite¹²⁶, surgissent tout le long d'un chemin d'une nouveauté et d'une rectilignité inquiétantes. Un monde nouveau vient se manifester brutalement avec sa logique intrinsèque, ses lois, ses exigences, ses attraits et ses opportunités, mais aussi sa part de mystère et ses dangers. Ainsi, avant la ville, le passage à niveau complique la vie quotidienne des habitants la Varenne...

La poursuite de la construction des lignes vers Nantes¹²⁷ et Bordeaux¹²⁸ amène l'érection de son lot de passages à niveau, de passages inférieurs et supérieurs, de ponts¹²⁹, de remblais et de tranchées sur les communes de Tours, La Riche, Joué-lès-Tours¹³⁰...

Le 20 décembre 1848, le tronçon Tours - Saumur de la ligne de Tours à Nantes est inauguré. Puis le 01 juin 1851, c'est l'inauguration du tronçon Tours - Poitiers de la ligne de Tours à Bordeaux. Le pont de Bordeaux franchissant le Cher, la voie sur remblai enjambant les rivages fangeux du Vieux-Cher, la raide rampe de l'Alouette, la longue et profonde entaille de la tranchée de Joué-lès-Tours scindant le plateau et la commune en deux parts orphelines font désormais partie d'un paysage tourangeau qu'ils ont puissamment remanié¹³¹.

L'ouverture de la ligne Tours - Le Mans, en 1858, enrichit à nouveau le paysage ferroviaire. La voie sur remblai, le pont ferroviaire de Fondettes et le triangle de La Riche¹³², modifient la physionomie des communes de La Riche, de Saint-Cyr et de

¹²⁶ AD 37, S 2187 : Arrêté du 23 août 1844 pour l'adjudication des travaux de terrassements du chemin de fer d'Orléans à Tours entre La Ville-aux-Dames et Tours. Arrêté du 11 septembre 1844 pour la construction de maisons de gardes, de guérites et de barrières du chemin de fer d'Orléans à Tours. Arrêté du 16 avril 1845 pour l'adjudication de la construction des bâtiments de plusieurs gares (dont celle de Tours). Procès-verbal d'adjudication du 10 mai 1845 pour la construction des bâtiments et ouvrages accessoires des stations d'Amboise, de Vouvray, de Montlouis et de Tours, dans la partie comprise entre la limite du département de Loir-et-Cher et la ville de Tours, sur une longueur de 33 448 mètres, etc.

¹²⁷ AD 37, S 2495 : Plan et croquis de la ligne de Tours à Nantes.

¹²⁸ AD 37, S 2187 : Lettre du 5 juin 1845 du sous-secrétaire d'Etat du Ministère des Travaux Publics au préfet d'Indre-et-Loire concernant l'approbation et le détail du tracé de la ligne de Tours à Bordeaux à la sortie de la gare de Tours.

¹²⁹ AD 37, S 2187 : Arrêté du 19 août 1844 sur l'adjudication au rabais des travaux de terrassements de la partie comprise entre Tours et l'embouchure du Cher du chemin de fer de Tours à Nantes. Arrêté du 2 avril 1845 sur l'adjudication de la construction d'un pont pour le passage du chemin de fer d'Orléans à Nantes sous la route royale n°10. Arrêté du 26 septembre 1844 pour l'adjudication au rabais de la construction de neuf ponts sous le chemin de fer de Tours à Nantes, de dix-sept aqueducs, de cinquante-quatre pontceaux et travaux accessoires.

¹³⁰ AD 37, S 2187 : Arrêté du 21 janvier 1846 pour l'adjudication au rabais des travaux à exécuter pour la construction de maisons de gardien, guérites, barrières, terrassements et chaussées pour les passages à niveau de la partie comprise entre Tours et la sortie de Langeais du chemin de fer de Tours à Nantes.

¹³¹ *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires, Op. cit.*, pp. 203-204 : « Dès les premiers pas, on doit examiner avec attention le tracé du chemin que nous allons suivre, si l'on veut se faire une idée des travaux importants qu'a nécessités sa construction. [...] On ne saurait donc s'étonner de rencontrer ici ; se succédant les uns aux autres, et souvent à des intervalles très rapprochés, des chaussées ou remblais, des viaducs, des tranchées et une multitude de ponts, ponceaux et passerelles, etc. [...] Le premier à citer est le pont du Cher, à droite duquel se trouve le pont de Sanitas, établi sur la grande route de Paris à Bayonne, et après lui, dès qu'on a traversé un ruisseau, le Petit-Cher, se présente le viaduc de Grammont. Ce viaduc, établi avec un biais de 64 degrés, eût passé, il y a vingt ans, pour une œuvre extraordinaire. »

¹³² AD 37, S 2513 : Construction de la ligne de Tours au Mans.

Fondettes, et conditionnent largement l'essor urbain et économique de la banlieue occidentale de Tours.

Le 5 août 1867 est inauguré le dernier tronçon, Vendôme - Tours, de la ligne Paris - Dourdan - Châteaudun - Tours¹³³. Même si l'impact paysager est moindre, il participe néanmoins à l'encerclement ferroviaire de l'agglomération au nord. La voie ferrée, après avoir cheminé au septentrion par la vallée de la Choisille sur la ligne du Mans, s'oriente ensuite vers l'est à la bifurcation de la Membrolle. De façon symétrique au dispositif de la rive gauche du Cher, les voies ferrées encerclent à leur tour les communes septentrionales de l'agglomération. Mais la vallée encaissée de la Choisille constitue déjà une barrière efficace que le rail ne fait que renforcer. Il n'a pas ici le caractère contraignant de son déploiement au sud.

La ligne Tours - Nevers est réalisée en 1871 et fait de Vierzon, relié à Paris par le chemin de fer depuis le 20 juillet 1847, un carrefour ferroviaire¹³⁴. Traversant - et amputant - les finages des communes de la Ville-aux-Dames (principalement) et de Saint-Pierre-des-Corps (dans une moindre mesure), elle participe également à la transformation irréversible de ces communes rurales en banlieues industrielles et ouvrières.

Le projet de 1854 de la Compagnie des Chemins de fer de Vendée d'une ligne Tours - Les Sables d'Olonne¹³⁵ n'atteindra Tours qu'en 1875¹³⁶. Le « *cercle de fer* » des voies et des passages à niveau enserrant Joué-lès-Tours se met alors en place, ainsi que le pont de la Vendée sur le Cher¹³⁷. Déjà coupé en deux par la ligne de Tours à Bordeaux, le territoire de la commune viticole est puissamment structuré par des installations ferroviaires qui vont, largement, influencer sur son développement futur.

La ligne Tours-Montluçon¹³⁸, déclarée d'utilité publique le 19 juin 1868, est concédée, un temps, à la Compagnie des Chemins de fer de Vendée¹³⁹ avant son rachat par l'Etat le 25 mai 1878¹⁴⁰. Le premier tronçon est ouvert entre Joué-lès-Tours et Loches le 15 juillet 1878 : le « *cercle de fer* » se referme par le sud sur Joué et encercle les confins méridionaux de Chambray. Avant les grandes saignées imposées par le développement du

¹³³ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p 706 : « Le 6 juin 1856, Napoléon III est en visite officielle à Château-Renault, accompagné de Rouher, ministre des Travaux Publics ; il dîne avec sa suite à l'hôtel de l'Ecu où le maire, Pesson, lui expose les avantages et la nécessité d'un grand chemin de fer direct de Paris à Tours par Château-Renault... La ligne enfin ouverte en 1867... permet aux tanneurs de s'approvisionner facilement en peaux de toutes provenances... »

¹³⁴ AD 37, S 2528 : Ligne Tours/Vierzon, achat de terrains sur La Ville aux Dames, Montlouis.

¹³⁵ AD 37, S 2186 : Ligne Tours/Les Sables d'Olonne. Rapport de M. Forestier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sur l'avant-projet de prolongement sur Tours du chemin de Napoléon-Vendée à Bressuire. AD 37, S 2575 : Cie des Chemins de fer de la Vendée. Ligne de Bressuire à Tours, section de Tours à Joué-lès-Tours. Plan général au 1/10 000.

¹³⁶ Illustration n° 10 : Plan de la ligne de Tours aux Sables d'Olonne de 1875.

¹³⁷ AD 37, S 4091 : plans des ponts métalliques sur le Cher de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée.

¹³⁸ Illustration n° 12 : Plans de l'avant-projet de la ligne de Tours à Montluçon de 1867.

¹³⁹ AD 37, S 2186 : Lignes Tours/Montluçon. Courier, en date du 1^{er} août 1865, des administrateurs provisoires du Chemin de fer de Tours à Montluçon au préfet d'Indre-et-Loire. Plan au 1/10 000 du tracé de l'avant-projet de la ligne de Tours à Montluçon

¹⁴⁰ Par une convention signée en 1883, l'Etat rétrocède à la Compagnie du P.O. la ligne de Tours à Châteauroux.

réseau routier automobile, la ligne, d'une apparence trompeusement modeste, participe ainsi amplement à la transformation du paysage, des cadres et des modes de vie des communes du sud de l'agglomération tourangelles.

En 1894, la Compagnie de l'Etat ouvre la ligne nouvelle de Tours à Paris via Sargé¹⁴¹ retenue dans le plan Freycinet « *en vue d'offrir à l'Etat un débouché vers la capitale à ses lignes de la Touraine et du Poitou*¹⁴² ». Illustration jusqu'à l'absurde de la complexité du nœud ferroviaire tourangeau, la nouvelle ligne de l'Etat emprunte jusqu'à la gare de Vouvray les voies de la Compagnie du P.O. avant de se faufiler dans la vallée de la Brenne. Dernière ligne ouverte du réseau principal au terme d'un demi-siècle de développement ininterrompu, la ligne de Sargé clôture, tout à la fois, la période faste du chemin de fer en Touraine et le dispositif ferroviaire d'encerclement de l'agglomération. Reproduisant, à l'orient cette fois, le schéma de son concurrent du P.O. gagnant Paris par Vendôme, elle ne propose qu'une barrière toute symbolique aux débordements de l'urbanisation : l'étroit vallon de la Brenne offrant déjà un obstacle plus conséquent.

Avant même son achèvement, l'étoile ferroviaire de Tours, en raison de sa disposition et des inconvénients inhérents à sa conception, suscite le projet d'une rocade : « *L'heureuse ville est si bien placée que déjà les chemins de fer rayonnent autour d'elle dans tous les sens et viennent converger des extrémités de la France les plus éloignées ; d'autres voies sont en préparation, et depuis quelques jours on pense à lui faire, comme à Paris, un chemin de ceinture pour relier entre elles toutes les lignes ferrées*¹⁴³. » La même idée fait son chemin au Mans où elle a été non seulement envisagée mais également réalisée. Entre 1854 et 1863, les cinq grandes lignes en étoile autour du Mans sont ouvertes à l'exploitation et dessinent autour de la cité cénomane autant de secteurs, assez inégaux d'ailleurs, dont de nombreux points demeurent encore à l'écart du chemin de fer. On pense alors à la réalisation d'une sorte de ligne de ceinture reliant entre eux les axes principaux et qui desservirait les trois sous-préfectures, La Flèche, Mamers et Saint-Calais, et la plupart des chefs-lieux de cantons¹⁴⁴. Mais l'étoile de Tours ne se lance pas dans une aventure qui aurait exigé la réalisation de moult ouvrages d'art et courbes de raccordement : elle est accaparée par ses insolubles problèmes de fonctionnement.

L'embarcadère de Tours : une gare... pour trois compagnies

La lettre du 23 juin 1845 du sous-secrétaire d'Etat du Ministère des Travaux Publics au préfet d'Indre-et-Loire¹⁴⁵ expose succinctement la physionomie générale de l'Embarcadère de Tours et dévoile, de façon tout aussi elliptique, la complexité de sa future exploitation : « *Le projet définitif de la station centrale de Tours est conforme à la décision du 19 août 1844. Ce projet comprend :*

¹⁴¹ AD 37, S 2608 : Ligne de Tours à Sargé, plans et profils de la ligne.

¹⁴² Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 776.

¹⁴³ Julien Turgan, *Les Grandes usines. Etudes industrielles en France et à l'étranger*, tome 9, Michel Levy Frères libraires éditeurs, Paris, 1870, p. 202.

¹⁴⁴ Alain de Dieuleveult, Jean Edom, Sylvère Galbrun, *Le siècle des petits trains ou l'Histoire exemplaire du réseau départemental de la Sarthe*, Editions Cénomanes, le Mans, 1985, 175 p., ill. p 10.

¹⁴⁵ AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les tarifs ferroviaires, adjudications de travaux.

1° un débarcadère avec trois systèmes de salles d'attente et avec une grande halle couverte commune aux trois chemins.

2° une gare couverte de marchandises pour le chemin d'Orléans à Bordeaux.

3° une remise pour 16 locomotives, pour le même chemin.

4° une remise couverte pour voitures -id-.

5° deux ateliers de réparations – id-.

6° des bâtiments semblables à ceux désignés sous les n° 2, 3, 4 et 5 pour le chemin de Tours à Nantes.

Au débarcadère des voyageurs est annexé un bâtiment d'administration. »

La gare ouverte au service en 1846 est ainsi exploitée en commun, pendant quelques années, par trois compagnies différentes : la Compagnie de Paris à Orléans, la Compagnie d'Orléans à Bordeaux (ouverture partielle à l'exploitation le 24 octobre 1846) et la Compagnie de Tours à Nantes (ouverture partielle à l'exploitation le 20 décembre 1848). Le faisceau de voies qui en sort affecte la forme d'un trident dont les pointes extérieures accusent une forte courbure. La fusion des compagnies de chemins de fer en grands réseaux n'étant pas encore accomplie, chaque compagnie dispose de ses propres installations pour les locomotives de ses propres lignes, jusqu'à leur fusion en 1852¹⁴⁶ pour devenir la Compagnie du P.O.

Tours, dès 1846, reçoit ainsi son premier dépôt de locomotives (de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux), à savoir une modeste rotonde complète, et une dotation d'une douzaine de machines¹⁴⁷. Ainsi, au fil des années, ce ne sont pas moins de cinq sites qui ont existé, dont certains simultanément (par exemple Orléans-Bordeaux, Tours-Nantes et Vendée), sur le territoire de la commune. Le dépôt de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux, composé d'une rotonde à seize voies avec plaque tournante de neuf mètres puis douze mètres au centre, est complété dès 1851 par une rotonde annulaire de neuf places, toutes équipées de ponts ou plaques de douze mètres. La remise annulaire est située à droite des voies en arrivant d'Orléans, juste avant la passerelle à piétons qui enjambe les voies et la zone d'ateliers de la rotonde Orléans-Bordeaux. Un atelier en U comportant des magasins, la chaudronnerie pour les chaudières en cuivre, les forges et la fonderie complète un atelier d'ajustage et montage, avec machine à vapeur fixe entraînant la tournerie et les machines outils.

La Compagnie de Tours à Nantes dispose d'une rotonde circulaire identique à celle de l'Orléans-Bordeaux, à seize places, mais n'a comme bâtiments pour les ateliers de locomotives que le tiers de la surface dont dispose sa consœur. Les ateliers de Tours-Nantes, inachevés, étaient prévus pour être construits symétriquement à ceux de l'Orléans-Bordeaux par rapport au tronc commun des voies¹⁴⁸. Ce dépôt de la Compagnie de Tours à Nantes situé à gauche des voies en arrivant de Nantes, jouxte les ateliers principaux qui deviendront ceux du P.O. Ces deux premières rotondes sont bâties en maçonnerie avec charpente en fer.

A cette époque, les compagnies ne font pas de distinction entre ateliers de dépôt et grands ateliers¹⁴⁹ ; ceux du Tours-Nantes, plus petits à l'origine que ceux de l'Orléans-Bordeaux,

¹⁴⁶ Elle se fait par décret du 27 mars 1852.

¹⁴⁷ Yves Machefert-Tassin (avec Jean Metz) "Les dépôts de matériel moteur ferroviaire de la région tourangelle", *RHCF* 28-29 (printemps-automne 2003), pp. 375-389., p. 375.

¹⁴⁸ Yves Machefert-Tassin, *Op. cit.*, p. 376.

¹⁴⁹ Très schématiquement, la distinction réside dans la nature et l'ampleur des opérations de maintenance en fonction de cycles d'utilisation différents du matériel roulant. L'atelier de dépôt assure l'entretien courant et

furent les seuls à permettre les agrandissements ultérieurs après 1900. En effet, très rapidement les installations de l'Orléans-Bordeaux s'avèrent trop petites, et, dès 1880, il fallut envisager de parquer plus de soixante locomotives.

Pour créer le dépôt de la Compagnie de Paris à Orléans après la fusion de 1852, le P.O. reprend les installations existantes mais séparées, et agrandit d'abord la remise annulaire orientale de neuf places pour en faire une demie circonférence à quinze places. Dès 1860, on envisage de séparer dépôt et grands ateliers. L'idée est d'intégrer la rotonde Tours-Nantes aux ateliers du matériel moteur et remorqué, à l'ouest des voies. En 1890, les installations primitives sont devenues insuffisantes et le P.O. construit un nouveau dépôt à remise de type rectangulaire à transbordeur incorporé pouvant offrir jusqu'à quarante-huit places abritées, en trois nefs, toujours existantes¹⁵⁰, susceptibles d'être doublées. Puis, après 1917, une rotonde à quatorze voies couvertes, une rotonde à découvert et trois voies d'entrée et sortie s'y rajoutent. Le dépôt de combustibles des années 1910 est installé en prolongement du pont¹⁵¹.

Avant que ne se profilent les redoutables problèmes de reconfiguration des installations de dépôt et de maintenance du matériel, d'autres difficultés surgissent très vite... Des problèmes de coexistence, d'exploitation et de responsabilité se révèlent et compliquent encore un fonctionnement déjà complexe comme l'atteste la lettre, en date du 19 avril 1851, adressée au préfet d'Indre-et-Loire par les administrateurs du chemin de fer de Tours à Bordeaux sur les moyens de maintenir l'ordre dans les cours de la gare de Tours. « *Notre service dans la gare des voyageurs de Tours étant fait par les agents (sic) de la Compagnie de Bordeaux et la police de la gare ainsi que des cours qui en dépendant appartenant exclusivement à cette Compagnie, c'est à elle, Monsieur le Préfet, que vos observations doivent être adressées. Nous pensons, toutefois, que le désordre qui existe dans la cour d'arrivée principalement et dont le public se plaint avec tant de raison, tient à des causes indépendantes de la Compagnie de Bordeaux*¹⁵². »

La création du site ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps

Une fois passées les premières années de tâtonnements et d'inexpérience, la croissance des trafics rend plus patents et plus aigus les graves problèmes d'exploitation qu'engendre une gare en cul-de-sac, de surcroît tête de trois lignes importantes exploitées par trois compagnies différentes aux intérêts parfois divergents sinon antagonistes... A l'époque, les limitations technologiques des infrastructures et du matériel roulant ne font pas encore des délais d'acheminement le problème le plus grave. L'inconvénient majeur est l'encombrement et l'engorgement du faisceau de voies terminal par lequel doit impérativement transiter toute circulation. L'avantage stratégique du contrôle du centre de gravité du nœud ferroviaire et de la captation de tous les trafics au profit de Tours s'avère, avec l'essor prodigieux du rail que les édiles n'avaient pas anticipé, un danger mortel

les réparations légères ; les grands ateliers procèdent aux réparations lourdes, aux opérations plus complexes de révision générale, de remise à niveau.

¹⁵⁰ Elles abritent aujourd'hui le gymnase de la Rotonde (salle Clotaire Blanchard). L'ancien bâtiment administratif a été reconverti en ludothèque. La grande bâtisse abritant la « maison des ingénieurs » du P.O. se dresse toujours aux n°310/312 de la rue Edouard Vaillant.

¹⁵¹ Yves Machefert-Tassin, *Ibid.*, p. 377.

¹⁵² AD 37, S 2200 : Polices des cours de gares et de stations (1850-1886).

d'embolie pour l'étoile ferroviaire. Le passage obligé par cette gare en impasse impose de complexes, longs et délicats mouvements de rebroussement, des manœuvres de locomotives, des cisaillements d'itinéraires, l'encombrement des voies principales. Les retards s'accumulent, qu'aggravent encore toute croissance du trafic, toute défaillance d'organisation propre à chaque compagnie et tout défaut de concertation entre les trois sociétés exploitantes...

Dès 1845, avant même la réalisation des lignes au départ de Tours pour Nantes et Bordeaux, le principe de gares d'évitement est envisagé : « *Le Ministre a pensé en même temps que les trois lignes de Bordeaux, d'Orléans et de Nantes devant se réunir toutes dans la station du Mail, il était utile d'examiner s'il ne conviendrait pas de raccorder le chemin d'Orléans à Tours avec ceux de Bordeaux et de Nantes, par des gares d'évitement à l'instar de celles qu'on exécute à Orléans*¹⁵³. » Le diagnostic est donc posé très tôt par l'Administration royale ; mais le traitement tarde à être prescrit : trop d'intérêts particuliers s'affrontent et s'opposent. L'exploitation commune des installations de l'Embarcadère soulève déjà suffisamment de difficultés pour que les trois compagnies rechignent à une nouvelle coopération. Chacune à sa propre politique, ses intérêts qui l'opposent aux deux autres... et la situation économique difficile ne permet guère d'envisager sereinement de nouveaux investissements dont le financement et l'utilisation soulèvent d'après discussions. Il faut attendre la fusion de mars 1852 entre les trois compagnies pour que le chemin de fer s'exprime enfin d'une seule et même voix. Mais la ville, ne voyant que son intérêt immédiat et craignant la perte du contrôle des installations ferroviaires, retarde considérablement la mise en œuvre du remède... qui se présente finalement sous la forme d'un décret impérial en date du 5 mai 1855¹⁵⁴. Le 26 septembre 1855, le préfet d'Indre-et-Loire nomme une commission d'enquête. En raison de sa composition¹⁵⁵, elle fait la part belle aux intérêts tourangeaux. Néanmoins, elle ne peut que reconnaître le bien-fondé de la requête de la Compagnie du P.O.¹⁵⁶ Elle demande que la gare de manœuvre soit rapprochée du canal pour conserver le passage¹⁵⁷ et, en même temps, d'éloigner le moins possible de Tours « *le mouvement auquel devra donner lieu la nouvelle gare* ».

En déclarant l'utilité publique de l'établissement à Tours des courbes de raccordement direct entre les lignes d'Orléans et de Bordeaux et Nantes et d'une gare de manœuvres

¹⁵³ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Lettre, en date du 9 avril 1845, du sous-secrétaire d'Etat des Travaux Publics au préfet d'Indre-et-Loire sur le raccordement de la ligne de Tours à Nantes.

¹⁵⁴ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Décret impérial du 5 mai 1855. Il fait suite à un avant-projet de courbes de raccordement et d'une gare de manœuvres présenté par la Compagnie du P.O. au Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics en 1854.

¹⁵⁵ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. La commission de sept membres comprend Charles Mame, maire de Tours et président de la Chambre de Commerce ; Léon Durand, président du tribunal de Commerce ; Ernest Bidault, propriétaire à Tours ainsi que les maires de La Riche et de Vézetz.

¹⁵⁶ C'est déjà la teneur du rapport du 17 février 1855 de l'Ingénieur ordinaire chargé du service du contrôle du Réseau d'Orléans de l'Administration des Ponts et Chaussées sur l'avant-projet. Il précise même que la Chambre de Commerce de Tours admet le bien-fondé du projet de la Compagnie du P.O. même si Tours « *pourrait en ressentir un préjudice* ».

¹⁵⁷ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Lettre du Directeur des Ponts et Chaussées au préfet d'Indre-et-Loire en date du 31 juillet 1855 : « *Ce projet est conforme à celui qui a fait précédemment l'objet d'une enquête d'utilité publique, sauf une modification réclamée par les ingénieurs du contrôle, laquelle consiste à réduire la longueur des voies de manœuvre et à les rapprocher, autant que possible, du pont du canal du Berry.* »

pour l'usage de ces courbes, le décret impérial constitue l'acte de naissance officiel du Saint-Pierre-des-Corps cheminot. La vocation ferroviaire de la commune rurale date de ce moment-là. Certes, son territoire a été traversé par les rails avant celui de Tours, mais pendant une décennie les Corpopétruciens ont regardé passer des trains qui ne s'y arrêtaient pas... faute de gare ! L'implantation de ce site ferroviaire ne répond à aucun déterminisme géographique : elle est la conséquence de choix politiques antérieurs et pris ailleurs. La logique inhérente à l'exploitation ferroviaire a été longtemps et largement subordonnée à des intérêts particuliers.

À son corps défendant et à l'encontre des intérêts de ses habitants, Saint-Pierre-des-Corps devient un site ferroviaire. Aux inconvénients que génère déjà la scission de la commune par la ligne de chemin de fer, s'ajoutent de nouvelles contraintes. Des chemins vicinaux et des chemins d'exploitation sont déplacés, les parcours considérablement rallongés¹⁵⁸. Des terres exploitées sont expropriées : « *La surface des terrains à occuper sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-des-Corps, tant pour l'établissement de la gare de manœuvres que pour les déviations et additions de chemins, est de 3 hectares, 36 ares et 73 centiares*¹⁵⁹. » Il convient en effet d'édifier, outre la gare de manœuvres et les installations annexes, une station destinée aux voyageurs en transit¹⁶⁰.

Entre 1856 et 1865, l'ingénieur du 2^{ème} arrondissement de la Compagnie du P.O. Stanislas Ratel achète progressivement les terrains nécessaires, à l'est du canal et au sud des voies de la ligne Orléans-Tours, au nord des actuelles zones industrielles de *Rochepinard* et des *Grands Mortiers*, hantées alors uniquement par le bétail paissant dans les pâtis. On y construit, en 1856, la première gare de triage¹⁶¹. Entre 1855 et 1858, on édifie la halte de Saint-Pierre-des-Corps : une modeste gare suburbaine dont la fonction est à la fois d'être une gare de passage et d'échanges pour les express de Paris à Bordeaux et à Nantes qui ne pénètrent pas dans la ville de Tours, et de gare de triage pour les marchandises afin de suppléer à l'insuffisance des voies de marchandises de Tours¹⁶². En août 1866, le service des Ingénieurs, Voie et Bâtiments, 2^{ème} arrondissement, dirigé par l'ingénieur Stanislas Ratel présente un projet de construction d'une halle de transbordement à Saint-Pierre-des-Corps, approximativement à l'emplacement de l'actuelle gare de marchandises. La halle envisagée est un bâtiment de 65,50 mètres de long sur 18,58 mètres de large. Il est couvert par un toit à deux pans et abrite deux voies couvertes de 5,31 mètres chacune desservies par un quai central de dix mètres de large. A l'ouest, un petit bâtiment abrite le corps de

¹⁵⁸ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Procès-verbal relatif au dépôt et à la publication dans la commune de Saint-Pierre-des-Corps des pièces relatives à l'exécution du chemin de fer de Paris à Orléans. Il comprend une pétition de trente-neuf noms, établie le 7 octobre 1855, demandant le respect des droits des propriétaires et des exploitants agricoles et réclamant le rétablissement de chemins d'exploitation supprimés par l'implantation des installations ferroviaires.

¹⁵⁹ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Note explicative au plan parcellaire des terrains à acquérir sur le territoire de Saint-Pierre-des-Corps établie par l'ingénieur du P.O. Stanislas Ratel le 16 septembre 1855.

¹⁶⁰ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées et des Chemins de Fer au préfet d'Indre-et-Loire, en date du 13 août 1858, sur le projet de la compagnie du P.O. d'un Bâtiment Voyageurs en gare de Saint-Pierre-des-Corps.

¹⁶¹ AD 37, S 2463 : gare de Saint-Pierre-des-Corps. Plan au 1/1000 des installations de la gare depuis le canal jusqu'au passage à niveau de Chassepinière.

¹⁶² AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées au préfet d'Indre-et-Loire, en date du 13 août 1858, sur le projet de la Compagnie du P.O. d'un bâtiment Voyageurs en gare de Saint-Pierre-des-Corps.

garde et les équipes du Petit Entretien. Le faisceau des voies du triage qui sépare la halle du Bâtiment Voyageurs prend naissance juste en aval du passage à niveau 181, dit de *la Bretèche*. Les sept voies de triage, équipées chacune de deux plateformes tournantes pour la manœuvre des locomotives et des wagons, séparent cette halle du Bâtiment Voyageurs de la gare. Celui-ci accueille trois voies principales, toutes équipées de deux plateformes tournantes. Deux des voies principales passent au sud du Bâtiment Voyageurs implanté sur le quai central, une voie passe de l'autre côté du quai. Des « lieux » sont installés à l'ouest du Bâtiment et apporte le minimum de commodité à une halte totalement dépourvue de confort et qui, perdue au milieu des prés, évoque - dans un cadre aussi désert mais plus verdoyant - les gares contemporaines de l'Ouest américain.

La réalisation des courbes de raccordement permettant aux trains en transit d'éviter la gare en cul-de-sac nécessite l'achat de nouvelles parcelles à Tours pour une surface de quatre hectares et quarante-six ares dans les actuels quartiers de Beaujardin et du Sanitas¹⁶³. Dans une lettre en date du 13 juin 1855, la Direction des Travaux Publics détermine les courbes de raccordement à construire : le raccordement de la ligne de Nantes, pour une longueur de 1415 mètres, et celle de la ligne de Bordeaux, pour une longueur de 675 mètres, soit un total de 2090 mètres de courbes. A cela s'ajoute, à partir du chemin de fer d'Orléans, des voies à remanier et élargir pour l'établissement d'une gare de manœuvre sur une longueur de 2654 mètres. Dans les années suivantes, la croissance des trafics est à l'origine d'une nouvelle extension des installations de la gare de Tours qui va, progressivement, donner naissance au quartier des Docks, à l'est de la rue de Paris (l'actuelle rue Edouard-Vaillant). On commence, modestement, en 1864, par un terrain de dix-neuf ares quatre-vingt-quatre centiares au lieu-dit *les Guetteries*¹⁶⁴.

Le nouveau dispositif - gare de manœuvres et courbes de raccordement - pallie, sans y remédier totalement, au défaut inhérent à la gare terminus. Sur le plan ferroviaire, il consacre l'essor inexorable de Saint-Pierre-des-Corps qui, situé idéalement en amont des bifurcations, est destiné à devenir le nouveau centre de gravité et le site principal du nœud ferroviaire tourangeau. Les conséquences sur le plan urbanistique ne sont pas moins considérables... et redoutables. Dans un premier temps, les nouvelles voies ferrées structurent l'espace informe de la Varenne, facilitent son urbanisation le long des emprises ferroviaires. Rapidement, elles se révèlent de formidables obstacles à la circulation, enclavant des quartiers qui, coupés de la vie du reste de la ville, fonctionnent comme autant de villages, de petites « cités interdites » protégées et comprimées tout à la fois derrière le rempart des remblais ferroviaires¹⁶⁵. Les contraintes techniques de l'*ensemble machinique* imposent l'érection de talus monumentaux qui, outre qu'ils modifient la

¹⁶³ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Tableau parcellaire, dressé le 16 septembre 1855, par l'ingénieur du P.O. Stanislas Ratel, des surfaces de terrains à acquérir à Tours aux lieux-dits : *Champ Joly, la Bourdonnerie, Beaujardin, la Verge, La Grange aux Martins, Près le Sanitas...*

¹⁶⁴ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Etat collectif des propriétés nécessaires pour l'agrandissement de la gare de Tours, en date du 7 novembre 1864.

¹⁶⁵ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Note explicative au plan parcellaire des terrains à acquérir sur le territoire de Tours, établie par Stanislas Ratel le 16 septembre 1855 : « *Les branches de raccordement se détachent de la ligne d'Orléans à la cote de 51,99 m avec un remblai de 3,87 m; la courbe de Bordeaux se raccorde sur la ligne de Bordeaux à la cote de 53,95 m avec un remblai de 4,25 m; la branche de raccordement de Nantes se relie à la ligne de Nantes à la cote de 48,30 m avec un remblai de 0,70 m. Les branches de raccordement représentent une longueur développée de 2169,40 m et sont constamment en remblai, la plus grande hauteur de remblai est de 4,25 m.* »

physionomie de la plaine alluvionnaire et gênent la vue, bouleversent aussi la vie rurale et urbaine, mais j'aurai largement l'occasion d'y revenir.

La difficile naissance de la gare de la Vendée

La construction de la ligne de chemin de fer Tours - Les Sables d'Olonne provoque l'intrusion d'un autre réseau ferré dans le nœud ferroviaire de Tours. Pour cette ligne, prévue dès 1854, on innove en réalisant le tronçon Les Sables d'Olonne - Chinon en premier. Dès l'été 1873, la voie ferrée venant de Thouars atteint Chinon, où une gare provisoire est aménagée à Saint-Lazare sur la rive gauche de la Vienne. Après l'achèvement du pont sur la Vienne, le rail gagne la gare définitive (à l'est de Chinon) au début de l'automne 1874, pour se diriger vers Joué-lès-Tours, terminus provisoire de la ligne l'année suivante¹⁶⁶. Cette situation oblige les voyageurs en provenance de Vendée à emprunter un transport hippomobile jusqu'à l'embarcadère du P.O. pour poursuivre leur voyage par train...

En février 1873, la Compagnie des chemins de fer de Vendée avance le projet d'un prolongement de six kilomètres de sa ligne depuis son terminus provisoire de Joué-lès-Tours jusqu'à l'embranchement de la ligne à la station de Saint-Pierre-des-Corps. Cela afin de réaliser un parcours plus direct vers Paris et éviter tous les inconvénients des rebroussements qu'impliquerait une arrivée à Tours. La Compagnie du P.O. s'oppose farouchement à un raccordement sur sa station de Saint-Pierre, arguant des risques d'encombrement de ses voies par ce trafic supplémentaire¹⁶⁷. De longues et pénibles tractations s'engagent avec la municipalité et la Compagnie du P.O. pour l'ouverture de la seconde gare de Tours, la Gare de la Vendée. Dans sa séance du 3 octobre 1873, le Conseil municipal de Tours émet l'avis qu'il serait préférable, pour des raisons de commodité évidentes, que les deux gares ne fussent pas séparées. Mais la Compagnie du P.O. ne l'entend pas ainsi et, en 1875, la nouvelle gare s'établit dans l'actuelle rue Blaise Pascal latéralement à l'embarcadère du P.O.

L'entrée des voyageurs s'effectue par une cour triangulaire donnant sur la rue Saint-Lazare (l'actuelle partie septentrionale de la rue Blaise Pascal), le bâtiment voyageur est dans l'axe de la rue de Vendée et les quatre voies butent sur un quai transversal parallèle à la rue des Aumônes. Bien que juxtaposées, les deux gares sont très mal reliées. La communication ferroviaire est réalisée au moyen d'une voie transversale et par des voies en rebroussement imposant des manœuvres longues et compliquées. La circulation des voyageurs s'effectue par un « trottoir des voyageurs » imposant un incommode périple supplémentaire aux personnes désireuses de poursuivre leur trajet par les lignes du P.O... Deux circonstances nouvelles viennent encore aggravée une situation déjà passablement embrouillée : par la convention de 1883, l'Etat rétrocede à la Compagnie du P.O. la ligne de Tours à Châteauroux ; ensuite, l'Etat soude sur la ligne de Paris à Tours, en aval de Saint-Pierre, sa ligne de Sargé ouverte en 1894. La confusion est alors complète puisque la ligne de Châteauroux, exploitée par la Compagnie du P.O., ne peut être desservie que par la gare de l'Etat, alors que la ligne de Sargé exploitée par l'Etat n'est reçue que dans les gares du P.O. !

¹⁶⁶ José Banaudo, *Trains oubliés, III le P.O., IV l'Etat*, Editions du Cabri, Menton, 1981, 151 p., ill.

¹⁶⁷ AD 37, S 2186 : Ligne Tours/Les Sables d'Olonne. Rapport de M. Forestier, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sur l'avant-projet de prolongement sur Tours du chemin de Napoléon-Vendée à Bressuire. Aux pages 19-20, il revient sur l'opposition du P.O.

Ainsi, la gare de la Vendée, elle aussi en cul-de-sac, avec ses installations ferroviaires, ses lignes et leurs effarantes conditions d'exploitation va encore compliquer le fonctionnement déjà difficile du noeud ferroviaire de Tours. Elle va aussi largement contribuer à la structuration et à la modification de l'espace urbain de Tours, générant quartiers ouvriers et zones industrielles, et aggravant encore les inextricables problèmes de circulation de la ville. Sa disparition précoce à la fin du XIX^e siècle ne résout rien : seul son bâtiment voyageurs, devenu inutile avec la reconstruction de la gare de la Compagnie du P.O. qui accueille désormais également les lignes de l'Etat, n'a plus d'utilité ; le reste des installations continuant de fonctionner.

Chapitre 5 - La « gare de guerre » dans la tourmente des conflits

Le rapide aperçu que je viens de brosser de l'étoile ferroviaire de Tours en révèle l'étonnante complexité : gare exploitée simultanément par trois ou deux compagnies, gares siamoises mais néanmoins rivales, nœud ferroviaire à double centre de gravité... A cette galerie de bizarreries, d'anomalies il convient d'en ajouter une nouvelle : la « gare de guerre ». La guerre faisant partie de la condition humaine, le chemin de fer pouvait difficilement y échapper. D'autant qu'il présente des caractéristiques et des dispositions propres à éveiller l'intérêt des militaires¹⁶⁸.

Depuis l'aube des temps et en tous lieux, les armées se déplacent à la vitesse moyenne de trente kilomètres par jour avec une charge individuelle d'environ trente kilogrammes. Les animaux de selle, de bât ou de trait ne franchissent pas des distances supérieures, avec des charges de cent vingt kilogrammes pour les uns et des chargements variables suivant la composition des attelages, la solidité des chariots, la qualité des chemins pour les autres. A partir de 1830, l'ensemble *machinique* permet d'aller plus vite et de transporter des charges plus lourdes quels que soient l'état du terrain et les intempéries. L'essentiel n'étant d'ailleurs pas cet accroissement quantitatif mais la possibilité, théoriquement indéfinie, d'aller de plus en plus vite avec un chargement de plus en plus lourd. C'est ce qu'avait déjà parfaitement compris le saint-simonien et ancien rédacteur du *Globe* Michel Chevalier¹⁶⁹ au milieu du XIX^e siècle : « *Le chemin de fer tend certainement à diminuer les chances de la guerre ; mais la guerre une fois déclarée, il doit en rendre les mouvements beaucoup plus prompts, les coups plus décisifs. Avec une seule des fortes locomotives qu'on fait en ce moment, on peut transporter un régiment d'infanterie tout entier. La cavalerie exigera plus d'appareils ; mais déjà les chemins de fer se chargent des chevaux, et ils effectuent le transport des bœufs sur une grande échelle ; en cas de besoin, il serait possible de transformer les wagons à bœufs en wagons à chevaux. L'artillerie ne serait pas un plus grand embarras. On peut calculer que, pour un corps d'armée qui serait composé de vingt mille hommes d'infanterie, cinq mille de cavalerie et dix batteries (soixante pièces) d'artillerie, il faudrait, y compris les bagages, seize cents wagons ; avec soixante et quinze ou quatre-vingts locomotives tout cela pourrait se déplacer au même moment. Or, toute grande compagnie possède bien quatre-vingts locomotives et seize cents wagons...*¹⁷⁰ »

Mais l'ennemi n'est pas forcément toujours aux frontières, il peut aussi être intérieur. Avoué ou non, le rôle des chemins de fer dans une conception globale du maintien de l'ordre n'est pas négligeable. Très tôt, la naissante étoile ferroviaire de Tours y est intégré comme en témoigne la lettre du 22 février 1849 du ministre de l'intérieur au préfet d'Indre-et-Loire : « *Monsieur le préfet, je vous ai adressé le 15 de ce mois, des instructions ayant*

¹⁶⁸ Pour les considérations d'ordre théorique qui suivent, je me suis principalement inspiré des travaux d'André Martel : "Armées et chemins de fer en France de 1830 à 1918 : pensée stratégique et emploi des forces armées", in *RHCF* n°15 (automne 1996), pp. 209-224.

¹⁶⁹ Il se rallie à l'Empire, qui fait de lui un conseiller d'État, un sénateur, un professeur au Collège de France. Devenu libéral, il est l'instigateur, avec Richard Cobden, du traité de libre-échange de 1860 entre la France et la Grande-Bretagne ; il défend les vertus pacificatrices du commerce, qui doit, selon lui, mener à la suppression des guerres.

¹⁷⁰ Michel Chevalier, article « Chemins de fer » in Charles Coquelin, *Dictionnaire de l'Economie politique*, t.1., Guillaumin et Cie éditeurs, Paris, 1854, pp. 340-341.

*pour objet de prévenir et de réprimer, au besoin, les tentatives qui seraient faites pour couper la circulation sur les chemins de fer dans le cas où une insurrection éclaterait à Paris*¹⁷¹. » L'intérêt (et l'inquiétude qu'elle révèle) de la sollicitude ministérielle s'explique aussi par l'importance particulière de Tours dans le dispositif militaire du temps.

Du « palladium de la France » à la capitale de guerre

Dès 1838, un projet du Ministère de la Guerre affirme que « *Tours devrait être une éventuelle capitale de guerre, le Palladium de l'Etat, l'efficace moyen d'appuyer une armée ébranlée, d'organiser un retour offensif* »¹⁷². Le tropisme, hérité du Moyen Age, du salvateur réduit ligérien et du cœur du royaume des Valois fonctionne à nouveau, alimenté par le traumatisme récent de l'humiliante occupation étrangère et les progrès technologiques qui en réactivent l'intérêt. Si le camp retranché envisagé n'est finalement pas aménagé, en revanche la construction des chemins de fer renforce l'avantage stratégique lié à la position de la ville au cœur du pays. Tours, sous la monarchie de Juillet, est une ville de garnison considérable et le siège du commandement du IX^e Corps d'Armée. Le nœud ferroviaire et les installations (gares de triage, ateliers d'entretien, de réparation et de construction, dépôts traction, magasins, etc.) qui s'édifient au fil des années font de l'ensemble Tours-Saint-Pierre-des-Corps un site stratégique de première importance. La cité des Turones occupe donc une place de choix dans le dispositif militaire français que son rôle de capitale de guerre, qui s'affirme avec la guerre de 1870, renforce encore.

Le conflit fatal au Second Empire va être l'occasion tragique de donner vie et corps au fameux « palladium ». Dès les premiers jours de la mobilisation, le département d'Indre-et-Loire est sillonné de convois militaires. À chaque arrêt dans les gares, les trains de mobilisés reçoivent l'aide spontanée des villageois, bien indispensable car l'improvisation des services de l'Intendance apparaît aussitôt. « *On apportait aux soldats à boire et à manger, on leur donnait des fleurs et des baisers*¹⁷³. » On découvre avec consternation et retard que l'utilisation optimale de l'outil ferroviaire réclame une coopération étroite avec l'exploitant, des installations adaptées aux exigences militaires et une organisation sans failles. On découvre aussi, là encore bien tard, que le réseau ferroviaire doit permettre de concentrer les forces mais aussi de les déplacer d'un point sensible à un autre ; en un mot, combiner pénétrantes et transversales. Encore convient-il que les voies soient libres en toutes circonstances et la circulation continue. Ce qui relève d'une gestion opérationnelle du trafic par un personnel compétent autant que l'existence de matériels permettant de remplacer les ouvrages d'art éventuellement détruits. Faute d'une doctrine militaire d'emploi cohérente, l'apport du rail ne peut être que tactique comme lors de la retraite du 88^e « régiment provisoire d'infanterie ». Après d'éprouvants combats en Sarthe, l'unité, du

¹⁷¹ AD 37, S 2194 : Circulaires, instructions ministérielles et textes de loi. Lettre du ministre de l'Intérieur en date du 22 février 1849 au préfet d'Indre-et-Loire sur les nouvelles instructions relatives à la sécurité des chemins de fer. Il y est également précisé que les chefs de station devront avertir les maires qui feront appel à la Gendarmerie à cheval et à pied pour organiser des patrouilles, à la Garde Nationale. On y mentionne la possibilité de faire monter des unités dans les trains, etc.

¹⁷² Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 305.

¹⁷³ Mgr Casimir Chevalier, *Tours capitale. La Délégation gouvernementale et l'Occupation prussienne, 1870-1871*, Tours, 1896 cité par Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 738.

16 au 20 décembre, est transportée en chemin de fer du Mans à Château-Renault afin de contribuer à couvrir l'accès de Tours par le nord-est¹⁷⁴.

En raison de son nœud ferroviaire et routier, Tours est choisi pour accueillir une délégation du Gouvernement qui coordonnerait la résistance dans l'ouest et le midi. Créée par décret du 12 septembre, la *Délégation de Tours* est sur place dès le lendemain. La capitale provisoire a une existence aussi enfiévrée qu'éphémère : devant l'avancée de l'armée prussienne, il faut se replier sur la Garonne. Le rédacteur au *Constitutionnel* note alors avec quelle rapidité la ville se vide, grâce au chemin de fer, de tout le microcosme gravitant autour de la Délégation¹⁷⁵.

L'orage d'acier se rapproche de Tours : les ponts ferroviaires de Montlouis et Cinq-Mars-la-Pile sont détériorés par les combats. Certaines arches du viaduc de Saint-Cosme subissent de graves blessures, conduisant à l'érection d'un pont provisoire qui permet le passage des convois jusqu'à la fin des hostilités¹⁷⁶. Malgré l'interruption du service commercial des chemins de fer, il faut remettre en état les communications. Pour maintenir l'ordre à Tours, le maire Eugène Gouïn¹⁷⁷ décide de laisser leurs armes aux gardes nationaux sédentaires et de pourvoir au ravitaillement de la ville par ses propres moyens¹⁷⁸... Les amères leçons de la défaite ne seront pas oubliées et servent à l'édification d'une véritable « gare de guerre ».

La « gare de guerre » de l'agglomération de Tours

En août 1914, le rail est devenu un élément essentiel de la guerre moderne. Les stratèges français ont compris que la désorganisation des transports militaires par voie ferrée avait pesé lourd dans la défaite de 1870 et qu'il n'est plus question, ou presque, de « *faire la guerre avec les jambes des soldats* » selon la formule du maréchal Joffre. Les autorités créent donc une gestion centralisée des compagnies de chemin de fer, avec une coordination à tous les échelons entre militaires et techniciens du rail. Dès le 31 juillet 1914, des *commissions de réseau*, préparées de longue date, sont en place auprès de chaque direction des grandes compagnies. Elles implantent dans tous les centres névralgiques un maillage de commissions mixtes qui harmonisent besoins et moyens sans désorganiser la marche des trains. La logistique distingue deux types de réseaux. À côté du *réseau des armées* qui met à disposition du haut commandement les lignes au contact du théâtre des opérations, se met aussi en place le *réseau de l'intérieur* placé sous l'autorité du ministre de la Guerre, sur lequel circulera durant quatre ans une noria de trains : les convois prioritaires pour les renforts, le ravitaillement, les munitions, l'artillerie lourde – les TCO

¹⁷⁴ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 739.

¹⁷⁵ Pierre Leveel, *Op. cit.*, p 743 : « *le chemin de fer n'a pas assez de convois pour contenir toute cette foule qui se précipite. Les hôtels, les maisons meublées se vident comme par enchantement ; il suffit de quelques heures pour rendre à leur solitude, à leur calme, à leurs habitudes séculaires tous ces braves gens à qui les malheurs publics avaient communiqué une certaine soif de bénéfices amplement satisfaits* ».

¹⁷⁶ 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. P. 244.

¹⁷⁷ Maire de Tours du 6 décembre 1866 au 8 janvier 1875.

¹⁷⁸ Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 744.

ou *trains en cours d'opération* -, mais aussi les trains destinés à l'évacuation des réfugiés civils et des blessés ou au rapatriement des permissionnaires¹⁷⁹.

Avant la fatidique épreuve du feu, les compagnies ferroviaires et les autorités militaires ont patiemment créé et développé ce que je désigne sous le concept de « gare de guerre », par analogie avec celui de port de guerre. Le chemin de fer joue, dans les transports terrestres et les vastes mouvements stratégiques, un rôle comparable à celui de la Marine dans le domaine maritime. Un site, en raison de sa situation géographique privilégiée, de son caractère de carrefour stratégique, devient le point de convergence et de rassemblement de troupes et de matériels militaires, le lieu où s'entrepasse et se répartit tout ce qui va être nécessaire aux opérations, où s'organise la logistique et le transport de ces masses d'hommes et d'équipements. Certes, bien avant la gare et le dépôt avec leurs réserves d'eau et de charbon, existaient le relais de poste et les « étapes » militaires avec la farine et l'avoine. Le service des diligences ou celui des convois avaient déjà leurs horaires. Mais l'équipage ou l'attelage pouvaient sortir de la grand-route et trouver partout des abreuvoirs et des râteliers garnis. Ils pouvaient aussi se croiser ou se dépasser, se disperser et se regrouper sans trop de difficultés. Le convoi ferroviaire est, lui, prisonnier de la voie ferrée... et de l'horloge¹⁸⁰. Il impose une rigueur, une ampleur, une précision jusque là inconnues aux mouvements militaires.

Déjà « palladium », Tours devient tout naturellement « gare de guerre ». En 1914, la garnison de Tours, forte de plus de 7000 hommes, comprend les 32^e et 66^e Régiments d'Infanterie, des éléments de la 9^e Division de Cavalerie, aux ordres du général-baron de l'Espée, avec le 5^e Cuirassiers, le 8^e Cuirassiers, un groupe d'artillerie à cheval – les « Volants » – et une compagnie de Chasseurs cyclistes¹⁸¹. Pour répondre aux besoins logistiques de ces troupes, Tours se dote, au début des années 1880, d'un nouvel établissement militaire à proximité de la gare de Tours : le Magasin régional d'Habillement et de Campement du IX^e Corps d'Armée. Il est composé de deux importants bâtiments identiques contenant le matériel d'habillement, de campement et de harnachement. Les autres bâtiments attenants rassemblent le logement du concierge, les bureaux et logements de la comptabilité, le laboratoire, le lavoir, le séchoir, la salle de pliage, les ateliers des couturières, la forge, la ferblanterie, les ateliers des selliers, la salle d'étude des modèles types, les ateliers des peintres¹⁸²... L'Intendance militaire est toujours en proie à ses vieux démons : bien que situé à Champ-Girault, dans la partie orientale du quartier des Docks entièrement embranché, le Magasin ne disposera que très tardivement d'un embranchement particulier¹⁸³. La présence de deux régiments de cavalerie nécessite un

¹⁷⁹ Marc Combiere 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. P. 73.

¹⁸⁰ André Martel, *Op. cit.*, p. 213.

¹⁸¹ Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 792.

¹⁸² 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. pp. 159-160.

¹⁸³ AD 37, 209 W 52 : gestion des lignes (1940-47). Lettre du lieutenant d'administration Sabatier au Général de Philip, Commandant la Subdivision militaire de Tours au sujet de l'embranchement particulier de l'entrepôt d'Effets, en date du 9 juillet 1946 : « [...] les Magasins Généraux s'opposent à l'exploitation de l'embranchement particulier qui desservait le Magasin d'habillement. Notre embranchement a été construit en 1939, par le service du Génie, par prolongement de celui des Docks, Entrepôt et Magasins Généraux, après entente verbale réalisée avec le Directeur de cet établissement. Par lettre en date du 5 juin, nous avons été avisés d'avoir à cesser le trafic; l'exploitation de la voie ferrée devant cesser, paraît-il, avec les hostilités. »

important approvisionnement en fourrages pour près de quinze cents chevaux¹⁸⁴. Il est évident également que le transport par chemin de fer de ces unités montées, des batteries d'artillerie impose des installations spéciales¹⁸⁵ et des dispositions particulières¹⁸⁶. L'examen des plans de la gare de Saint-Pierre-des-Corps révèle l'existence d'installations spécifiques destinées au seul usage militaire : quais d'embarquement pour les troupes, rampes d'accès pour les véhicules et les batteries hippotractés, halte-repas en extrémité de la halle pour les unités en transit. Cette dernière, sous la responsabilité d'un officier d'Administration, pourvue d'installations sanitaires « hiérarchisées »¹⁸⁷, assure la « *distribution d'un même repas quelque soit l'heure de passage de la troupe à la halte-repas (viande froide et café chaud additionné d'eau-de-vie)* »¹⁸⁸.

Avec l'installation dans la durée de la guerre, le monde ferroviaire se voit assigner de nouvelles missions. L'évacuation régulière des blessés par des trains sanitaires permanents est conçue dès 1889. En 1914, les trains sont fournis par les réseaux les moins directement exposés à la guerre : la Compagnie du P.O. en équipe deux. Véritables hôpitaux roulants, ils comportent vingt-trois véhicules, dont seize pour les grands blessés couchés, deux pour les personnels, deux pour la pharmacie et le linge, trois pour les cuisines et les provisions. Devant l'étendue du front, l'intensité et la durée du conflit, d'autres trains dits semi permanents et improvisés, avec voitures et wagons couverts sont aménagés¹⁸⁹. Pour accueillir ces trains sanitaires, les gares sont transformées en centres de tri médical, en hôpitaux militaires¹⁹⁰. On les utilise également comme centre de tri, d'accueil des troupes, de réfugiés et de prisonniers¹⁹¹.

¹⁸⁴ Jean-Baptiste Leduc, *Op. cit.*, p. 157.

¹⁸⁵ CAH SNCF, 0039 LM 29 : Affaires militaires concernant le P.O. et P.O.-Midi. Lettre de l'ingénieur Stanislas Ratel du 3 mai 1887 à l'ingénieur en chef sur les aménagements de rampes pour l'armée dans les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps.

¹⁸⁶ CAH SNCF, 0039 LM 29 : Affaires militaires concernant le P.O. et P.O.-Midi. Circulaire de l'ingénieur en chef du Service de la Voie aux ingénieurs des arrondissements, en date du 14 août 1885, sur les moyens d'assujettir le matériel militaire chargé sur des wagons plateformes. Recensement numérique du matériel d'embarquement existant au 20 décembre 1919 établi le 30 décembre 1919 par l'ingénieur en chef du 2^e arrondissement. Fonds Marticorena-Krier. Lettre du Ministère des Travaux Publics, Direction des Chemins de Fer, en date du 30 décembre 1891 aux administrateurs de la Compagnie du P.O. concernant l'éclairage de nuit des wagons de transport des chevaux de l'armée.

¹⁸⁷ CAH SNCF, 0039 LM 23 : Affaires militaires. Procès-verbal de réception des travaux exécutés pour la halte-repas des militaires en gare de Saint-Pierre-des-Corps, en date du 27 octobre 1900, par le commissaire militaire et des responsables de la Compagnie du P.O. Il contient des passages « savoureux » : « *Le projet [...] comportait d'une part la démolition de l'ancien bâtiment de la halte-repas, ainsi que des latrines militaires [équipées de 20 sièges à la turque]; d'autre part la reconstruction du pavillon de la halte-repas à l'extrémité côté Paris du bâtiment des voyageurs. [...] la réédification des latrines militaires n'était pas prévue. [« Les cabinets à l'usage du public pourront, en cas de mobilisation, être utilisés par les officiers », cf. Notice du 4 avril 1900 de l'ingénieur du 2^e arrondissement].*

¹⁸⁸ CAH SNCF, 0039 LM 23 : Affaires militaires. Programme d'un exercice d'installation et de fonctionnement de la station halte-repas de Saint-Pierre-des-Corps prévu les 7 et 8 juillet 1914.

¹⁸⁹ Marc Combier et Sarah Frank, *Op. cit.*, p. 76.

¹⁹⁰ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 332 : « *De 1914 à 1917, la gare de Saint-Pierre-des-Corps voit passer 380 000 blessés à bord de 1367 trains sanitaires que ravitailla la Croix-Rouge.* »

¹⁹¹ *Le magazine de la Touraine*, numéro spécial hiver 1993-1994 « La Touraine dans la Guerre 14-18 ».

Dès avant la guerre, on reconnaît le caractère stratégique du rail dans les domaines variés de l'économie, de la politique et de la défense nationale. Il convient donc d'en assurer la soupçonneuse protection. La complexité du système ferroviaire se double une vulnérabilité sociale même si le cheminot n'est pas un prolétaire ordinaire. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, lorsque vient l'heure de l'Internationale ouvrière, rêvant d'opposer la grève générale à la guerre capitaliste, le risque de paralysie des transports ferroviaires est pris en compte¹⁹². On exerce donc une étroite surveillance des installations ferroviaires, du personnel... et même des employés des buffets de gare¹⁹³. On s'assure de leur honorabilité, de leurs activités politiques et syndicales, de leur nationalité... « L'espionnite » règne, se nourrit des conflits, des convulsions sociales, des révolutions¹⁹⁴... Véritable Protée, « l'espion » revêt tous les costumes, endosse toutes les identités, invente les plus extraordinaires subterfuges¹⁹⁵... Pendant la Première Guerre mondiale, les GVC (gardes-voies et communications), un corps réunissant cheminots et civils mobilisés sur place, sont censés combattre l'espionnite et prévenir les actes de sabotage. Dotés d'un brassard, d'un képi et d'un antique fusil Gras modèle 1874, ils sont égrenés dans les gares et au long des lignes, postés à l'entrée des ponts et viaducs, des tunnels, des passages à niveau¹⁹⁶... La surveillance se poursuit – mais pouvait-il en être vraiment autrement ? – pendant le second conflit mondial. Les gares, points névralgiques du système ferroviaire, font l'objet de toutes les attentions et des querelles de compétences et de préséance entre forces

¹⁹² André Martel, *Op. cit.*, p. 213.

¹⁹³ AD 37, S 2202 : Gérance de buffets 1896-1920. Demande du 5 février 1910 de M. Rouillon, gérant de buffets, au préfet d'Indre-et-Loire : « *J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien autoriser mes employés des deux sexes à circuler librement dans les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, pour y exercer leur emploi. L'effectif actuel à autoriser se compose de cinq caissières et de douze hommes employés aux différents services des buffets. Ci-dessous les noms des intéressés qui sont tous Français.* »

¹⁹⁴ AD 37, S 2194 : Instructions ministérielles. Circulaire confidentielle du 11 mai 1926 du directeur de la Sûreté générale, J. Chiappe au préfet d'Indre-et-Loire sur le personnel étranger dans les gares : « *Aux termes de l'article 93 de l'Instruction interministérielle secrète du 30 juin 1913 sur le contre-espionnage et la surveillance des frontières terrestres et maritimes ainsi que des établissements de la guerre et de la marine, l'autorisation de stationner et de circuler dans les cours et bâtiments des gares, stations, etc. ne doit être accordée aux industriels (tels que buffetiers) comme aux personnes à leur service que s'ils peuvent justifier de leur qualité de français. [...] Je suis informé que ces prescriptions auraient été depuis longtemps perdues de vue et que, dans la plupart des gares importantes du territoire, les buffetiers emploieraient en partie du personnel étranger.* »

¹⁹⁵ Fonds Marticorena-Krier. Lettre confidentielle du Ministère des Travaux Publics, Direction des Chemins de Fer, en date du 30 décembre 1891 aux administrateurs de la Compagnie du P.O. concernant des présences indésirables dans les emprises : « *Je suis informé que, depuis quelque temps, des individus circulent sur les voies ferrées dans un but malveillant. Ils font plus particulièrement la reconnaissance des ouvrages d'art, prennent des croquis, essayent même d'ouvrir des chambres de mines. A cet effet, ils empruntent tous les déguisements : costumes de surveillants de lignes télégraphiques, d'agents des postes, d'agents de la voie, de la traction, de l'exploitation, etc., casquettes d'uniformes divers. Je vous prie, Messieurs, de donner à vos agents les ordres les plus sévères en vue de mettre obstacle à ces agissements. Des procès-verbaux devront être rigoureusement dressés contre toute personne circulant sans autorisation sur les voies ou dans l'enceinte du chemin de fer. Si cette personne est inconnue à l'agent verbalisateur, ou si elle lui paraît suspecte, celui-ci devra la signaler à ses chefs et aux autorités locales. Dans ce cas une copie de du procès-verbal devra être adressée immédiatement à mon Administration. Vos agents devront même étendre leur surveillance aux abords du domaine de la Compagnie.* »

¹⁹⁶ Marc Combier et Sarah Frank, *Ibid.*, p. 73.

d'occupation et autorités françaises¹⁹⁷. Ainsi, la gare de Tours est dotée d'un Commissariat Spécial ayant des attributions de police politique mais aussi la police des voies ferrées. Il a pour mission la répression des vols en gare de Tours¹⁹⁸ ; mais surtout, en raison du contexte politique de l'époque, il est chargé de surveiller spécialement les individus susceptibles de commettre des attentats sur les voies ou sur les quais. Désireux de s'accaparer ses précieux bureaux, le chef du Service des Chemins de Fer allemands à Tours exige le transfert du Commissariat à la Préfecture¹⁹⁹...

Du développement des activités ferroviaires militaires...

Le 31 août 1914, les chemins de fer passent sous l'autorité militaire. Ils le restent jusqu'au 2 février 1919. Pendant toute cette période, les cheminots accomplissent des prodiges de sang-froid et de compétence pour éviter l'engorgement des lignes exploitées à la limite de leur capacité et s'adapter aux revirements incessants de la tactique militaire, contrainte de passer de la guerre de mouvement à celle des tranchées sans pour autant renoncer aux offensives de rupture. L'effort exigé du chemin de fer est formidable sur fond d'effectifs réduits de près de 50 % (218 000 agents en poste en 1918) alors que le trafic s'accroît de 50 %²⁰⁰ !

Pendant la guerre, les ateliers du P.O. sont utilisés à des fins militaires, dont la réparation des vêtements de l'armée américaine, avec une main d'œuvre féminine nombreuse. La Grande Guerre, en mobilisant près de la moitié des agents, permet l'entrée en force des femmes dans la profession, principalement dans le service des gares. On parle désormais de femmes cheminotes²⁰¹. La réparation des moteurs d'avions ainsi que la fabrication de canons (selon les brevets du colonel d'artillerie Rimailho) ont lieu à Saint-Pierre-des-Corps dans de grands hangars en bois montés par les Américains²⁰². La tension sur les effectifs qualifiés est telle qu'en 1917 une compagnie de l'armée des Etats-Unis est affectée à la réparation des locomotives du dépôt de Tours²⁰³. La pénurie affecte aussi le matériel roulant : en mai 1918, la « soudure » de la farine panifiable est réalisée par l'attribution de

¹⁹⁷ AD 37, 10 W 51 : Commissariat spécial de la gare de Tours. Copie du rapport de l'officier de gare de Tours Domke à l'Inspecteur principal, chef d'arrondissement de l'exploitation en date du 20 août 1941. Il distingue la police française d'Etat et la police S.N.C.F. Les locaux de la police d'Etat « *ont été attribués à celle-ci à la suite d'un contrat passé entre le Ministère de l'Intérieur et les réseaux français et reconnu par la SNCF.* » Il réclame pour lui et ses services les locaux de la police S.N.C.F. qu'il propose de reloger dans les locaux de la Police d'Etat invitée à s'installer à la Préfecture...

¹⁹⁸ Par gare, il ne faut pas comprendre uniquement le bâtiment voyageurs, mais l'ensemble des installations (gare des marchandises, messageries, ateliers, dépôts de matériel) bien plus susceptibles d'attirer les convoitises en cette période de restrictions et de pénurie.

¹⁹⁹ AD 37, 10 W 51 : Commissariat spécial de la gare de Tours. Lettre du préfet d'Indre-et-Loire du 6 septembre 1941 à l'Inspecteur principal, chef d'arrondissement de l'exploitation.

²⁰⁰ Marc Combier et Sarah Frank, *Ibid.*, p. 73.

²⁰¹ Marc Combier et Sarah Frank, *Ibid.*, p. 70. Après 1945, les mutations du monde du travail et de la société achèveront de les imposer définitivement dans le paysage ferroviaire.

²⁰² Christine Colombier (et Bernard Monteil) "Les ateliers de Tours et de sa région", *RHCF* 28-29 (printemps-automne 2003), p. 82.

²⁰³ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op. cit.*, p. 77.

mille quintaux de farine américaine, à prendre au port de Nantes. Du charbon, arrivé aussi à Nantes, est difficilement acheminé à Tours... faute de wagons disponibles²⁰⁴.

La prolongation du conflit, le rapprochement des combats de la capitale incitent, en 1917-1918, des fabriques à se replier de Paris ou du Nord et à se fixer à Tours ou à Joué : ainsi Schmid et Gobel (métallurgie) et Bouchery (câbles)²⁰⁵. A Joué-lès-Tours, les entreprises Gobel et Bouchery s'installent aux abords immédiats de la gare pour profiter des services des installations ferroviaires. La guerre s'inscrit encore dans le paysage ferroviaire tourangeau par petites touches : des baraquements pour des prisonniers de guerre allemands installés dans les emprises de Champ-Girault²⁰⁶, d'autres constructions provisoires destinées aux réfugiés plantées sur la place de la Gare, des locaux réquisitionnés par l'autorité militaire pour abriter l'Armée américaine²⁰⁷...

Le réseau ferroviaire français, conçu avec de grandes lignes en étoile à partir de Paris et quelques radiales d'importance moyenne, n'est nullement préparé pour affronter la situation militaire de la Première Guerre mondiale. Il faut alors tout basculer en faveur d'un trafic orienté, d'un côté, vers l'approvisionnement du Front et, de l'autre, vers les côtes de l'Atlantique d'où arrivent les cargaisons et les renforts salvateurs. En 1917, les troupes américaines débarquent dans les ports de la façade atlantique et entraînent une très forte augmentation des transports, tant en hommes de troupe qu'en matériel. Les Américains amènent avec eux des locomotives et des wagons. Deux courants principaux au départ de Bordeaux et de Saint-Nazaire, aboutissant à la gare régulatrice d'Is-sur-Tille, sont retenus. Ils ne suivent cependant pas les voies de la Ceinture de Paris, utilisées comme rocades, surchargées par les transports français et anglais. On adopte donc les grandes transversales. Le premier courant, nord, relie Nantes à Is-sur-Tille par Saint-Pierre-des-Corps et Bourges ou par Orléans et Sens²⁰⁸.

Tours devient une plaque tournante vitale pour l'économie de guerre et les mouvements de troupes en arrière du front. La paisible ligne secondaire Tours-Vierzon-Nevers-Montchanin-Chagny, « *transversale peu chargée et médiocrement outillée* » selon les rapports militaires américains d'époque doit être l'axe majeur de l'opération américaine. L'installation des lignes de communication américaines demande d'importants travaux d'aménagement entrepris en 1917 et poursuivis en 1918. En effet, les voies transversales utilisées se révèlent insuffisamment outillées pour faire face à un trafic intensif. L'effort porte sur l'amélioration des voies : quadruplement des voies aux abords de la gare de

²⁰⁴ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 801.

²⁰⁵ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 332.

²⁰⁶ AD 37, 8 R 39 : Travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours et sur la région du P.O. de Tours. Courrier du service de la Voie et des Travaux de la Compagnie du P.O. au maire de Tours en date du 18 août 1920.

²⁰⁷ AD 37, 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. Séance du 14 août 1918 de la Commission de répartition des immeubles.

²⁰⁸ Anne Desplantes, « Les transports ferroviaires américains en France, 1917-1918 », *RHCF* n°15 automne 1996, p. 118. L'artère principale de Tours-Saint-Pierre-des-Corps à Is-sur-Tille, vite congestionnée, supportera pourtant l'essentiel des transports américains (troupes, matériels, munitions, approvisionnements), grâce à la collaboration étroite et efficace des cheminots américains (*Transportation Corps*) et français pour mettre en œuvre tous les moyens ferroviaires au service des états-majors.

Tours, sur la ligne de Nantes ; ligne à double voie entre les bifurcations du Canal et de Vierzon à la gare de Saint-Pierre-des-Corps²⁰⁹ ; pose de nouvelles sections et de nombreuses voies de triage pour la desserte des hangars du ravitaillement à la gare de Saint-Pierre-des-Corps²¹⁰. A La Riche, près de Tours au lieu dit *Saint-Cosme*, sur un terrain de trente-trois hectares, sont ainsi créés un triage et un dépôt de relais²¹¹, des ateliers de forge, mécanique et chaudronnerie²¹².

Deux commissions régulatrices sont créées, en mars et mai 1918, l'une à Tours et l'autre à Marseille. Elles sont chargées d'assurer la liaison entre le commandement américain et les commissions de réseau françaises. Elles veillent également à la préparation et à l'exécution des transports entre les bases, les grandes installations de stockage et le front²¹³. Pour tenter de contrôler la régularité des mouvements, les Américains créent à Tours un *Car-Tracing Bureau* ainsi qu'un *Car Record Office*, chargés de suivre les convois et les wagons depuis leur point d'expédition jusqu'à leur point de destination. Ils veillent à ce qu'ils arrivent dans un délai normal²¹⁴. Pour ce faire, les Américains emploient le système de *Dispatching System* qui permettait à un agent « Dispatcher », par l'utilisation du réseau téléphonique, de surveiller tous les trains circulant sur une partie de la ligne²¹⁵. Sur le seul réseau du P.O., particulièrement sollicité, les effectifs mensuels transportés passent de 50 000 hommes au début de 1918 à 200 000 hommes à la fin de l'été 1918. Le total des wagons chargés par les services américains s'élève à 13 000 en 1917 et à 130 000 en 1918²¹⁶.

Le réseau ferroviaire rendu à ses trafics civils, l'immédiat après-guerre est consacré à définitivement apurer, sur les plans administratifs et financiers, les conséquences des décisions prises dans l'urgence du conflit. On régularise des situations provisoires, on indemnise les réquisitions de terrains, on pérennise des installations²¹⁷. On essaie aussi de rentabiliser au mieux des constructions, des équipements nécessaires à la logistique d'une

²⁰⁹ AD 37, 8 R 39 : Travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours. Décret du 24 décembre 1921.

²¹⁰ Anne Desplantes, *Op. cit.*, p. 119.

²¹¹ Le principal dépôt de relais étant à Gièvres, cf. *RHCF* n°18, p. 75.

²¹² Yves Machefert-Tassin (avec Jean Metz), *Op. cit.*, p. 383. AD 37, 8 R 39 : travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours. Lettre du Préfet d'Indre-et-Loire au maire de La Riche en date du 18 février 1922.

²¹³ Anne Desplantes, *Ibid.*, p. 120.

²¹⁴ Anne Desplantes, *Ibid.*, pp. 123-124.

²¹⁵ Les réseaux français et notamment le P.O. reprirent ce système après la guerre. Voir notamment Georges Ribeill, « Techniques et métiers de la régulation, des origines à l'après-guerre », in « Hommes et machines, techniques et métiers du rail », *RHCF* n° 8 printemps 1993, pp. 7-22.

²¹⁶ Anne Desplantes, *Ibid.*, p. 121.

²¹⁷ AD 37, 8 R 39 : Travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours. Arrêté préfectoral, en date du 10 juin 1922, de cessibilité pour l'établissement de voies de triage pour la desserte des hangars du ravitaillement à la gare de Saint-Pierre-des-Corps pour une superficie de trois hectares, vingt ares et quarante-deux centiares. Extrait du plan parcellaire au 1/1000^e établi le 16 janvier 1922 par l'ingénieur en chef de l'arrondissement de la Compagnie du P.O. des terrains expropriés en bordure de la ligne Tours-Nantes.

armée en guerre et surdimensionnées pour des communautés subissant les difficultés des lendemains de guerre²¹⁸.

Conscientes de l'intérêt stratégique du rail et instruites par l'expérience du récent conflit, les autorités militaires décident d'éloigner de Paris la précieuse réserve de guerre de matériel ferroviaire de l'armée française stockée au Dépôt de Versailles-Matelots en proche banlieue. Dès 1922, l'ouverture de deux autres sites est envisagée: l'un à Chartres, l'autre à Saint-Pierre-des-Corps²¹⁹. Finalement, pour des raisons budgétaires et malgré le danger de maintenir des stocks près de Paris, une solution médiane est adoptée : on maintient le Dépôt de Versailles-Matelots et l'on prévoit la création d'un nouveau site près de Tours. Il est alors décidé que : « *le matériel de voie normale sera entreposé partie à Versailles-Matelots, partie à Saint-Pierre-des-Corps* ». Il est en outre précisé que « *les installations maintenues à Versailles ne seront accrues dans aucun cas. Au contraire, le dépôt de Saint-Pierre-des-Corps devra être extensible : les terrains seront donc acquis pour qu'il soit possible, le cas échéant, d'y transférer dans l'avenir la part du matériel qui va être laissée à Versailles. Le matériel de voie de 0,60 sera entreposé à Saint-Pierre-des-Corps avec le matériel de voie normale. La dépense à faire pour installer ce matériel à Saint-Pierre-des-Corps n'est pas très supérieure à celle qu'entraînerait l'organisation d'un nouvel établissement à Chartres. D'autre part pour la gestion et l'entretien en temps de paix, il sera plus économique de n'avoir que deux établissements au lieu de trois*²²⁰. »

L'emplacement de cinquante-sept hectares sur lequel est envisagée l'installation de l'entrepôt est à cheval sur la limite des communes de Saint-Pierre-des-Corps et de La Ville-aux-Dames. On prévoit « *l'établissement d'une clôture en treillis de fil de fer de 2,50 mètres de haut avec supports en fer sur socles en béton. Pour l'ensemble de l'entrepôt sur un périmètre de 4200 mètres environ*²²¹ ... » S'il nécessite un remblai général de cinquante centimètres, entraînant des travaux de terrassements de 125 000 m³ pour être à l'abri des infiltrations des crues²²², le site « *présente par contre de grands avantages : il est plat, voisin de Saint-Pierre-des-Corps, d'une desserte facile, il est de plus à proximité de la main d'œuvre ouvrière dont a besoin l'Etablissement*²²³. » Le projet envisage également

²¹⁸ AD 37, 8 R 39 : Travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours. Extrait des délibérations du conseil municipal de Saint-Pierre-des-Corps du 12 août 1920. A l'unanimité les conseillers municipaux déclarent : « *Décide que, pour le moment, la Commune se saurait envisager l'achat des Terrains, Bâtiments et Voies ferrées dont il est parlé ci-dessus; parce qu'elle ne dispose pas de ressources disponibles; et aussi pour le motif que la Compagnie d'Orléans se refuse à installer, à Saint-Pierre-des-Corps, une Gare de marchandises avec service complet de grande et de petite vitesse.* »

²¹⁹ AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Lettre du général directeur du Génie au général commandant la brigade de chemins de fer à Versailles, en date du 26 mars 1923, au sujet du choix de l'emplacement de l'Etablissement Central de Matériel de Chemin de fer.

²²⁰ AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Lettre du Ministre de la Guerre au Général Commandant supérieur des Troupes et Services de communications à Paris, en date du 2 juin 1924, concernant le transfert d'une partie de l'Etablissement Central du Matériel de Chemins de fer à Saint-Pierre-des-Corps.

²²¹ AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Demande de renseignements, en date du 8 août 1924, adressée par le contrôleur de 2^e classe de l'Administration de l'Armée à M. Le Chef du Génie de Tours (réponse du 14 août 1924).

²²² AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Lettre n° 473, en date du 11 mai 1926, du chef de la Section du Matériel de Chemins de fer au Chef du Génie à Tours.

²²³ AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Lettre du Ministre de la Guerre au Général Commandant supérieur des Troupes et Services de communications à Paris...

les casernements nécessaires à l'hébergement d'au moins deux cents vingt-cinq hommes. Le terrain, très morcelé, oblige à l'expropriation et à l'acquisition d'environ cent quatre vingt parcelles sur Saint-Pierre et de cent cinquante sur la Ville aux Dames²²⁴. La procédure envisagée (expropriation des terrains avec prise de possession d'urgence), le règlement des acquisitions dans le cours des années suivantes, les gênes occasionnées aux riverains provoquent l'incompréhension et la fureur de la population qui s'oppose au projet²²⁵. Les élus locaux entreprennent alors une active campagne de *lobbying*, ralliant à leur cause les députés Bernier et Proust, le sénateur d'Indre-et-Loire René Besnard qui intervient personnellement pour défendre les intérêts lésés de La Ville-aux-Dames²²⁶. A ces interventions politiques, s'ajoute l'imbroglio juridique du jugement d'expropriation du 30 avril 1929 qui n'a « *pas été affiché, publié, inséré, notifié, ni transmit au bureau des hypothèques* »²²⁷ et entraîne *de facto* la nullité des mutations de propriété... Il est également fort probable que l'irrésistible montée en puissance du transport automobile, beaucoup plus mobile et souple d'emploi, ait aussi pesé dans la décision finale d'abandonner le projet²²⁸.

... A l'anéantissement des installations ferroviaires pendant la Seconde guerre mondiale

En 1940, Tours est, à nouveau, capitale provisoire... pour quelques jours. Dès septembre 1939, le secrétariat général de la Questure du Sénat prépare l'éventuelle évacuation de la deuxième chambre. Le transport par chemin de fer de trois cents personnes est prévu. Elles devront se contenter de bagages à main, le fourgon à bagages étant réservé au matériel de travail urgent. Signe des temps : plusieurs tonnes de matériel sont acheminées par la route et le président de la République se replie sur Tours à bord d'un convoi automobile. Les

²²⁴ AD 37, 24 J 34 : Projets militaires concernant le chemin de fer. Demande de renseignements, en date du 8 août 1924...

²²⁵ AD 37, 2 R 11 : Etablissement du matériel de chemin de fer de Saint-Pierre-des-Corps, magasin régional de Tours. Extrait des délibérations du conseil municipal de la Ville-aux-Dames, séance extraordinaire du 14 mai 1929 : « *La Direction du Génie vient de faire signer un décret qui ordonne la prise de possession de treize hectares de terrain, situés à la Ville-aux-Dames, pour l'établissement d'un dépôt de matériel de chemins de fer, pour le génie militaire, ce que la population agricole est fort émue de cette mesure qui va priver un grand nombre d'agriculteurs de terrains très fertiles. Le Conseil, considérant que le Génie militaire pourrait faire un dépôt dans des terrains presque incultes appartenant à la Compagnie d'Orléans, à proximité des lignes et que par la suppression de trois passages à niveau prévus, il va se trouver plus de deux kilomètres sans circulation possible dans la Ville-aux-Dames, prie Monsieur le Préfet d'intervenir auprès des pouvoirs publics pour faire modifier le projet actuel, par l'autorité militaire.* »

²²⁶ AD 37, 2 R 11 : Etablissement du matériel de chemin de fer de Saint-Pierre-des-Corps, magasin régional de Tours. Lettre, en date du 3 mai 1929, du sénateur René Besnard au préfet d'Indre-et-Loire. Elle contient une copie de la lettre reçue du maire de la Ville-aux-Dames, « mon ami Martin », une autre au Ministre de la Guerre et une troisième au général Serrigny, commandant le IX^e Corps d'Armée.

²²⁷ AD 37, 2 R 11 : Etablissement du matériel de chemin de fer de Saint-Pierre-des-Corps, magasin régional de Tours. Lettre, en date du 31 octobre 1930, du Lieutenant-colonel Besnard, Chef du Génie du IX^e Corps d'Armée, au Préfet d'Indre-et-Loire.

²²⁸ AD 37, 2 R 11 : Etablissement du matériel de chemin de fer de Saint-Pierre-des-Corps, magasin régional de Tours. Par décision du 28 octobre 1930 le Ministre de la Guerre prescrit d'abandonner purement et simplement la procédure d'expropriation des terrains visés par le décret d'utilité publique du 17 mars 1929.

sénateurs prennent place à bord d'un train parlementaire de sept cents places qui part de la gare de Paris-Ivry, le 10 juin dans l'après-midi²²⁹. S'ils ne bénéficient pas des mêmes moyens logistiques, les réfugiés font malgré tout, comme lors du conflit précédent, l'objet d'une certaine sollicitude. Des centres d'accueil et des cantines, servis par des personnes toutes dévouées, fonctionnent près des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps ; d'autres donnent également satisfaction à Amboise, Loches, Langeais²³⁰...

La rapidité et la brutalité de l'avancée allemande épargne presque les installations ferroviaires qui ne font l'objet que de quelques bombardements à Tours en juin 1940²³¹ : seul le centre ville est ravagé pour le contrôle des ponts stratégiques sur la Loire. Dans la nuit du 5 au 6 juin, la gare de Tours et ses ateliers sont violemment bombardés, la plupart des impacts se situant trop à l'ouest, sur le quartier populaire de la rue Blaise-Pascal²³². Déjà victime de dégradations lors de la guerre de 1870, le viaduc de Saint-Cosme est attaqué le 19 juin : trois arches sud sont gravement endommagées. Elles seront reconstruites dans les mois suivants²³³. Les Allemands, parfaitement conscients de l'importance stratégique et du potentiel industriel des installations ferroviaires du site de Tours-Saint-Pierre, mettent le nœud ferroviaire au service de leur effort de guerre... et en font la cible privilégiée des bombardements alliés.

En janvier 1944, dans le cadre de la désorganisation des communications ferroviaires en vue d'appuyer les opérations du Débarquement, les Alliés élaborent le *Transport Plan* (appelé aussi *Desert Rail*). Il s'agit d'empêcher les Allemands d'acheminer rapidement des renforts aux troupes qui lutteront contre les Alliés au moment de l'établissement de la tête de pont en Normandie²³⁴. Dans les premiers mois de l'année, l'objectif est de perturber en profondeur l'appareil productif de la S.N.C.F. en procédant à la destruction d'ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant, de dépôts traction, d'installations des gares de triages, d'ouvrages d'arts. Pour atteindre ce but et également éviter d'éveiller les soupçons allemands sur une zone probable de débarquement, ces attaques concernent une large fraction du réseau ferré français.

L'examen d'une carte géographique et d'une carte ferroviaire explique aisément l'importance du nœud ferroviaire tourangeau dans ce front aérien sur les arrières de l'occupant. L'axe Tours-Le Mans qui se prolonge sur Caen mène directement aux plages du Débarquement. La radiale par Châteaudun, Montoire, Château-du-Loir permet, en retrait du front, l'approvisionnement et l'organisation de l'arrière stratégique à partir duquel peuvent se faire les contre-offensives. L'axe Tours-Nantes mène, à la fois, à la façade atlantique et à la Bretagne. A partir de Saumur, Thouars, Loudun, des radiales permettent, à leur tour, l'organisation du même dispositif défensif en profondeur sur la rive gauche de la Loire. L'axe Tours-Bordeaux est, avec ceux du centre de la France, une des voies privilégiées pour faire remonter sur le front de Normandie les unités allemandes stationnées dans le Sud-ouest, entre autres la SS Panzer Division *Das Reich*. Les deux axes

²²⁹ Site Internet du Sénat. <http://www.senat.fr/evenement/archives/D38/dispo.html>.

²³⁰ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 869.

²³¹ Claude Monin, *La Touraine sous les bombes*, C.L.D., Chambray-lès-Tours, 2000, 351 p., ill. P. 46.

²³² Pierre Leveel, *Ibid.*, p. 878.

²³³ Pierre Mestat, Françoise Roullier, *Op. cit.*, p. 244.

²³⁴ Claude Monin, *Ibid.* p. 151.

Tours-Paris constituent, par le nombre de leurs voies principales, leur électrification, l'importance de leurs trafics, l'artère vitale pour l'acheminement de renforts en hommes et en matériel vers la zone des combats. Des axes, a priori, moins importants comme Tours-Vierzon ou Tours-Châteauroux se révèlent tout aussi cruciaux dans la mesure où ils peuvent constituer d'excellents itinéraires de substitution.

La destruction massive des installations ferroviaires de l'agglomération tourangelle débute au printemps 1944 : le 11 avril, dans la nuit, cent quinze bombardiers anglais déversent leurs bombes incendiaires sur le Magasin général et la fonderie de la S.N.C.F., les ateliers de la C.I.M.T. à Saint-Pierre-des-Corps²³⁵. Ce qui n'est pas anéanti cette nuit-là disparaît lors de la terrible attaque aérienne du 14 juin : la gare de Saint-Pierre est rasée. La commune, pourtant encore largement rurale, de La Ville-aux-Dames est de celles qui souffre le plus des bombardements, en raison de la présence sur son territoire d'une usine de guerre et des gares de triage de Saint-Pierre-des-Corps²³⁶. Miraculeusement, malgré de violents bombardements, la gare de Victor Laloux est presque épargnée par l'orage d'acier²³⁷. Dans le dépôt de Tours, on dénombre cinquante et un points d'impact et trente-deux locomotives ont déraillé. Trois postes d'aiguillage sont atteints dont le poste central qui est inutilisable. La rotonde, le corps de garde, la plaque tournante, l'estrade de chargement de charbon de Tours sont anéantis, ainsi que le bâtiment de la Petite Vitesse, les postes O, L, N et I (partiellement). Atteints par deux cents bombes, les ateliers sont gravement ou partiellement sinistrés.²³⁸ Les bâtiments et l'outillage ont énormément souffert. L'atelier de montage, grâce à la robustesse de sa structure, est relativement épargné. De ce fait, les ponts roulants de vingt-cinq et cinquante tonnes le sont également. Ainsi, vu les besoins pressants de matériel, les ateliers reprennent une activité partielle, dans les locaux subsistants²³⁹. De nombreuses autres installations sont inutilisables (économat, dispensaire, réserves de vivres, cantine, entretien, école d'apprentis, salle de culture physique).

Tous les ponts ferroviaires sont détruits. Les attaques aériennes rendent le viaduc de Saint-Cosme inutilisable de juin à septembre 1944. Quinze arches sont détruites ainsi qu'un assez grand nombre de piles²⁴⁰. Sa mise hors service s'avère terriblement coûteuse. Le prieuré voisin de Saint-Cosme est dévasté par les bombes : le sous-prieuré est rasé et le régulier en partie détruit²⁴¹. Une partie des constructions de la Riche est également détruite ou endommagée²⁴². La partie occidentale de Saint-Cyr souffre également beaucoup des bombardements anglo-américains répétés pendant l'été 1944. Presque toutes les maisons

²³⁵ Fonds Marticorena-Krier. Rapport du responsable incendie de la S.N.C.F. à Tours sur le bombardement du 11 avril 1944 des installations ferroviaires de Saint-Pierre-des-Corps.

²³⁶ Robert Ranjard, *La Touraine archéologique*, 8^e édition, Joseph Floch Imprimeur-Editeur, Mayenne, 1981, 737 p., 11 plans. P. 687.

²³⁷ Claude Monin, *Op. cit.*, pp. 155-156.

²³⁸ AD 37, 10 W 12.

²³⁹ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op. cit.*, p. 80.

²⁴⁰ Pierre Mestat, Françoise Roullier, *Op. cit.*, p. 244. Ce n'est qu'en 1946 que sa réfection est achevée, donnant à l'ouvrage son aspect actuel.

²⁴¹ Robert Ranjard, *Op. cit.*, p. 255.

²⁴² Robert Ranjard, *Ibid.*, p. 552.

constituant le hameau des *Maisons Blanches* sont alors détruites, en particulier le manoir *du Coq* qui, construit sur le coteau, dominait la vallée²⁴³.

En se repliant, les Allemands détruisent, à leur tour, ce qui avait été épargné par les bombardements alliés. Le 22 août, ils sabotent le viaduc de Saint-Cosme, le pont Bonaparte, le pont Wilson. Le 28, ils font sauter le poste d'aiguillage de la gare de triage de Saint-Cosme. Le 31 août, c'est le tour du pont de la Vendée qui avait résisté aux attaques aériennes et que les alliés auraient préféré prendre intact. La machine d'alimentation en eau, située à Beaujardin, est détruite par les Allemands lors de leur retraite²⁴⁴. Ironie de l'Histoire : ceux qui, la veille encore, défendaient avec acharnement les installations ferroviaires sont ceux qui, le lendemain, les détruisent... Avec l'évolution de la situation militaire, l'intérêt stratégique de la désorganisation du réseau ferroviaire a changé de camp.

A lui seul l'ensemble ferroviaire Tours-Saint-Pierre-des-Corps est victime de cinquante et un bombardements lourds qui totalisent 582 tués. Saint-Pierre détruit à 85 %, est la commune la plus meurtrière du département, avec trente-deux attaques, 3500 tonnes de bombes déversées et 9000 points d'impacts²⁴⁵. Les installations sont totalement dévastées : il faut tout reconstruire. On déblaie à la pioche, à la pelle, à la main ; prudemment car des bombes à retardement explosent encore et tuent... Le 17 avril 1944, neuf jeunes des Chantiers de Jeunesse périssent en voulant dégager une bombe non explosée avec des moyens de fortune²⁴⁶. Au total, réparties sur une centaine d'hectares, 130 kilomètres de voies et 114 kilomètres pour les lignes caténares sont inutilisables dans les gares de Tours et de Saint-Pierre, 70 000 m² de bâtiments sont anéantis ou très endommagés²⁴⁷. Sur 9000 véhicules, 7000 n'existent plus... Les trains ne peuvent plus guère passer malgré les efforts désespérés des cheminots pour remettre en état des installations entre deux attaques...

²⁴³ Robert Ranjard, *Ibid.*, p. 594.

²⁴⁴ AD 37, 141 W 52. L'alimentation en eau (et également la qualité de celle-ci) est un souci constant des compagnies de chemin de fer... et de l'armée (voir notamment CAH SNCF, 0039 LM 35 : Prise d'eau. Carte des alimentations d'eau et tableau de renseignements sur l'alimentation en eau du 2^e arrondissement du P.O., établie le 29 novembre 1886). Une locomotive à vapeur *Pacific 141* consomme 200 litres d'eau au kilomètre...

²⁴⁵ Illustration N° 6 : Tours en 1945 ; localisation des destructions. Illustration n° 7 : Plan des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps montrant les points de chute des bombes explosives.

²⁴⁶ Fonds Marticornea-Krier. Dépêche télégraphique du P.C. de la gare de Tours du 17 avril 1944 : « Vers 14 h 00 au cours des travaux de déblaiement aux environs du Poste S du triage de Saint-Pierre-des-Corps une bombe à retardement a été mise à découvert par une équipe de jeunes gens des Chantiers de Jeunesse ; ces derniers ayant essayé de désamorcer la bombe avec leurs outils, celle-ci a explosé, neuf d'entre eux ont été tués et trois ont été blessés. »

²⁴⁷ Sébastien Chevereau, *Op. cit.*, p. 191.

Chapitre 6 - Du lent estompement au retour en force du rail dans le paysage

Paradoxalement, pendant un temps, ces destructions massives qui bouleversent alors le paysage ferroviaire tourangeau masquent la crise qui frappe le chemin de fer depuis le début des années 1930. A l'apogée du réseau ferré français vers 1929²⁴⁸ succède très vite une période de doute, de recul du rail entamée dès l'avant-guerre. Selon l'expression de K.M. Williams²⁴⁹, un processus « *de substitution technologique radicale* » dans le domaine des transports s'esquisse dans l'entre-deux-guerres, puis s'amplifie après 1945. Il remet dramatiquement en cause la suprématie, jusque là indiscutable et indiscutée, du chemin de fer au profit du transport aérien et surtout automobile, plus apte par sa malléabilité à satisfaire aux besoins d'une société de production et de consommation de masse²⁵⁰. La crise du transport ferroviaire impose, d'abord, une rationalisation des structures (nationalisation des compagnies privées et création de la S.N.C.F. le 1^{er} janvier 1938) ; ensuite des évolutions technologiques (électrification du réseau, automatisation des installations...) financées en partie par la réduction drastique des effectifs, des restructurations massives de l'appareil de production qui se traduisent, à terme, par une modification en profondeur du paysage ferroviaire.

Les ravages de la guerre... dissimulent la crise antérieure du chemin de fer

Très rapidement, parce que le chemin de fer est alors vital pour le ravitaillement des populations, indispensable pour le redémarrage de l'économie, les travaux de remise en état sont menés avec ardeur. Les premières voies du triage de Saint-Pierre sont refaites dès le mois de novembre 1944. Moins touchée, la ligne Tours-Vierzon est ouverte à nouveau à la circulation dès le 15 septembre 1944. Le 3 décembre 1944, c'est la ligne Tours-Bordeaux qui fonctionne jusqu'à Libourne, puis la ligne Paris-Bordeaux dans son

²⁴⁸ Par apogée, j'entends essentiellement l'extension maximale du réseau ferré français, tant principal que secondaire, qui se traduit par un maillage extrêmement serré du territoire (aucun village n'est alors à plus de quinze kilomètres d'une station de chemin de fer); l'acmé de l'effectif cheminot culminant à 516 000 pour l'ensemble du réseau ferré français et environ 8600 pour le site ferroviaire de Tours-Saint-Pierre; l'optimum technique atteint par la traction vapeur.

²⁴⁹ Trevor I. Williams, *A History of Technology, tome VII*, Clarendon Press, Oxford, 1978, pp.691-1530, cf. p. 691.

²⁵⁰ François Caron, *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Collection « L'évolution de l'humanité », Editions Albin Michel, Paris, 1997, 525 p. P. 263 : « *Substitution des produits d'abord : du transport aérien au transport maritime et ferroviaires pour les voyages à longue distance, du transport routier au transport ferroviaire pour les voyageurs aussi bien que pour les marchandises. Substitution de procédés ensuite : du moteur diesel au moteur à vapeur dans le transport maritime ; de la traction électrique ou diesel à la traction à la vapeur dans les chemins de fer. Substitution de matériaux enfin, étroitement associées aux précédentes. Il ne s'agit pas de simples processus de substitution. La technique a fait naître des formes nouvelles de voyage et de transport des marchandises. Le développement des voyages touristiques s'inscrit dans l'évolution des schémas de consommation. Ces voyages constituent un trait marquant de la société de masse. Les transports de marchandises ont été soumis successivement à deux contraintes, celle de la nécessaire rationalisation des opérations dans l'entre-deux-guerres, celle d'une croissance vertigineuse des trafics à partir de 1945.* »

intégralité le 10 février 1945 avec le rétablissement provisoire du pont de Montlouis. Le trafic Tours-Nantes reprend le 28 janvier, et Tours-Le Mans, le 14 juillet 1945. La réouverture des lignes régionales vers Chinon et Loches est demandée avec insistance par les populations locales et leurs élus²⁵¹. La désorganisation du pays, la pénurie de moyens retardent l'avancement des travaux²⁵². Les installations les plus importantes sont réparées ou même reconstruites²⁵³. La gare de Tours est rapidement remise en état et équipée d'un poste d'aiguillage récupéré dans une autre gare de la région. La reconstruction de la gare de Saint-Pierre-des-Corps est d'abord provisoire : on édifie un modeste bâtiment en bois surmonté d'une tour-beffroi à deux niveaux abritant l'indispensable horloge. Celle de gares plus modestes suit rapidement²⁵⁴.

Mais, dans une large mesure, le relèvement des installations qui s'amorce reprend des projets d'avant-guerre. Prévus de longue date et différés seulement par le conflit, ils rendent obsolète toute tentative de reconstruction à l'identique des installations. Ils expliquent, pour une bonne part, les plans d'urbanisme de l'immédiat après-guerre ainsi que tous les projets de restructuration de l'espace urbain où des emprises ferroviaires sont touchées.

Ainsi, au début de l'année 1944, la S.N.C.F. prévoit d'électrifier entièrement son réseau ferré sur la région de Tours. Il s'agit d'étendre l'électrification entamée sur la ligne Paris-Bordeaux dans les années 1930. Le projet a inévitablement des conséquences considérables sur les installations du nœud ferroviaire. Alimentée en permanence par la caténaire, la locomotive électrique, tout en réalisant de substantielles économies d'énergie, n'est plus assujettie à la contrainte du ravitaillement en eau et en combustible dans une station intermédiaire. Elle peut donc entreprendre des étapes bien plus conséquentes, limitées seulement par la résistance physique du personnel de conduite et du matériel. Plus simple de conception et d'entretien que les puissantes mais délicates et capricieuses locomotives à vapeur, la locomotive électrique réclame moins de soins, de temps de préparation. Son adoption et sa généralisation entraînent, en cascade, une série de révolutions technique, organisationnelle, culturelle et paysagère. En premier lieu, la suppression du dépôt vapeur de Tours et de ses ateliers d'entretien ; ensuite la création d'un dépôt unique à Saint-Pierre-

²⁵¹ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Note, en date du 19 novembre 1945, du préfet d'Indre-et-Loire à M. Gounin, conseiller général, président de l'association des maires d'Indre-et-Loire : « *Depuis le 6 courant, les trains de la ligne de Chinon rentrent en gare de Tours. La reconstruction du pont d'Esvres étant, d'autre part, activement poussée, la rentrée en gare de Tours des trains en provenance de Loches et Châteauroux peut être prévue avant la fin du mois, vraisemblablement vers le 25.* » Le préfet évoque les nombreuses pétitions, délibérations de conseils municipaux, interventions de maires, conseillers généraux, industriels, présidents d'associations professionnelles en tout genre pour que l'on rétablisse le plus rapidement possible les trafics voyageurs et marchandises des lignes de chemin de fer interrompus par faits de guerre.

²⁵² AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre, en date du 21 septembre 1945, du ministre des Travaux Publics et des Transports au préfet d'Indre-et-Loire sur le rétablissement de la ligne de Tours à Loches : « *les travaux en cours sont conditionnés non par une question de main d'œuvre, mais par les attributions de métal.* »

²⁵³ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Arrêté ministériel du 14 juin 1946 du Ministre des Travaux Publics et des Transports déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de reconstruction des installations des gares de triage des communes de Saint-Pierre-des-Corps et La Ville-aux-Dames.

²⁵⁴ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Conférence du 2 mai 1947 à la préfecture sur la reconstruction du Bâtiment Voyageurs de la gare de Vouvray détruit par des bombardements. Lettre, en date du 5 octobre 1948, du chef du 2^{ème} arrondissement de la région Sud-Ouest de la S.N.C.F. au préfet d'Indre-et-Loire au sujet de la reconstruction de la gare de Montlouis.

des-Corps, et pour finir la refonte totale des installations de la gare de Tours et de la gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps²⁵⁵. A court terme, la S.N.C.F. prévoit ainsi un dépôt unique à Saint-Pierre-des-Corps avec cent vingt machines vapeur, cinquante électriques et quinze autorails²⁵⁶. A plus long terme, l'ensemble du site de maintenance pouvait donc être regroupé dans une autre agglomération plus importante. Une menace similaire était déjà apparue à la fin du XIX^e siècle avec le projet d'édification d'une gare de passage à la hauteur du quartier Beaujardin. Cheminots et élus municipaux s'étaient alors émus d'une possible délocalisation des ateliers de la Compagnie du P.O. sur le site de Périgueux. Mais devant l'opposition des cheminots, la S.N.C.F. maintient les ateliers dans le département, à Saint-Pierre-des-Corps. Le nombre des employés sur le site de Tours devait être progressivement ramené à quatre cents en 1947.

Dès les années 1930, la gare de Tours, pourtant reconstruite à peine une génération plus tôt, apparaît comme un obstacle rédhibitoire à la circulation dans la ville, séparant complètement le quartier Blaise-Pascal de celui de la Fuye. Pour remédier à cette situation, plusieurs solutions sont envisagées : le déplacement de la gare et la création d'une gare de passage à Beaujardin ; la gare de Victor Laloux étant utilisée comme palais d'exposition. Mais le projet est difficilement réalisable, car tous les espaces libres sont construits. La construction d'une gare souterraine, semblable à celle d'Orsay à Paris, est également abandonnée, car nécessitant une dépense trop élevée. On envisage aussi de déplacer seulement la gare des marchandises et les ateliers qui encadrent le chemin de fer²⁵⁷. Ce qui étaient encore, avant-guerre, projets chimériques ou plans à long terme nécessitant de longues et âpres procédures d'expropriation, le réaménagement à grands frais du tissu urbain devient brusquement possible. Les tapis de bombes du printemps 1944 ont « aplani » nombre d'obstacles et de contraintes...

Le déclin prononcé et prolongé de l'après-guerre

La Reconstruction achevée, les décennies d'après-guerre marquent un déclin très net du chemin de fer en France qui trouve sa traduction dans le paysage tourangeau²⁵⁸. Ce repli s'accompagne de plusieurs importantes vagues d'aliénation de terrains appartenant à la S.N.C.F., de la fin des années 1940 au milieu des années 1950, puis dans les années 1960 et enfin entre 1983 et 1987.

La première vague correspond essentiellement à des programmes de réalisation de logements collectifs, à Tours et dans sa proche périphérie, dans le cadre de la Reconstruction²⁵⁹. La seconde, d'une plus grande ampleur, est liée à la construction de

²⁵⁵ Sébastien Chevereau, *Op. cit.*, p. 192.

²⁵⁶ AM Tours, Procès-verbal du Conseil municipal du 27 octobre 1948.

²⁵⁷ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 107. L'ouvrage, édité en 1943, évoque des projets des années 1930 et du début des années 1940, donc antérieurs au plan Dorian de la Libération qui s'en inspire et peut alors les réaliser...

²⁵⁸ En fait, le mouvement commence avant guerre : la ligne Tours-Sargé (par Vouvray et Château-Renault) est fermée au service des voyageurs par arrêté ministériel du 31 janvier 1939 approuvant le plan de transport d'Indre-et-Loire.

²⁵⁹ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre du 21 octobre 1954 du Ministère des Travaux Publics au Préfet d'Indre-et-Loire sur l'aliénation d'un terrain de la S.N.C.F. à La Riche en vue de l'édification de logements économiques.

grands ensembles à Tours sur des terrains occupés précédemment par le dépôt Traction et les vastes ateliers de la S.N.C.F. au cœur de la ville²⁶⁰ ou, à Saint-Pierre-des-Corps, pour la réalisation de logements sociaux²⁶¹. La dernière vague, plus tardive et de moindre ampleur, concerne notamment la vente de maisons de gardiens de passage à niveau devenues inutiles²⁶² et d'emprises inutilisées au profit d'entreprises à la recherche de surfaces supplémentaires²⁶³.

Ce repli général du chemin de fer se traduit, dans l'espace urbain, par la disparition d'une grande partie des emprises et des installations qui constituaient depuis presque un siècle une large part du paysage ferroviaire. Le lent déplacement, à partir de l'immédiat après-guerre, de la majeure partie des installations ferroviaires de Tours vers Saint-Pierre-des-Corps permet l'urbanisation d'un vaste secteur proche du centre ville et change, du même coup, totalement la physionomie et l'atmosphère de toute la partie sud de Tours. Des quartiers industriels se muent en cités H.L.M.

Un phénomène similaire, mais selon des modalités très différentes, affecte, à plus grande échelle encore, l'ensemble du paysage de l'agglomération. La fermeture au trafic voyageurs, puis marchandises, de certaines lignes provoque la désaffectation des infrastructures et modifie l'atmosphère des espaces traversés par le rail. En pleine période d'expansion urbaine, de croissance économique et de forts besoins en matière de logement, ces espaces attisent les convoitises²⁶⁴.

L'article 90 de la loi 50.928 du 8 août 1950 fait obligation à la S.N.C.F. de vendre ceux de ses biens devenus inutiles, le déclassement d'une portion de ligne a pour effet de déclencher le processus d'aliénation des éléments qui la constituent. La cession des biens immobiliers n'est cependant entreprise qu'après accord des collectivités locales (départements et communes) à qui, par ailleurs, est reconnu, ainsi qu'à l'Etat, un droit de priorité en vue de l'aménagement d'un domaine public limitrophe, dans le cas où la vente conditionne l'exécution d'un projet déclaré d'utilité publique (aménagement de circuits divers). Hors le cas de vente à l'Etat ou aux collectivités, pour l'exercice de leur droit de priorité, la cession des biens immobiliers en cause est effectuée de gré à gré ou par adjudication publique, au choix de la S.N.C.F. Divers projets de réutilisation des plates-formes ferroviaires voient ainsi le jour. On compte les employer pour la construction de

²⁶⁰ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre, en date du 8 mai 1962, du ministre des Travaux Publics et des Transports au préfet d'Indre-et-Loire sur l'aliénation des terrains de l'ancien dépôt à Tours.

²⁶¹ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre, en date du 5 mars 1960, du ministre des Travaux Publics et des Transports au préfet d'Indre-et-Loire sur l'aliénation d'un terrain de la S.N.C.F. à Saint-Pierre-des-Corps à la Société d'H.L.M. « Centre » en vue de la construction de logements pour les agents de la S.N.C.F.

²⁶² AD 37, 209 W 55 : Suppressions de PN. Arrêtés préfectoraux complémentaires du 17 avril 1958, du 31 juillet 1958 et arrêté préfectoral rectificatif du 2 mai 1960 portant sur la suppression des passages à niveau n°302/5, n°300/3 et n°301/4, situés dans la commune de Tours, sur la ligne des Sables-d'Olonne à Tours.

²⁶³ AD 37, 1614 W 18 : Aliénations, échanges de terrains ou d'habitations. Lettre, en date du 26 janvier 1984, du chef de la division de l'Équipement S.N.C.F., région de Tours au président du Conseil Général pour l'aliénation d'un terrain de 3672 m² à La Riche (gare de Saint-Cosme) au profit de la Société Nouvelle d'Exploitation des Conteneurs ORVAL (SONECO) occupante du terrain afin de donner plus d'aisance à son exploitation et permettre le maintien de trente-cinq emplois.

²⁶⁴ AD 37, 1614 W 16 : Circulaire du ministère des Transports, en date du 21 janvier 1972, au préfet d'Indre-et-Loire sur le recensement des terrains faisant partie du domaine concédé au chemin de fer et non utilisés par celui-ci pour les besoins de l'exploitation.

routes, d'allées cavalières ou de sentiers pédestres²⁶⁵. Même privées de leur raison d'être originelle, les emprises et les infrastructures ferroviaires continuent de marquer le paysage, de l'organiser...

Le renouveau du rail avec l'arrivée de la Grande Vitesse

Le reflux du rail qui semblait irréversible dans les années 1970 est enrayé, au moins pour le trafic voyageurs, par la construction de la ligne Grande Vitesse de Paris à Tours²⁶⁶. Dès 1981, la S.N.C.F. réalise les premières études du TGV Atlantique en liaison avec des responsables locaux et régionaux, « *de façon à en préciser progressivement le tracé, tout en assurant au mieux son intégration dans les sites traversés, et notamment vis-à-vis de l'agriculture et de l'environnement*²⁶⁷. » L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroule du 25 mai au 6 juillet 1983. Par l'ampleur des travaux²⁶⁸, la nature et les dimensions des constructions, la nouvelle ligne ferroviaire provoque un bouleversement du paysage de l'agglomération de Tours. Une série de nouveaux ouvrages d'art modifie radicalement un certain nombre de sites et de points de vue, structure puissamment le paysage et y impose de nouvelles contraintes.

La ligne doit, tout d'abord, quitter le plateau de la Beauce pour rejoindre la vallée de la Loire. Trois ouvrages sont ainsi nécessaires à la traversée nord-sud de la vallée inondable de la Brenne. Sur chaque rive, un viaduc de décharge hydraulique de trente à quarante mètres d'ouverture comprend une pile centrale et deux travées. Le viaduc de franchissement de la rivière, long de quatre-vingt mètres, se compose de deux travées de treize mètres et de trois de dix-huit mètres reposant sur quatre piles. Ensuite, la traversée du vignoble du coteau de Vouvray se fait en totalité par un tunnel à double voie, long de quinze cents mètres environ avec une ouverture maximale de vingt-cinq mètres. Son entrée nord s'effectue dans le site vallonné du *Val César*. Il débouche, au sud, dans le coteau dominant le *Val de Cisse*, près du secteur de la *Vallée Chartier*. Dès sa sortie du tunnel, la ligne nouvelle emprunte un viaduc de 319 mètres d'ouverture (six travées de 42,50 mètres et deux de 32 mètres) qui limite les nuisances au droit du village de Vouvray. Un second viaduc de 308,50 mètres, comportant cinq travées de 47,50 mètres et deux de 35,50 mètres,

²⁶⁵ AD 37, 1614 W 17 : Lettre en date du 6 février 1976 du directeur de la région S.N.C.F. de Tours au préfet d'Indre-et-Loire concernant les lignes déclassées et faisant référence aux décisions prise par le Comité Interministériel d'aménagement du Territoire du 11 juillet 1975.

²⁶⁶ Pour l'arrivée de la Grande Vitesse en Touraine, je me suis appuyé essentiellement sur l'ouvrage de 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. ; l'article de Michel Barberon, « La ligne nouvelle en Touraine : un tracé difficile », *La Vie du rail* n° 2004, 25 juillet 1985, pp 8-12 ; et les ressources des archives départementales : AD 37, 1460 W 32 à 40 : Infrastructures du TGV Atlantique dans l'agglomération de Tours. Paradoxalement, les archives de la S.N.C.F. sur la question, moins accessibles, se sont révélées assez décevantes.

²⁶⁷ Michel Barberon, *Op. cit.*, p. 9.

²⁶⁸ Le tunnel de Vouvray a nécessité trente-deux mois de travaux, le viaduc sur le Cher et la tranchée couverte du coteau de Larçay, dix-huit mois. La réalisation d'un saut-de-mouton, non loin de Monts, pour permettre à la voie 2 TGV de passer sous les voies existantes, a exigé un an de travaux.

permet le franchissement de la vallée de la Cisse. La rencontre avec la Loire se fait par un ouvrage long de 714 mètres, y compris l'ouvrage d'accès. Le viaduc proprement dit mesure 356 mètres, et comporte quatre travées principales de 63 mètres et deux de 52 mètres²⁶⁹.

La Loire franchie, dès l'extrémité de l'ouvrage située sur la commune de Montlouis-sur-Loire, la zone des raccordements est abordée. Trois échangeurs permettent l'organisation complexe des circulations entre la ligne à grande vitesse et les voies des autres lignes. Un premier échangeur à double voie, dit de « Saint-Pierre-des-Corps », offre aux TGV en provenance de Paris d'atteindre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et Tours ou réciproquement. La voie 1 passe sous la ligne TGV. Le raccordement sur la ligne Orléans-Tours se fait à niveau. A fin d'éviter la traversée du nœud ferroviaire particulièrement chargé de Saint-Pierre-des-Corps, les trains ne desservant pas cette gare empruntent le contournement sud de Tours, long de dix-huit kilomètres par l'intermédiaire du second raccordement à voie unique dit de « Montlouis ». Le troisième, à voie unique, dit de la « La Ville-aux-Dames », permet aux trains de marchandises venant du sud d'emprunter la ligne nouvelle pour pénétrer dans le triage, en évitant les cisaillements en gare de Saint-Pierre-des-Corps²⁷⁰.

Etudié par *Architurone*, un atelier d'architecture de Tours, le franchissement de la vallée du Cher est réalisé au moyen d'un ouvrage de 850 mètres (estacade et viaduc). La ligne pénètre ensuite dans le coteau de Larçay par une tranchée couverte de deux cents mètres de long, permettant d'assurer la continuité paysagère du coteau de la rive gauche du Cher. La présence d'anciennes carrières, qu'il a fallu combler préalablement à tous travaux de terrassement, a rendu sa construction délicate. Traitée en lieu de promenade, l'entrée nord de cette tranchée, en retrait de la RN 76 et donc peu visible, comporte un arc de béton destiné, comme à Vouvray, à marquer le passage de la lumière à l'obscurité. Au sud, la ligne du TGV, en grande partie en déblais pour une meilleure insertion dans le site, croise des obstacles importants : la RN 143 Tours-Châteauroux, la RN 10 Tours-Bordeaux, l'autoroute A 10 Tours-Bordeaux et, entre ces deux dernières, la voie ferrée Tours-Châteauroux, avant de se raccorder sur l'artère Paris-Bordeaux, non loin de Monts.

Le nouveau dispositif de franchissement de la Loire se révèle autrement plus spectaculaire²⁷¹ que celui de la voie classique qui, en son temps, avait suscité l'admiration et l'enthousiasme dithyrambique des auteurs du *Guide de Paris à Bordeaux*²⁷². Autrement

²⁶⁹ Voir illustration n° 53.

²⁷⁰ Voir illustration n° 52.

²⁷¹ Michel Barberon, *Op. cit.*, p.10 : « L'étude architecturale de Jean-Yves Barrier a permis de définir les grands principes de réalisation des ouvrages depuis la traversée de la vallée de la Brenne jusqu'au viaduc de la Loire. Il s'agit de fonder ces infrastructures de béton dans le site naturel et de les harmoniser avec l'image moderne du TGV : 'La particularité du TGV est de présenter un caractère linéaire très marqué, de même que l'architecture naturelle des coteaux de la Loire forme également des horizontales marquées dans un paysage très pur. C'est donc grâce à son aspect continu, à la sobriété des volumes et au choix des matériaux utilisés, que la ligne du TGV parviendra le mieux à s'intégrer dans le paysage tourangeau' note-t-il. »

²⁷² *De Paris à Bordeaux : guides itinéraires*, *Op. cit.*, p 173 : « La ligne de fer, qui depuis Blois suivait le cours de la Loire, s'infléchit enfin, trace une grande courbe, et, formant un angle droit avec le fleuve, le franchit sur le magnifique pont de Mont-Louis. C'est l'œuvre d'art capitale, celle qui présentait le plus de difficultés ; la science moderne en a triomphé pleinement, et, malgré les sables mouvants et le cours incertain des eaux [...] »

plus intrusif aussi dans le paysage malgré toutes les tentatives de l'y intégrer au mieux... Certes, la zone des raccordements offre un axe de développement à la nouvelle zone industrielle à l'ouest de Montlouis, mais elle stérilise aussi d'importantes surfaces agricoles réduites à l'état de friches. A l'orient de l'agglomération, elle barre l'horizon d'un mur ininterrompu à travers la Varenne, du coteau de Vouvray à celui de Larçay. La longue saignée du contournement sud, qui sert également de colonne vertébrale à la rocade routière de contournement sud de l'agglomération, bloque définitivement l'expansion urbaine de Saint-Avertin vers l'est et celle de Chambray-lès-Tours en direction du sud. Elle parachève le « *cercle de fer* » qui, depuis plus d'un siècle enserrait Joué-lès-Tours²⁷³... A une échelle plus réduite et avec une moindre ampleur, l'arrivée de la grande vitesse à Tours, au début des années 1990, entraîne de nouveaux bouleversements du paysage urbain. Pour l'essentiel, ils se résument à la complète restructuration de la gare de Saint-Pierre-des-Corps par l'architecte Pierre-Olivier Commarteau et la revitalisation du quartier de la gare par la création d'un « quartier » d'affaires²⁷⁴. Périphérique, enclavé, le quartier de la gare avait toujours manqué d'ampleur architecturale et d'animation.

²⁷³ Voir illustration n° 54.

²⁷⁴ Raymond Lavigne, *Op. cit., Passim*. Mairie de Saint-Pierre-des-Corps, *Touraine à Grande Vitesse*, 1987 et *Le Magazine de la Touraine* n° spécial hiver 1990-1991.

Deuxième Partie

Une agglomération largement modelée par le chemin de fer

Bien que dessiné à grands traits le décor est maintenant planté. Certes, il manque encore beaucoup de chair et d'âme sur ce squelette de voies et d'infrastructures ; mais sa physionomie générale est désormais suffisamment perceptible pour que l'on puisse appréhender les grandes lignes de force qui animent maintenant le paysage de l'agglomération. Si le chemin de fer n'est pas responsable, à lui seul, de l'expansion démographique et urbaine de Tours, et de l'apparition de son agglomération, il y a néanmoins très largement contribué. Il a fourni le prétexte à la démolition des remparts et à l'annexion des communes limitrophes, clés de voûte d'un projet de développement économique et urbanistique. Le réseau des voies de chemin de fer, l'implantation des installations ferroviaires, outre leur indéniable impact sur le paysage du plat pays, ont largement contribué à son urbanisation en lui offrant - ou imposant selon les cas - des axes et des opportunités de développement.

Chapitre 1 - Quand le chemin de fer permet de créer la ville moderne

Largement impliqués dans l'activité ferroviaire naissante, les édiles et les patriciens urbains de Tours ont amplement utilisé l'arrivée du chemin de fer en Touraine pour réaliser leurs projets de restructuration urbaine et de développement économique, concrétiser leurs appétits spéculatifs.

Remodeler la ville : une nécessité vitale

En cette fin de premier XIX^e siècle, Tours est une ville-îlot au milieu d'une mer de prés, de labours et de jardins. Ses murailles ne la protègent plus que de la colère centennale des eaux et servent seulement de support au déploiement de ses promenades. Autrement, la fortification n'a plus qu'un rôle de barrière fiscale²⁷⁵, d'obstacle au remaniement urbain, qu'une fonction quasi « carcérale » de confinement de toutes les tares, de tous les dangers d'un espace citadin encore presque médiéval. Les troubles révolutionnaires des journées de

²⁷⁵ Une des raisons de la volonté de Tours d'obtenir l'annexion de Saint-Étienne est le problème de l'octroi : environ 1200 communes (des villes) sur plus de 36 000 y sont assujetties. Outre le coût de la surveillance indispensable, les problèmes de fermage de l'octroi, la taxation provoque l'exode de l'activité. Réunir Saint-Étienne à Tours, c'est agrandir la zone de perception de l'octroi et récupérer (provisoirement) ceux qui y avait précédemment échappé. Mais c'est aussi déplacer le problème sans le régler : l'activité filant alors vers les communes limitrophes...

juillet 1830 et l'épidémie de choléra de 1832 sont autant de signes précurseurs d'une situation sociale explosive ou, au moins, porteuse de lourdes menaces.

Les magistrats municipaux sont conscients de l'obligation d'aérer et d'assainir la ville, de la nécessité d'éradiquer l'insalubrité afin de permettre son développement économique et urbain. Il faut aussi contenir et contrôler les classes laborieuses et dangereuses dont la population augmente de façon redoutable avec l'exode rural et l'essor de nouvelles activités²⁷⁶. Depuis le XVIII^e siècle, les idées maçonniques exercent une influence discrète mais certaine sur eux et sur l'élite sociale de la ville dont ils ne sont que l'émanation. Pendant les dernières décennies de l'Ancien Régime et tout au long du siècle suivant, l'immense majorité des maires et une proportion conséquente d'adjoints et de conseillers municipaux participent aux travaux des Loges. Aux idées de progrès véhiculées par la Franc-maçonnerie s'ajoute l'influence déterminante des doctrines hygiénistes et des théories urbanistiques sur les programmes éditaires. Dans la grande tradition des réalisations de la seconde moitié du XVIII^e siècle, les projets d'urbanisme sont récurrents depuis au moins la fin des années 1820. En dépit des crises politiques, des changements de régime, des aléas conjoncturels, les maires successifs n'hésitent pas à reprendre à leur compte les projets de leurs prédécesseurs, à les mener à bien. Toujours reviennent les mêmes obsessions hygiénistes (il faut « aérer », « drainer », « assainir »...), les mêmes préoccupations d'aménagement urbain (il faut ouvrir de nouvelles rues rectilignes et parallèles à l'axe nord/sud), la même volonté de faire sauter le verrou des remparts qui ceinture la ville et empêche son expansion vers le sud. On procède par étapes pour ne pas effaroucher les esprits conservateurs, susciter des réactions de rejet de tous ceux dont les intérêts personnels pourraient être lésés, alarmer les communes voisines que l'on espère annexer. Bien que menée par des hommes mis en place et confirmés dans leurs fonctions par la Restauration ou la Monarchie de Juillet, cette politique est rien moins que révolutionnaire dans son essence : transformer radicalement et rapidement la cité pour faire de Tours une ville moderne.

Ainsi, le 3 janvier 1829, le maire de Tours Etienne-Louis Giraudeau²⁷⁷, qui a déjà amélioré l'éclairage public, réformé et perfectionné le système de distribution d'eau, propose un vaste plan d'urbanisme qui prévoit la percée d'une rue de dix mètres de largeur parallèle au Mail depuis la barrière Saint-Eloi à l'ouest au canal du Cher à la Loire à l'est : les actuels boulevards Béranger et Heurteloup qui vont bientôt former l'axe perpendiculaire à la méridienne. A peine désigné, son successeur, Auguste-Eugène Walvein, soumet au Conseil municipal un vaste plan d'embellissement de la ville et de grands travaux qui reprend le programme de Giraudeau et l'amplifie. Au débouché des impasses Chanoineau, du Chardonnet, de Saint-Étienne, du Petit-Pré, il ouvre les rues de La Grandière, de Buffon, Nicolas Simon et trace ainsi un réseau de rues parallèles au futur embarcadère du Paris-Orléans. A deux pas de là, il aménage la future place Jean-Jaurés en faisant édifier de 1840 à 1845 le Palais de Justice, une caserne de gendarmerie donnant sur la rue Royale et un pénitencier. Il achète le terrain pour l'érection du futur Hôtel de ville. Désormais tous les éléments du nouveau centre de gravité de Tours sont en place. Il ne reste plus qu'à créer la nouvelle artère de communication qui supplantera définitivement la Loire et assurera ainsi l'irrigation économique indispensable au développement de la ville vers le sud.

²⁷⁶ « L'augmentation de plus du cinquième de la population durant les dix dernières années ne saurait être attribuée à un excédent des naissances puisque celui-ci n'a été dans ce laps de temps que de 450. Elle est due presque en entier à l'immigration, c'est-à-dire à une affusion considérable de nouveaux habitants venus du dehors, pour être employés, à divers titres, à l'administration des chemins de fer de Bordeaux et de Nantes. » cf. Docteur A. Giraudet, *Op. cit.*, p. 173.

²⁷⁷ Maire de Tours du 28 février 1828 au 9 août 1830.

Mais les contraintes urbanistiques sont fortes. Il y a d'abord la difficulté et le coût exorbitant du remodelage des quartiers nord de Tours, surpeuplés, insalubres, populaires... La restructuration des quartiers plus aisés n'est guère plus évidente en raison de l'opposition des propriétaires craignant d'être lésés dans leurs intérêts, de la faiblesse des finances municipales, de la pusillanimité de l'arsenal législatif permettant d'imposer les travaux indispensables²⁷⁸. De plus, les projets d'urbanisme se heurtent à la barrière physique et émotionnelle du rempart et du Mail... Il faut impérativement trouver un projet suffisamment fédérateur pour convaincre les sceptiques et vaincre les réticences psychologiques : le chemin de fer et son implantation à Tours.

L'arrivée du chemin de fer en Touraine a cette influence décisive sur l'essor et l'issue des grands travaux d'aménagement urbain. Dans l'esprit des élites dirigeantes de Tours, elle offre des solutions aux nombreux et délicats problèmes qui assaillent la ville. Sur le plan urbanistique, la venue du rail sert, tout à la fois, de prétexte, de justification et d'aiguillon à la politique urbaine volontariste menée par le maire Auguste Walvein. En parallèle et en connexion à celle-ci se déploie une intense spéculation.

L'arrivée du rail, cheval de Troie des projets urbanistiques et de la spéculation

Comme je l'ai précédemment exposé, d'habiles manœuvres politiques imposent finalement le choix d'une gare terminus en cul-de-sac et ses inévitables corollaires : l'annexion de la commune voisine et concurrente de Saint-Étienne-extra, la destruction du rempart du XVII^e siècle... Dans son discours de 1843, le conseiller municipal de Tours et rapporteur du projet d'annexion de la commune limitrophe L.G. Juge, n'hésite d'ailleurs pas à déclarer (contrairement à Walvein qui nie l'évidence) que le phénomène de l'urbanisation de Tours vers le sud n'est pas le fruit du hasard, mais bien le fait d'une politique volontariste engagée depuis les années 1830 par la municipalité. La nécessité d'une fusion entre les deux communes n'est donc une « *surprise pour personne* », car l'arrivée du chemin de fer et l'installation d'entreprises modernes comme l'imprimerie Mame attiraient une population de plus en plus nombreuse qui « *étouffait derrière les remparts de la ville de Tours* ». Il ajoute encore qu'il était impossible que la ville s'étendît vers le nord, bloquée par le coteau de Loire, quant à l'est et à l'ouest de la commune, ils n'étaient plus les axes de développement économique depuis le XVIII^e siècle²⁷⁹.

L'implantation de l'Embarcadère à l'emplacement d'une des anciennes portes bastionnées de la ville est le prétexte idéal pour ouvrir une brèche fatale dans les fortifications²⁸⁰. D'ailleurs, l'annexion de Saint-Étienne rend indispensable la destruction des remparts et

²⁷⁸ La loi de 1807 sur l'alignement laisse l'initiative à la bonne volonté du propriétaire. « *C'est à l'occasion d'une démolition que le plan s'applique et l'interdiction de réparer, peu efficace, ne fait que conduire à la taudification. Le champ de l'expropriation est lui-même strictement limité, dans ses motifs, et les surfaces que la collectivité peut retenir : le terrain nécessaire aux voies et travaux d'art, rien de plus. Quant aux dispositions qui permettent aux pouvoirs publics de récupérer sur le propriétaire la plus-value produite, elles tiennent une grande place dans la littérature des débats municipaux.* » Cf. Maurice Agulhon (dir.), *Op. cit.*, p. 109.

²⁷⁹ AM Tours, série D, séance extraordinaire du conseil municipal du 27 décembre 1843.

²⁸⁰ Illustration n° 14 : Plan parcellaire des abords de l'Embarcadère (1845).

remet en cause le Mail afin de pouvoir raccorder les réseaux viaires des deux communes²⁸¹.

On assiste alors, dans la partie méridionale de Tours et le faubourg de Saint-Étienne-extra, à la naissance de nouveaux quartiers « dopés » par l'annexion de la commune limitrophe déjà en plein essor urbain et l'arrivée du chemin de fer. La zone est le théâtre et l'enjeu d'une importante spéculation foncière et immobilière. L'identité des spéculateurs et leur convergence d'intérêt avec la politique volontariste d'expansion urbaine de la municipalité expliquent, dans une large mesure, les manœuvres et les querelles autour de ces questions²⁸².

Ainsi, Auguste Walvein et le député Alexandre Gouïn soutiennent le projet de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Morandière, qui place l'embarcadère sur le Mail face à la rue Buffon²⁸³. Et pour cause : Alexandre Gouïn est dénoncé comme un des spéculateurs ayant des terrains à Saint-Étienne en face de la rue Buffon : « *La rue Borgne passera près des terrains que possède M. Champoiseau au pied du rempart. La rue Chanoineau longera les terrains de M. Ernous et traversera ceux de plusieurs propriétaires qui sont réunionnistes, ou de leurs mandants. La rue Sagey traversera la rue de la Dolve, les propriétés de madame Petit de Vauzelles. La rue du Chardonnet prendra au-delà du rempart un petit chemin qui conduit à la propriété de M. Henri Vaslin, réunionniste. La rue de Buffon passera au pied du rempart dans les terrains de M. Bruslon, arrivera au chemin des Césars, au coin duquel est la propriété de MM. Alexandre et Henri Gouïn, et de là, passant par les terrains de Saint-Lazare, où nous retrouvons M. Ernous parmi d'autres propriétaires, elle se dirigera sur Saint-Avertin. Pour la rue Saint-Maurice nous nous sommes déjà expliqués. Son prolongement reliera, à travers Saint-Lazare, les deux coteaux de la Loire et du Cher, et à la tête des intéressés nous rencontrons ici M. Viot-Prudhomme, membre du conseil municipal et du conseil d'arrondissement, propriétaire pour partie de l'île Hocquart. Ajoutons qu'il y a un an M. Jacquemin, autre membre du conseil municipal a signé une pétition pour obtenir le percement du rempart vis-à-vis de la rue Saint-Maurice*²⁸⁴. »

²⁸¹ Le caractère inéluctable de cette opération était déjà décrit - et dénoncé - dans le mémoire en défense des édiles de la commune de Saint-Étienne : « *Quant au plan d'ensemble des voies de communication entre les deux communes, il existe, et par conséquent il est à l'état d'exécution. Cet ensemble, cette harmonie seront toutefois rompus par le mail et les remparts, à moins que M. le maire de Tours ne nourrisse la secrète pensée de détruire la belle promenade de Tours, déjà tant de fois menacée et plusieurs fois attaquée sous prétexte d'améliorations. S'il en était ainsi, la passion d'ouvrir des rues et par suite la spéculation sur les terrains et sur les constructions trouveraient un aliment nouveau dans l'accomplissement d'un pareil projet. Aux charges existantes, aux frais de remblaiement, de pavage, d'éclairage nécessités par tant de rues exécutées ou en cours d'exécution, s'ajouteraient des charges et des frais nouveaux, et le taux des loyers descendrait encore.* » Cf. *Mémoire pour la commune de Saint-Étienne*, p. 6.

²⁸² Le mémoire pour la commune de Saint-Étienne dénonce (p. 4.) une spéculation effrénée : « *De là les spéculations sur les terrains vivement excitées, une fièvre de construction partout répandue, une ardeur de projets si contagieuse, que certains membres des conseils délibérants n'ont pu se défendre de prendre à certaines entreprises de ce genre un intérêt plus ou moins ostensible. Nous ne ferons pas ici une liste de noms propres : mais qui ne sait combien de personnes influentes par elles-mêmes ou par leurs relations figurent ou figureront, sous couleur d'intérêt public, parmi les partisans d'une réunion qui doit servir leur intérêt particulier.* »

²⁸³ *Journal d'Indre-et-Loire* du 19 février 1843.

²⁸⁴ *Mémoire pour la commune de Saint-Étienne*, p. 23. Les Viot appartiennent à une famille de marchands et de négociants de Tours. L'un d'eux, Hyacinthe Viot, négociant en soies comme ses ancêtres, devient maire de Tours le 26 septembre 1815, il est reconduit dans ses fonctions en 1821. Jean-Bernard-Toussaint

La spéculation foncière et immobilière est importante et difficilement niable. En revanche, l'existence d'un véritable « pacte de spéculation » est loin d'être établi. A eux seuls, les réseaux de sociabilité où s'entrecroisent et interfèrent liens du sang, alliances d'affaires, affinités philosophiques et politiques suffisent à rendre inutile un complot formel. Par ailleurs, depuis parfois des générations, des familles du patriciat urbain possèdent de nombreux terrains dans la Varenne. Des domaines agricoles, servant à l'occasion de résidences campagnardes, se transmettent par héritage, constituent une dot²⁸⁵. Néanmoins, des alliances de circonstance, des opérations financières communes ont vu le jour. De nombreux conseillers tourangeaux ont acheté des terrains à Saint-Étienne dans le but de spéculer, certains de l'importance que prendrait ce lieu. C'est notamment le cas du maire Auguste Walvein²⁸⁶. Ainsi, le percement du boulevard Heurteloup, qui favorise l'installation de riches hôtels particuliers sur tout le côté nord de la promenade, est œuvre de quelques décideurs : le maire Walvein, le banquier Gouïn ou encore l'industriel Mame qui détiennent des terrains dans ce secteur²⁸⁷.

Mais les notables de Tours ne sont pas les seuls à détenir des propriétés sur le territoire des deux communes. Pierre Thiou, ancien négociant et conseiller municipal de la commune de Saint-Étienne-extra... et beau-père de Galpin Thiou, le dernier maire de Saint-Étienne et dénonciateur des spéculateurs, y possède des terrains. Ils s'étendent de la rue de Nantes - laquelle se prolongeait alors par la rue Buffon -, jusqu'au chemin de Saint-Avertin (l'actuelle rue Edouard Vaillant) au beau milieu de ce qui va devenir l'emplacement de l'Embarcadère. En 1850, une maison lui appartenant, située près de la chapelle Saint-Lazare, est démolie pour l'érection d'ateliers. A nouveau, on le sollicite en lui achetant une seconde parcelle de vingt ares localisée dans les pâtis Saint-Lazare entre le Cher et la levée²⁸⁸.

En parallèle, l'urbanisation et le développement économique du plat pays

La mise en place progressive du paysage ferroviaire et l'urbanisation qui en résulte s'accompagnent du recul concomitant des activités agricoles et du mode de vie rural. Il se réalise selon un calendrier, des rythmes et des modalités propres à chaque commune de l'agglomération. L'ancienneté, la nature et l'ampleur des installations ferroviaires modèlent ce processus et sont à l'origine de ces situations particulières qui, isolément, pourraient faire douter de l'unicité du phénomène. Tours – ou plus exactement l'ancienne

Jacquemin-Bellisle (1789-1853) est l'auteur du palais de Justice, de la gendarmerie et du pénitencier de Tours dont l'inauguration a lieu le 11 novembre 1843.

²⁸⁵ C'est, notamment, le cas des La Grandière et de leurs parents par alliance les Gouïn. Henri Gouïn, le frère d'Alexandre Gouïn, détient vingt-sept ares en terres, cour et jardins dans les pâtis de Saint-Lazare où s'élèveront bientôt les installations industrielles de la gare. Honoré de la Grandière, parent par alliance du précédent, est propriétaire de terrains aux alentours de la rue de Rivoli (au passage des voies de la ligne Tours-Nantes).

²⁸⁶ Stéphanie Macquarez, *Op. cit.*, p. 30.

²⁸⁷ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, pp. 50-51.

²⁸⁸ 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. PP. 159-160.

commune de Saint-Étienne-extra – est ainsi affecté en premier ; puis Saint-Pierre-des-Corps, en raison de l'inévitable déplacement du centre de gravité du noeud ferroviaire ; ensuite, par extension, La Ville-aux-Dames. A l'autre extrémité, le caractère champêtre de La Riche est remis en cause plus tardivement par le chemin de fer : lors des deux conflits mondiaux. La Première Guerre mondiale impose l'élargissement de la plateforme ferroviaire en raison du quadruplement des voies de la ligne de Tours à Nantes, la création de la gare de triage de Saint-Cosme qui déleste le centre surchargé de Saint-Pierre²⁸⁹. Les conséquences urbanistiques de la Seconde Guerre mondiale entraînent l'abandon des installations ferroviaires au centre de Tours, et, à son tour, le déplacement des installations industrielles qui y sont raccordées. La situation de Joué-lès-Tours est bien différente : ce n'est pas la logique d'exploitation du noeud ferroviaire qui est à l'origine du reflux de la ruralité mais la géographie ferroviaire. La profonde et large saignée de la tranchée ferroviaire de la ligne de Bordeaux se creuse à travers les terres parmi les plus fertiles et les mieux mises en valeur de la commune ; elle scinde, ravage domaines et vignobles. Le « *cercle de fer* » de la ligne des Sables d'Olonne achève le compartimentage et l'isolement de la commune.

Même dans les zones les plus tôt touchées, le procès d'urbanisation est lent, procédant par bonds successifs. Il faudra plus d'un siècle pour couvrir d'asphalte et de béton les pâtis de la Varenne de Saint-Étienne. Ruisseaux, terrains marécageux, jardins et fermes font longtemps encore partie du paysage urbain. A l'arrivée du chemin de fer, la majeure partie du territoire de Saint-Étienne-extra est encore couverte de cultures, de pâtis²⁹⁰, même si de nouvelles rues transversales à la route Royale (l'actuelle avenue de Grammont) joignant la route de Chinon à l'est se sont ouvertes. Elles accueillent les hôtels particuliers ou les petits commerces venus s'installer à proximité du futur Embarcadère prévu, jusqu'en 1844, au niveau du pont de l'Archevêché²⁹¹. Le secteur de l'Embarcadère, pourtant le plus tôt urbanisé, conserve longtemps un caractère champêtre. L'église Saint-Étienne est construite en 1869-1874 au milieu d'une plaine maraîchère²⁹². La rue Blaise Pascal, après avoir été le « chemin vicinal n°10 » de la commune de Saint-Étienne extra, dessert la rue Parmentier qui, jusqu'en 1883, porte le nom évocateur de *la Grenouille* en raison du caractère marécageux de la zone²⁹³. La rue de la Fuye est ouverte en 1861 et tient son nom d'une ferme vendue la même année²⁹⁴. La rue des Guetteries, ouverte dès 1889 en bordure des entrepôts du chemin de fer, rappelle le nom d'un lieu-dit et celui d'une ferme de la commune de Saint-Étienne²⁹⁵. La rue de la Dolve est construite sur le tracé de l'un des

²⁸⁹ AD 37, S 2507 : Projet d'avant-gare de Saint-Cosme.

²⁹⁰ AM Tours, Série D, boîte III.16, vente des pâtis communaux de Saint-Étienne.

²⁹¹ AM Tours D, boîte III.16, fusion de Saint-Étienne, récapitulatif des travaux de voirie de la commune de 1835 à 1845.

²⁹² R. Vivier et E. Millet, *Ibid.*, p. 109.

²⁹³ Hélène Vialles, *Tours pas à pas. Ses rues, ses monuments, ses hommes célèbres*, Horvath, Roanne, 1985, 206 p, ill., p. 173.

²⁹⁴ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 166.

²⁹⁵ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 168.

petits ruisseaux de la campagne tourangelle²⁹⁶. Un peu plus bas, la rue d'Entraigues n'est ouverte qu'en 1844 sur des terrains maraîchers achetés par la commune de Saint-Étienne²⁹⁷. La rue de Metz s'est d'abord appelée rue de l'Horticulture en raison des nombreuses pépinières qui s'y trouvaient²⁹⁸. Plus au sud, la place de la Liberté est établie sur des terrains dépendants de la ferme du *Grand Morier*, acquis par la ville en 1865²⁹⁹. La rue Febvotte, qui s'y raccorde, est créée sous le nom de rue de la Grange-du-Perray³⁰⁰. Sous le Second Empire, le Jardin des Prébendes d'Oé est aménagé sur une partie des terres rendues marécageuses par les eaux du ruisseau de l'Archevêque³⁰¹. Au n°168 de l'avenue de Grammont s'élevait encore dans les années 1930, entourée de prairies de bonne qualité, la ferme de *la Belle-Fille* où les Tourangeaux allaient le matin du 1^{er} mai boire le « *lait de mai* »³⁰². Jusqu'aux grands travaux d'aménagement urbain des années 1950 et 60, la ceinture verte des jardins ouvriers et des lopins cheminots exploités le long des voies s'étend encore entre la levée et le Cher, avant d'être repoussée sur les rives du Petit Cher. Après Tours, le village de Saint-Pierre-des-Corps est le premier et le plus profondément touché par ce processus. Dès 1855, la construction des courbes de raccordement et de la gare de manœuvre enclenche la lente transformation d'un village de paysans et de mariniers tourné vers la Loire en une ville ouvrière et industrielle bâtie le long des voies ferrées et - dans une large mesure - pour le chemin de fer. Les transformations et agrandissements successifs de la gare et de ses installations³⁰³ vont, par la suite, déborder sur le territoire de la commune voisine de La Ville-aux-Dames. L'urbanisation va être lente et anarchique, ne démarrant réellement qu'à l'extrême fin du XIX^e siècle avec la reconstruction de la gare de Tours et le déportement sur Saint-Pierre d'une partie de son activité³⁰⁴.

Le développement de l'activité ferroviaire, grande dévoreuse d'espace, se réalise longtemps au détriment du monde rural pour plusieurs raisons. D'abord, la faible

²⁹⁶ R. Vivier et E. Millet, *Ibid.*, p. 139-140 : La Dolve, ruisseau de ceinture, coulait à ciel ouvert. Elle a été voûtée à partir de 1855 par les propriétaires des terrains riverains. Par suite d'un mauvais fonctionnement provenant du défaut de curage et d'une section trop petite, cet égout fut supprimé à la fin du XIX^e siècle.

²⁹⁷ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 125.

²⁹⁸ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 139.

²⁹⁹ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 148.

³⁰⁰ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 127.

³⁰¹ Hélène Vialles, *Ibid.*, p. 142.

³⁰² Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p.301. et R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p. 109.

³⁰³ AD 37, S 2464 – S 2465 – S 2466 – S 2467 et S 2468 : Agrandissement de la gare de Saint-Pierre-des-Corps. Illustration n° 21 : Plan des installations de la gare de Saint-Pierre-des-Corps dans leur configuration de 1894. Illustration n° 23 : Le dépôt des machines et les Magasins Généraux (plan de 1939). Illustration n° 24 : Les installations de la C.I.M.T et la gare de Saint-Pierre-des-Corps (plan de 1939).

³⁰⁴ R. Vivier et E. Millet, *Ibid.*, p. 117. En 1943, les auteurs évoquant Saint-Pierre expliquent : « *Il y a 50 ans, cette commune ne comprenait encore que quelques groupements de fermes disséminées dans la plaine. [...] la population indigène des varenniers a conservé, au bord de la Loire, de vastes espaces de cultures où se trouvent les exploitations maraîchères. Ces jardiniers ont mis longtemps obstacle à un plan de voirie rationnel qui aurait apporté un peu d'ordre dans le chaos de la banlieue. Encore aujourd'hui le voyageur étranger à Tours trouve difficilement dans le tracé sinueux des rues celle qui conduit à la gare de Saint-Pierre-des-Corps.* »

urbanisation au début de notre période : les espaces traversés sont alors essentiellement ceux de la ruralité. Ensuite, la moindre valeur des terres agricoles par rapport à celle des terrains en milieu urbain. Enfin, la faiblesse des appuis et des relais politiques des petites communautés villageoises. Face aux appétits des compagnies de chemins de fer, aux décisions de la puissance publique, elles ne peuvent présenter la même capacité d'opposition et de résistance que les villes. La lecture des dossiers d'expropriation ou d'achat à l'amiable de terrains en apporte la démonstration : ce sont des milliers d'hectares de champs, de pâturages, de jardins, de bois³⁰⁵ qui sont ainsi absorbés pour la construction des lignes, des gares, des triages, des ateliers... Et autant qui sont rendus inexploitable, non rentables ou d'un rapport moindre par les nouvelles contraintes qu'impose le rail³⁰⁶. Néanmoins, si le chemin de fer réduit les surfaces agricoles des villages de l'agglomération tourangelle il n'en fait pas pour autant des déserts humains, des territoires réduits à la misère. Depuis le Second Empire, les villages du département voient leur nombre d'habitants diminuer... à l'exception de ceux des environs de Tours³⁰⁷. Les causes de ce recul sont bien connues : natalité affaiblie ; appel de la ville et des usines chez les jeunes ruraux, notamment chez les cadets de famille qui n'auraient pas d'exploitation à reprendre, et chez les ouvriers agricoles ; effets du progrès technique, où la machine commence à remplacer « le travail de bras ». Insensiblement, les villages du plat pays se transforment en banlieues ouvrières logeant et, de plus en plus, fournissant du travail à ceux que la campagne ne peut plus nourrir³⁰⁸. Dans le même temps, ils continuent leurs activités agricoles traditionnelles comme en témoigne l'étude du Ministère de l'Agriculture en 1910 sur la petite propriété rurale en France³⁰⁹ : « *les environs de Tours, région de cultures maraîchères, fruitières et florales, sont divisées en très petites propriétés. La région de Vouvray, essentiellement viticole, comporte des propriétés légèrement plus étendues que les précédentes.* » Trois générations plus tard, la situation est encore globalement la même. Ainsi, dans les années 1980, La Riche se consacre toujours à la culture légumière et florale et compte encore une dizaine d'horticulteurs-pépiniéristes et une vingtaine de maraîchers. Sur les 818 hectares du territoire communal, seuls 220 sont utilisables pour l'agriculture, et

³⁰⁵ AD 37, 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 – 2458 : Actes d'acquisition des terrains sur la ligne Orléans/Tours. S 2488 et 2489 : Actes d'acquisition sur la ligne Tours/Bordeaux. S 2496 : Actes d'acquisition (1848-1851) et S 2497 : Actes d'achat à Tours, La Riche (ligne Tours/Nantes). S 2513 : Tours, La Riche (ligne Tours/Le Mans). S 2528 : La Ville-aux-Dames, Montlouis (ligne Tours/Vierzon). S 2536-2537 : Achats de terrains à Joué, Chambray (ligne Tours/Montluçon). A titre d'exemple, le carton S 2579 : Département d'Indre et Loire, actes administratifs, répertorie les actes administratifs de vente au profit de la Compagnie de la Vendée pour la seule année 1875. On recense ainsi 116 actes de vente à Tours, 91 à Joué-lès-Tours, 80 à Ballan...

³⁰⁶ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Procès-verbal 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. L'implantation de nouvelles infrastructures ferroviaires crée des problèmes pour l'exploitation agricole de la propriété du général Charron, sénateur, propriétaire à Beaujardin. Elle « *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 12 ou 13 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 [...]* ». La nouvelle infrastructure justifie aussi une renégociation à la baisse du bail et une perte pour le propriétaire.

³⁰⁷ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 772.

³⁰⁸ « *La gare de Joué est une des gares de banlieue qui transporte le plus de voyageurs.* » *La Dépêche du Centre et de l'Ouest* du dimanche 29 janvier 1911.

³⁰⁹ Pierre Leveel, *Op. cit.*, p. 771.

81 hectares sont labourables. La moitié est en céréales, l'autre est consacrée au maraîchage³¹⁰. A la même époque, 1330 hectares sont cultivés à Joué-lès-Tours par une cinquantaine d'exploitations dont la surface moyenne est de vingt-trois hectares. Plus de la moitié de la surface cultivée porte des céréales, cinq cents hectares sont occupés par des fourrages et le reste par des vergers et des vignes qui couvrent chacun une vingtaine d'hectares. Cinq cents bovins – dont la moitié de vaches laitières – sont élevés dans vingt fermes³¹¹.

³¹⁰ *Dictionnaire des communes d'Indre-et-Loire, Op. cit.*, p. 649.

³¹¹ *Dictionnaire des communes d'Indre-et-Loire, Op. cit.*, p. 446.

Chapitre 2 - L'importance des emprises ferroviaires et leurs conséquences urbanistiques

La logique propre à l'exploitation ferroviaire, les intérêts économiques et financiers des compagnies de chemin de fer imposent progressivement la mise en place d'un paysage industriel typique des grands centres ferroviaires... avec, bien sûr, les inévitables particularités locales qui font toute la spécificité du paysage de l'agglomération de Tours.

La logique intrinsèque des installations ferroviaires

L'implantation et le développement des installations de l'étoile ferroviaire se font nécessairement à l'échelle de l'agglomération, seul cadre suffisant pour un tel déploiement. Elles s'effectuent également selon une logique propre à l'exploitation ferroviaire et aux intérêts des compagnies de chemins de fer³¹². Cette logique est indépendante voire antagoniste à celles qui conduisent les intérêts des communes et de leurs habitants³¹³.

La localisation et l'installation en cul-de-sac des gares de Tours (l'Embarcadère de 1846, la gare de la Vendée de 1875 et leur remplaçante de l'extrême fin du XIX^e siècle) ainsi que le tracé des lignes qui en partent déterminent l'axe et l'emplacement des installations indispensables à de tels établissements³¹⁴. La disposition en trident des trois lignes originelles partant de l'Embarcadère de la Compagnie du P.O. explique, notamment, l'immense emprise ferroviaire triangulaire de plus de soixante-dix hectares au sud du Mail et la structuration de l'espace urbain et du réseau viaire dans cette partie de la ville³¹⁵. A son tour, la volonté de désengorger la gare des trafics qui n'ont pas de raisons d'y transiter, rend compréhensible la création des courbes de raccordement... et la nouvelle organisation de l'espace qui en découle naturellement. Les contraintes de la technique et de l'exploitation ferroviaire justifient ensuite l'existence de ces voies sur remblais qui, depuis 1855, modifient le paysage et sa perception dans une bonne partie de la ville...

Ces remblais ferroviaires, véritables digues en pleine ville, compartimentent toute la partie sud-est de Tours et sont à l'origine de ces quartiers enclavés qui, en fonctionnant comme des villages autonomes et isolés, ont développé une physionomie, une atmosphère, une

³¹² A grande échelle, le phénomène est parfaitement repérable et compréhensible, notamment avec les cartes de l'IGN au 1/25 000^e 1822E, 1823E, 1922E et 1923E. A une échelle plus réduite, on peut en observer plus de détails grâce aux vues satellitaires offertes par le GéoPortail de l'IGN : <http://www.geoportail.fr/>. On consultera également avec profit les cartes et plans des installations ferroviaires en annexe.

³¹³ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Procès-verbal 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, contenant la plainte des propriétaires et fermiers à la Verge et à la Grange Saint-Martin qui s'opposent à l'établissement « *d'un passage en dessous sur le chemin vicinal n°10 allant de Saint-Lazare à la levée de Rochepinard* ».

³¹⁴ Pour l'ordonnancement et l'organisation logique des différents services et des installations concourant au bon fonctionnement d'une gare, je me réfère essentiellement à l'ouvrage d'Amédée Guillemin, *Les chemins de fer*, pour l'exploitation-type d'une gare du XIX^e siècle et au dictionnaire de Clive Lamming (dir), *Larousse des trains et des chemins de fer*, Editions Larousse, Paris, 2005, préface de Louis Gallois, 511 p., ill. pour la gare contemporaine.

³¹⁵ Illustration n° 13 : Plan général de Tours vers 1900.

personnalité très particulières. Ils expliquent aussi que, venant buter sur la limite matérielle qu'ils créent, les installations ferroviaires en plein développement³¹⁶ n'ont eu d'autre solution que de s'étendre sur Saint-Pierre-des-Corps. A leur tour, la voie ferrée et le pont de la ligne de Bordeaux, les ouvrages d'art de la ligne des Sables d'Olonne créent des obstacles réhhibitoires au déploiement des installations de Tours vers l'ouest. Vers l'est, le canal de jonction forme un obstacle tout aussi irrémédiable. L'immense Varenne de Saint-Pierre-des-Corps s'étendant jusqu'aux confins de Montlouis, est le seul champ d'expansion possible aux installations comprimées dans un espace urbain créé... et compartimenté par le chemin de fer. C'est donc le manque de place disponible à Tours qui est à l'origine de l'extension des installations et des activités ferroviaires sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps ; mais ce déterminisme géographique a été entièrement généré par des choix géopolitiques, par un « possibilisme » né de la seule volonté humaine...

Les difficultés inhérentes à l'exploitation de deux gares en cul-de-sac mitoyennes, concurrentes et néanmoins imbriquées et solidaires³¹⁷ de la Compagnie du P.O. et de l'Etat finissent par imposer la construction d'une nouvelle gare pour remédier à tous ces défauts originels³¹⁸. Celle-ci est conçue en retrait par rapport à l'Embarcadère, plus fonctionnelle... mais toujours en cul-de-sac.³¹⁹ Ce recul et cette restructuration complète du site rendent indispensables, en cascade, le déplacement et le relogement des installations³²⁰.

L'inévitable basculement du centre de gravité du nœud ferroviaire de Tours

La configuration des gares de Tours en cul-de-sac est née, pour l'Embarcadère de 1846, de la volonté de captation des trafics au profit exclusif de Tours. Pour la gare de la Vendée en 1875, d'un refus obstiné de la Compagnie du P.O. d'un terminus de la ligne des Sables d'Olonne dans sa station de Saint-Pierre-des-Corps. L'emplacement de la gare édifiée par

³¹⁶ AD 37, S 2461 Gare de Tours : Lettre du 3 août 1867 du Directeur général des Ponts et Chaussées et des chemins de fer au préfet d'Indre-et-Loire lui donnant son accord au projet d'agrandissement des ateliers de la gare de Tours.

³¹⁷ Par la convention de 1883, l'Etat rétrocède à la Compagnie du P.O. la ligne de Tours à Châteauroux ; ensuite, l'Etat soude sur la ligne de Paris à Tours, en aval de Saint-Pierre, sa ligne de Sargé ouverte en 1894. La confusion est alors complète puisque la ligne de Châteauroux, exploitée par la Compagnie du P.O. ne peut être desservie que par la gare de l'Etat, alors que la ligne de Sargé exploitée par l'Etat n'est reçue que dans les gares du P.O. !

³¹⁸ AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Lettre du 1^{er} avril 1895 du Directeur des chemins de fer au préfet d'Indre-et-Loire au sujet de la décision concernant le nouveau projet de la gare de Tours et l'avenant à la convention du 6 juillet 1893.

³¹⁹ AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Chemin de fer d'Orléans, projet de transformation des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Plan dressé le 3 juin 1894 de l'état projeté, échelle de 0,0005 par mètre.

³²⁰ AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Procès-verbal des opérations de la commission d'enquête (enquêtes parcellaires pour l'agrandissement de la gare de Tours) du 29 juin 1896.

Victor Laloux en 1898 résulte d'une série de compromis et de contraintes techniques et financières³²¹.

La montée en puissance des trafics voyageurs et marchandises provoque l'embolie progressive des gares de la Compagnie du P.O. et de l'Etat, paralysées par des flux qu'elles n'arrivent plus à gérer³²². Avec une ampleur et une acuité accrues, les phénomènes déjà à l'origine de la création des courbes de raccordement et de la gare de manœuvres de Saint-Pierre ressurgissent ou, plus exactement, ne peuvent plus être occultés malgré la solution palliative mise en place en 1855.

Le recul de la gare, imposé autant par des nécessités d'ordre urbanistique³²³ que techniques, provoque le déplacement sur Saint-Pierre-des-Corps d'une partie des installations de Tours qui ne trouvent plus place dans l'immense triangle ferroviaire déjà largement encombré de bâtiments et de faisceaux de voies. Ce retrait commande, à terme, l'implantation de toutes les nouvelles infrastructures et équipements liés à l'exploitation du nœud ferroviaire sur la commune voisine encore largement rurale à l'époque.

L'expansion urbaine de Tours vers le sud et l'apparition de son agglomération entraînent un changement d'échelle dans la conception et la configuration de l'étoile ferroviaire. Déjà, la création de la gare de triage de Saint-Pierre avait obligé à concevoir l'exploitation de l'étoile non plus à l'échelle de la ville, mais à celle d'un ensemble plus vaste. Les nouveaux problèmes engendrés par l'expansion du rail nécessitent davantage encore une vision plus large du cadre de fonctionnement du nœud ferroviaire. Le paysage géopolitique a également radicalement changé : de la ville parfaitement délimitée et entourée d'un plat pays exclusivement rural, on est insensiblement passé - en un demi siècle à peine - à un ensemble urbain dont les axes majeurs de développement s'articulent à partir et le long des lignes de chemin de fer. La cité-île corsetée a fait place à une nébuleuse de communes en connexion de plus en plus étroite qui se développe grâce et à partir du chemin de fer... mais également, et de plus en plus, en réaction à la logique intrinsèque du rail. Ces communes en s'urbanisant abandonnent progressivement leur fonction nourricière envers Tours, se découvrent des intérêts propres et divergents de ceux de la ville et développent des stratégies qui viennent interférer avec celles de la métropole régionale et des compagnies de chemins de fer.

Le changement d'échelle du nœud ferroviaire et l'affrontement de ces logiques antagonistes et concurrentes entraînent le déplacement du centre de gravité du nœud ferroviaire vers l'est. L'extension de la gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps sur la commune voisine de La Ville-aux-Dames accélère et conforte ce glissement. De simple satellite sous étroite tutelle, le site de Saint-Pierre-des-Corps devient le nouveau pivot de l'étoile de Tours. Ou plutôt de l'étoile-double, puisque, de par la configuration singulière de l'étoile tourangelle, certaines lignes ne peuvent partir et aboutir que de la gare de Tours³²⁴... Cette dichotomie, au-delà des nouvelles difficultés d'exploitation ferroviaire

³²¹ AM Tours, Série D. Délibération du conseil municipal, séances du 8 juin 1894, du 18 juin 1894, du 27 novembre 1894 et du 22 juin 1896.

³²² AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Lettre du 31 juillet 1884 adressé par la Direction des chemins de fer au ministre des Travaux Publics concernant la transformation de la gare de Tours suite à la réception de la ligne de Montluçon qui en accroît la paralysie...

³²³ Supplément à la *Touraine républicaine* du jeudi 15 novembre 1894 exposant les différents projets de fusion des gares de Tours avec leurs incidences en matière d'urbanisme. Illustration n° 9 : Projets de reconstruction de la gare de Tours et d'aménagement urbanistique (1894).

³²⁴ C'est le cas notamment des lignes de Tours au Mans, de Tours aux Sables d'Olonne, de Tours à Châteauroux...

qu'elle engendre³²⁵, va être la source et l'enjeu d'un nouvel affrontement géopolitique local à la Libération.

Les installations ferroviaires : une ville industrielle en soi

L'importance des installations ferroviaires est bien sûr variable et s'apprécie en fonction de paramètres aussi nombreux... que parfois subjectifs. D'un point de vue technique, on peut recenser : le rôle dans le fonctionnement du système technique, l'ampleur géographique, l'implantation, la monumentalité, la durée de vie... Mais l'importance de l'impact de ces installations dans le paysage de l'agglomération s'apprécie selon des critères qui peuvent s'avérer identiques... ou radicalement différents. Guère monumentaux ou esthétiques, un château d'eau, une grue hydraulique s'avèrent pourtant des éléments incontournables d'un paysage ferroviaire du temps de la traction vapeur. Un modeste passage à niveau dans la Varenne encore en fonction dans les années 1970 bien plus pérenne et emblématique que l'éphémère gare de la Vendée...

La logique d'implantation des installations ferroviaires répond aux impératifs de la production d'une offre de transport et de l'exploitation ferroviaire. Une hiérarchie de priorités, allant de l'entretien courant aux réparations voire à la rénovation ou la construction de matériel roulant, justifie - en théorie de façon strictement rationnelle - l'ordre de succession de ces installations le long des voies ferrées³²⁶. Cette même logique se retrouve dans l'implantation géographique et l'organisation des gares de manœuvres et de triage qui nécessitent de vastes espaces plats indispensables au tri des wagons, au fractionnement et à la formation des convois³²⁷.

Ici seulement s'exprime pleinement un déterminisme géographique auquel s'associent des considérations d'ordre d'abord économique (surfaces disponibles, coût du foncier), puis urbanistique (plan d'occupation des sols, faibles contraintes urbanistiques, etc.) enfin, bien plus tardivement, environnementales (nuisances diverses, pollution, dangerosité, etc.).

Un recensement, aussi exhaustif que possible, de ces installations est seul capable de rendre réellement compte de leur importance physique dans le paysage, de leur impact sur l'environnement, de leur influence sur la physionomie, l'atmosphère des zones où elles étaient ou sont encore implantées. Elles sont aussi le marqueur de l'évolution globale d'un paysage, de ses transformations au fil du temps. Elles sont, tout à la fois, témoins et acteurs des bouleversements des cadres de vie, de la vie même parfois³²⁸.

³²⁵ Les navettes ferroviaires entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, mises en place lors de la reconfiguration de la gare de Tours et des installations de Saint-Pierre à l'extrême fin du XIX^e siècle, en sont une illustration. Elles marquent la subordination de Tours vis-à-vis des flux de circulation transitant par Saint-Pierre et témoignent, au quotidien, de l'engorgement du faisceau de voies menant à la gare de Tours...

³²⁶ Illustrations n° 18,19 et 20 : plans des installations ferroviaires de Tours dans les années 1950. Illustration n° 30 : Vue partielle des ateliers de la compagnie du P.O. vers 1910. Illustration n° 31 : Vue des ateliers de la compagnie du P.O. et de la passerelle Fournier en 1906.

³²⁷ Illustration n° 21 : plan des installations de la gare de Saint-Pierre-des-Corps dans leur configuration de 1894. L'illustration n° 38 : Vue aérienne des installations ferroviaires de Saint-Pierre-des-Corps donne, tout à la fois, une idée de l'ampleur et de la diversité de ces installations sur un même site.

³²⁸ Les cartes postales contemporaines de la construction des Magasins Généraux de la Compagnie du P.O. à Saint-Pierre-des-Corps montrent des bâtiments industriels gigantesques plantés au milieu d'une vaste plaine agricole ; des vaches paissent tranquillement à l'emplacement d'une actuelle zone industrielle très active. Illustration n° 33 : Le Magasin Général dans sa configuration d'origine avec ses toits triangulaires.

La recension la plus simple part du « point origine », du premier embarcadère. L'étude et la comparaison des plans successifs des installations³²⁹ montre une extension et une complexification croissante que j'ai déjà abordée avec l'évocation des rotondes et des ateliers des trois compagnies primitives se partageant l'Embarcadère. Il en est de même pour les installations de la gare de l'Etat : même si l'ancienne gare de la Vendée a eu une courte existence, la majeure partie de ses installations (ateliers, dépôt traction, rotondes³³⁰, gare de marchandises, etc.) a continué d'exister et de fonctionner jusque dans les années 1960, ne disparaissant définitivement qu'avec la création du grand ensemble du Sanitas³³¹. Certaines installations qui marquèrent fortement le paysage urbain par leur ampleur ont depuis disparu sans laisser d'autres traces que des photographies ou des archives³³²... C'est, notamment, le cas des ateliers de la Compagnie du P.O. à Champ Girault³³³, l'atelier des Coins au sud du quartier Velpeau qui, en leur temps, marquèrent profondément les quartiers où ils étaient implantés.

Les plans successifs des importantes installations la gare de Saint-Pierre-des-Corps présentent la même tendance à l'expansion, à la complexification croissante³³⁴. L'étude des plans des gares de triage RA et RO³³⁵ de Saint-Pierre-des-Corps montre l'extension du complexe ferroviaire jusque fort en avant sur le territoire de la commune de la Ville-aux-

³²⁹ AD 37, S 2461 : Gare de Tours. Cie du P.O., plan parcellaire au 1/1000, dressé le 12 décembre 1867, des superficies de terrains à acquérir pour la l'agrandissement des ateliers de la gare de Tours. Lettre du 3 août 1867 du Directeur général des Ponts et Chaussées au préfet d'Indre-et-Loire sur le détail des agrandissements des ateliers de la gare de Tours. AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Projet de transformation des gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Plan de l'état projeté, échelle de 0,0005 par mètre, dressé le 3 juin 1894.

³³⁰ Yves Machefert-Tassin (avec Jean Metz), *Op. cit.*, p. 382. Le dépôt traction de la Compagnie de l'Etat est situé à l'ouest des voies du P.O., sur près de vingt hectares, avec ses ateliers entre les rues de Sanitas et du Hallebardier, au nord des ateliers généraux de la Vendée. Il se compose d'une remise annulaire sur environ les deux tiers de la circonférence avec vingt et une voies couvertes, quatorze découvertes, d'un parc extérieur desservi par un pont tournant de vingt mètres et comptant trente et une voies plus deux voies d'accès. Au sud, plusieurs autres bâtiments d'ateliers généraux desservis par des ponts transbordeurs permettent les travaux d'entretien du matériel tant moteur que remorqué.

³³¹ On peut parfaitement observer le phénomène sur les photographies aériennes prises entre 1949 et 1969 par Henrard et consultables sur la Base mémoire du Ministère de la Culture (Inventaire général, ADAGP, 1987). Illustration n° 39 : Vue aérienne de la gare de Tours (1949).

³³² Illustration n° 32 : L'usine électrique de la Compagnie du P.O. en construction rue Raspail. CAH SNCF, 036 LM 449 : gazogène de la gare de Tours. 036 LM 450 : agrandissement de l'usine électrique. Pour de nombreuses installations disparues, j'ai utilisé les ressources des bases de données électroniques Mérimée et Archidoc du Ministère de la Culture ainsi que la Base Basias du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

³³³ AD 37, S 4202 : Embranchements des gares de Tours au tramway. Plan d'ensemble au 1/1000 de Champ Girault dressé le 27 octobre 1902; photographies aériennes de 1951 de Henrard consultables sur la Base mémoire du Ministère de la Culture (Inventaire général, ADAGP, 1987).

³³⁴ AD 37, S 2463 : Gare de Saint-Pierre-des-Corps. Plan au 1/1000 des installations de la gare depuis le canal jusqu'au PN de Chassepinière. Plan des installations du site de Tours-Saint-Pierre de 1938. S 2464 – S 2465 – S 2466 – S 2467 et S 2468 : Agrandissement de la gare de Saint-Pierre-des-Corps, etc. Illustration n° 38 : Vue aérienne des installations ferroviaires de Saint-Pierre-des-Corps.

³³⁵ RA : Régime Accélééré ; RO : Régime Ordinaire. Ces appellations remplacent les anciennes dénominations de Grande Vitesse et de Petite Vitesse.

Dames. A l'opposé de l'agglomération, La Riche offre son lot d'installations avec l'avant-gare de Saint-Cosme et le triangle des voies ferrées desservant les lignes de Nantes et du Mans à Tours³³⁶.

Les quartiers artisanaux et industriels liés et reliés au chemin de fer

Très tôt, les avantages qu'offre le chemin de fer, ou même sa simple proximité, attirent des entrepreneurs. Les premières - brèves - implantations industrielles voient le jour dans la nouvelle ville qui s'édifie à partir des emprises ferroviaires : « *De nouveaux établissements trouvèrent plus économiques de se fixer au sud, sur la commune de Saint-Étienne. Ainsi vit-on s'installer une fabrique de bitume utilisant des sous-produits de la fabrication du gaz d'éclairage, un four à chaux fonctionnant au charbon de terre, une usine métallurgique, une fabrique de poêles et fourneaux de faïence. Leur existence souvent éphémère ne détermina aucune activité durable*³³⁷. » La crise économique qui balaye la Monarchie de Juillet est également fatale à ces entreprises. La reprise de l'activité qui s'amorce dans les années 1850 relance, conjointement, le chemin de fer, l'industrie et le commerce. A tel point que, le 15 février 1855, la Chambre de Commerce de Tours proclame : « *Les chemins de fer ont rendu au commerce de grands services, récompensés par une prospérité telle qu'elle a dépassé toutes les prévisions*³³⁸. »

La faiblesse du transport ferroviaire réside dans le traitement de la desserte terminale qui implique une rupture de charge. Pour l'activité artisanale et industrielle, hormis le recours à la messagerie, la solution réside alors dans l'embranchement particulier. L'essaimage se fait à partir des premières gares de marchandises, de triage et à des emplacements propices le long des lignes de chemins de fer. Le raccordement à la voie ferrée par un embranchement ramifié donne naissance aux premières zones industrielles. Celle de Champ Girault est la première du nouveau Tours.

En même temps que la construction des Halles (1864-1866), la Chambre de Commerce, sur l'initiative de son président, Louis Roze, favorise la création de Magasins Généraux pour l'entrepôt des marchandises et denrées, rue des Guetteries à Champ-Girault³³⁹, à côté des installations ferroviaires que la Compagnie du P.O. a implanté en bordure de la rue de Paris (à la hauteur du n° 84 de l'actuelle rue Edouard-Vaillant)³⁴⁰. Ils sont reliés à la halle de la gare des marchandises de Tours par une voie ferrée qui dessert également les ateliers du P.O. et traverse à niveau la voirie. On a vu grand : pas moins de deux hectares

³³⁶ AD 37, 8 R 39 : travaux publics à La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours. S 2507 : projet d'avant-gare de Saint-Come.

³³⁷ Bernard Chevalier (dir.). *op. cit.*, p. 273.

³³⁸ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 720.

³³⁹ Pierre Leveel, *Ibid.*, p.712.

³⁴⁰ AD 37, S 2200 : Polices des cours de gares et de stations (1850-1886). Rapport du 13 mars 1863 de l'ingénieur des Ponts et Chaussées sur un échange de terrain entre la Compagnie du P.O. et les Magasins Généraux de Tours. 928 W 21 : Champ-Girault. Photo aérienne du site des Docks (photos industrielles R. Arsicaud et Fils, Tours) Pièce B2 c. Plan parcellaire au 1/500^e levé en 1963 par Lehoux, géomètre expert.

d'entrepôts pour stocker 25 000 tonnes, dix fois plus que le tonnage réel des premières années...

Les Magasins Généraux sont l'embryon du futur quartier des Docks : un ensemble complexe d'entrepôts et d'installations artisanales et industrielles aux orientations anarchiques, étroitement imbriqués et embranchés, le tout sur une surface de huit hectares et demi³⁴¹. Une série d'embranchements particuliers en épi alimente un grand nombre d'entreprises : Huet (fers), la Compagnie de Vichy, Carré, Fortin (charbons), le Dépôt des sociétés coopératives de Tours, Veauy (scierie), Cadieu (engrais), l'entrepôt des Magasins Généraux, Mirault, Saxoléine (pétrole), la Société de Colombes (Pétroles Stella), la Boulangerie coopérative (du P.O. et de l'Etat), Orré (engrais)³⁴².

Pour faciliter l'import-export, la Chambre de Commerce prend en charge et concède à la Société des Magasins Généraux le « Nouvel Entrepôt réel des douanes » « où l'on pourrait recevoir, en atermolement des droits, des marchandises venant de l'étranger ». En 1913, les recettes de l'entrepôt dépassent 1,5 millions de francs or. Les marchandises qui y transitent justifient pleinement l'appellation de Docks pour ces entrepôts d'un véritable port au milieu des terres : « *Tours reçoit environ 200 000 tonnes de charbon provenant de France et d'Angleterre, 30 000 de bois de Finlande, de Suède et d'Amérique, 40 000 de papier ou de pâte à papier que la suède, la Norvège et l'Autriche lui expédient, 30 000 tonnes des cuirs d'Amérique, de Madagascar, de Bavière, 20 000 de matériaux de construction, 15 000 de métaux et de fer du nord-est, 5000 d'ardoises de Trélazé. Tours reçoit encore des bouteilles de Normandie, de l'alfa d'Algérie, de la soie brute de Lyon, des batistes et des linons du nord, de Suisse, de Belgique, des blés durs d'Amérique et de Russie, du cacao du Brésil et d'Haïti, des engrais du Chili et d'Algérie. D'un autre côté Paris semble être le meilleur débouché pour les spécialités tourangelles, surtout pour les fleurs et pour les produits alimentaires, tandis que les produits fabriqués, les livres, les boutons, les pressoirs, la lingerie, la broderie s'expédient chaque année dans toutes les parties du monde, particulièrement en Amérique et dans les pays méditerranéens*³⁴³. »

Le quartier des Docks abrite également le dépôt de la Compagnie des Tramways de Tours et surtout la gare de marchandises de cette compagnie³⁴⁴. Ainsi est assurée l'interface entre

³⁴¹ AD 37, S 4202 : embranchements des gares de Tours au tramway. Plan d'ensemble au 1/1000^e de Champ Girault dressé le 27 octobre 1902. La voie ferrée venant de la gare aboutit à une plaque tournante qui dessert une étoile de neuf voies se ramifiant ensuite pour desservir en profondeur tout le secteur.

³⁴² Situation à la fin du XIX^e siècle. Peu avant sa disparition dans les années 1960, on compte encore parmi les occupants : la Grande miroiterie de Touraine (1091 m²), la Société Riverain et les C.F.D. (1923 m²), le Comptoir agricole de Touraine (598 m²), les entrepôts de matériels de la ville de Tours (4743 m²), l'Union des Coopérateurs du Centre (1090 m²) et la S.N.C.F. (23 928 m²), Parmi les locataires des terrains de la S.N.C.F. on recense : 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... (Cf. 928 W 21 : Champ-Girault. Plan parcellaire (au 1/500^e levé en 1963 par Lehoux, géomètre expert).

³⁴³ Michel Lheritier, *Tours pendant la guerre 1914-1919*, Tours, 1924 cité par Pierre Leveel, *Op. cit.*, pp. 769-770.

³⁴⁴ AD 37, S 4202 : Embranchements des gares de Tours au tramway. Courrier, en date du 30 mai 1900, du préfet d'Indre-et-Loire à l'ingénieur en chef chargé du contrôle des tramways de Tours : « Cette gare [...] est située dans un terrain contigu au Champ Girault qui est une dépendance de la gare commune aux réseaux d'Orléans et de l'Etat, ce qui permettrait d'y faire pénétrer une voie directement reliée aux voies de ces réseaux pour faire les échanges. Elle donne, d'autre part, rue des Docks, au point d'aboutissement du tracé soumis aux enquêtes pour le raccordement des lignes suburbaines, ce qui permet d'y faire pénétrer par une courbe de 25 m la voie étroite.

Les installations prévues comprennent :

le réseau ferré principal et le réseau secondaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Au prix d'une inévitable rupture de charge réduite au maximum lors du passage de la voie normale à celle à écartement étroit, le transport ferroviaire draine jusqu'au cœur de la métropole régionale les productions d'un plat pays dilaté aux dimensions du département tout entier et, en retour, assure la distribution jusqu'aux bourgs les plus éloignés d'Indre-et-Loire des produits venant du monde entier. Sans le chemin de fer, jamais les nitrates du Pérou et le guano chilien n'auraient atteint les campagnes tourangelles et modifié, même modestement, son paysage.

Mais la même malédiction du défaut rédhibitoire des installations en cul-de-sac frappe à son tour la gare des marchandises de la Compagnie des Tramways de Tours. L'arrangement des 20 avril-26 juillet 1901 entre celle-ci et la Compagnie du P.O. au sujet de l'exploitation de la gare de marchandises devient rapidement obsolète en raison des besoins grandissants du trafic. Dès 1912, un nouvel arrangement – aux conditions draconiennes imposées par le P.O. – voit le jour pour permettre l'implantation d'une nouvelle gare de marchandises, de passage cette fois. La Compagnie des Tramways propose à la Compagnie d'Orléans « *de la transférer dans des terrains appartenant à cette dernière, et situés à l'extrémité de l'avenue de Grammont, à Tours, en bordure de la levée droite du Cher, près du pont de Sanitas*³⁴⁵ ». Cette gare serait desservie par un raccordement à voie large aiguillé sur la ligne de Châteauroux-Les-Sables près du passage à niveau de la levée du Cher. Bien entendu, « *Les dépenses d'établissement et d'entretien tant des installations d'échange que du raccordement à voie large et son enclenchement dans le poste d'aiguillage P.O. du Pont-du-Cher seront à la charge de la Compagnie des Tramways.* » Il en est de même pour toutes les modifications et installations complémentaires. L'échange des marchandises reprend les termes léonins de « l'arrangement » de 1901 pour Champ Girault, mais ici le service d'échange est limité au trafic de la petite vitesse. Pire encore : « *La Cie d'Orléans se réserve d'ailleurs le droit de reprendre ses terrains à toute époque en prévenant la Compagnie des Tramways un an à l'avance, et sous réserve de l'approbation ministérielle...* »

L'emplacement initialement prévu s'avère peu pratique : il nécessite « *l'installation de plaques tournantes nombreuses dont la manoeuvre nécessitera des dépenses d'exploitation élevées; d'autre part, par suite des terrassements importants et de la nécessité de construire des murs de soutènement de grande longueur, la dépense de premier établissement sera relativement élevée*³⁴⁶. » Un nouveau site beaucoup plus vaste et d'un coût d'aménagement nettement moindre est retenu « *toujours à l'ouest de l'Avenue de Grammont, mais entre la levée du Cher et cette rivière, au lieu de l'établir entre la levée et*

1° La voie large venant de Champ Girault;

2° Trois portions de voies étroites en cul de sac et des quais permettant avec les quais voisins les échanges, les opérations de débord et de trafic local;

3° Une portion de voie étroite (voie à 4 rails) formant voie de tiroir;

4° Une portion de voie pour formation des trains;

5° Deux voies d'accès et de circulation des trains;

Indépendamment des voies, il est prévu un pont à bascule, un quai de transit avec grue et rampe d'accès, un quai pour les marchandises locales avec rampe d'accès et bureau, le logement pour le préposé et des cabinets d'aisances. »

³⁴⁵ AD 37, S 3096 : Gare de marchandises à la barrière d'octroi de Grammont. Projet d'arrangement entre la Compagnie des Tramways et la Compagnie du P.O. en date du 13 juin 1912.

³⁴⁶ AD 37, S 3096 : Gare de marchandises à la barrière d'octroi de Grammont. Rapport du service du contrôle des tramways en date du 28 janvier 1912.

*les lignes de la Compagnie d'Orléans*³⁴⁷. » Il offre la possibilité d'accueillir les trains de marchandises en provenance ou à destination du réseau de la Compagnie des Tramways de Tours ou de la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux grâce à la nouvelle ligne circulaire du tramway³⁴⁸. Il permet, de surcroît, l'implantation d'un dépôt des tramways de Tours, composé d'une remise abritant cinquante motrices et soixante remorques, d'un atelier de mécanique et d'électricité et d'une centrale thermique produisant le courant pour le réseau³⁴⁹.

En symétrique à la gare des marchandises du P.O. et du quartier des Docks, la gare des marchandises de la gare de la Vendée alimente et stimule l'activité économique des quartiers Saint-Étienne et Saint-Lazare. A partir de l'étude des annuaires *Deslis*, Stéphanie Macquarez a retracé l'évolution des activités économiques et professionnelles du quartier des gares de Tours de 1850 à 1910³⁵⁰. Elle a ainsi montré l'important développement et la grande diversification des activités industrielles et artisanales, mais également commerciales et de services dans cette partie nouvelle de la ville. Le chemin de fer engendre une importante sous-traitance et l'essor d'activités annexes et/ou connexes. Certaines, par nécessité, s'implantent au plus près des installations ferroviaires comme les entreprises de messageries, les voituriers et autres porteurs de bagages³⁵¹. Ou la Poste : en

³⁴⁷ AD 37, S 3096 : Gare de marchandises à la barrière d'octroi de Grammont. Rapport de l'ingénieur en date du 9 avril 1913.

³⁴⁸ AD 37, S 3124 – S 3126 : Construction d'une ligne circulaire et d'une gare de marchandise. Convention du 19 août 1911 entre la ville de Tours et la Cie des Tramways de Tours. L'article 3 stipule : « *Le service des marchandises sera acheminé jusqu'à la gare que la Cie des Tramways de Tours se propose de construire avenue de Grammont, par une ligne partant de la place des Arts [l'actuelle place Anatole France], empruntant le quai de la Poissonnerie, le boulevard Preuilly, la rue Léon Boyer, place Saint-Eloi, rue Giraudeau, place Rabelais, rue Auguste Chevalier, boulevard Thiers, place de la Liberté, avenue de Grammont, depuis la place de la Liberté jusqu'au terminus, barrière de Grammont. En aucun cas, les wagons à marchandises ne pourront circuler rue Nationale, sur les boulevards Béranger et Heurteloup, la place du Palais de Justice et l'avenue de Grammont, de cette dernière place à la place de la Liberté.* »

³⁴⁹ Yves Macheferf-Tassin (avec Jean Metz), *Op. cit.*, p. 383.

³⁵⁰ Stéphanie Macquarez, *Op. cit.*, pp. 103-104 : 1860-1870 : création de quatre sociétés, toutes en nom collectif, dans les domaines du bois, de l'assurance, de la plomberie et du transport. 1870-1880 : création de cinq sociétés, toutes en nom collectif, dans les domaines du textile, de la chimie et du bois. 1880-1890 : création de vingt et une nouvelles sociétés témoignant du dynamisme du quartier, presque toutes en nom collectif (une seule en commandite simple) : construction mécanique (3), chimie (3), commerce des couleurs (3), bâtiment (3), bois (2), textile (2), alimentation (2). Naissent aussi une société de finances, une imprimerie et une société de travaux publics. 1890-1900 : création de vingt-quatre sociétés dont dix-sept en nom collectif, deux en commandite simple et cinq en société anonyme. Les sociétés de personnes se concentrent dans le bois (4), la chimie (4), la construction mécanique (2), le bâtiment, l'alimentation et l'imprimerie. Les sociétés anonymes sont dans l'immobilier (3), la blanchisserie et l'alimentaire. 1900-1910 : dix-neuf nouvelles créations dont treize en nom collectif, une en commandite simple et cinq sociétés anonymes. Les sociétés de personnes sont dans le transport, la construction mécanique, le textile, les cycles et auto, l'hôtellerie, l'électricité, l'imprimerie, l'immobilier. Les sociétés anonymes : dans l'immobilier, l'hôtellerie et la publicité. Parmi les sociétés anonymes on retrouve les grands hôtels du quartier : *The Metropol Hotel* (Place du Palais), *l'Hôtel de l'Univers* (boulevard Heurteloup). De 1850 à 1870, le nombre de commerces est multiplié par deux chaque décennie. La hausse la plus spectaculaire intervient de 1870 à 1881 : le nombre de créations de commerce est trois fois plus important. Le rythme se ralentit de 1880 à 1900 : il n'est plus que de 1,6 de 1881 à 1890 et de 1,1 de 1890 à 1900. On constate une diversification des activités et l'extension spatiale des commerces dans le quartier.

³⁵¹ AD 37, S 2200 : Polices des cours de gares et de stations (1850-1886). Lettre, en date du 28 mars 1859, du maire de Tours au préfet d'Indre-et-Loire sur la police des omnibus attachés aux hôtels de la ville. Rapport, en date du 13 avril 1865, de l'ingénieur des mines sur la demande d'un commissionnaire de charrette à bras.

effet, centres de tri au plus près des gares et trains postaux font aussi partie intégrante du paysage généré par le chemin de fer³⁵². Certaines entreprises, comme la Société Touraine Rapid'Panterne, la Société Française des Pétroles B.P. et des Raffineries du Midi bénéficient d'embranchements particuliers pour recevoir directement les matières dont elles ont besoin et expédier leurs productions³⁵³. D'autres, comme les Etablissements Billard, sont reliées aux installations du chemin de fer car directement liées à l'activité ferroviaire.

Créée en 1928 avec un capital de cinq millions de francs, la « SA des anciens Etablissements Billard » succède à la Société Billard-Chatenay et Cie fondée en 1920 et consacrée à la mécanique générale et plus particulièrement à la fabrication de pièces automobiles. Ses premières productions ferroviaires sont marginales et se bornent à la construction de tracteurs de manutention ou de tracteurs de chariots sur les quais de gares. Cette activité attire toutefois l'attention des compagnies ferroviaires qui, dès 1922, lui passent commande d'un nombre important de draisines. Elle se consacre alors plus particulièrement aux constructions ferroviaires à voies étroites (0,50 m, 0,60 m, 0,75 m) pour exploitations minières, carrières, etc. En 1936, une étroite collaboration s'instaure entre les C.F.D. et les Etablissements Billard pour l'élaboration d'un autorail de moyenne capacité : l'autorail A 80 D, dont l'essai en voie métrique est réalisé sur le réseau des C.F.D. d'Indre-et-Loire. L'entreprise s'implante tout d'abord au n° 21 de la rue du Rempart, en bordure du quartier des Docks, dans des locaux non raccordés au chemin de fer. En 1931, elle profite de la fermeture du dépôt de l'Etat pour s'y installer. En 1934, la totalité des ateliers est transférée dans l'ancien dépôt de l'Etat, rue Robespierre. Seuls restent rue du Rempart les bureaux d'études et administratifs. En 1939, Billard emploie plus de 600 ouvriers. Durant l'Occupation, la société fonctionne au ralenti... avant d'être gravement endommagée par les bombardements alliés de 1944. Ce n'est qu'au milieu de l'année 1945 et après de gros efforts que l'entreprise peut reprendre une activité normale. Dès lors, elle se consacre à la fabrication de draisines et automotrices à voie étroite tant pour le compte des C.F.D. que de la S.N.C.F. Touchée par les projets urbanistiques de la ville, la société envisage alors de poursuivre son activité dans d'anciens bâtiments de la Compagnie du P.O. à Saint-Pierre-des-Corps. En 1964, alors que le déménagement va se réaliser, elle se trouve confrontée à des difficultés financières et doit cesser son activité³⁵⁴. En 1966, d'anciens cadres des Etablissements Billard créent la Socofer pour poursuivre les

Lettre du 31 mars 1871 du directeur du P.O. au préfet d'Indre-et-Loire au sujet d'une demande d'autorisation d'un voiturier.

³⁵² *Le Magazine de la Touraine* n° spécial hiver 1990-1991. Un imposant bureau de la Poste et du Télégraphe, au frontispice orné de l'inscription « Tours-Gare », s'élevait, à partir de 1916, à l'angle de la rue des Aumônes et de la rue Blaise Pascal. Il sera remplacé dans les années 1980 par le Centre de tri postal, implanté à quelques centaines de mètres de là, toujours rue Blaise Pascal et disposant d'un embranchement. A Saint-Pierre-des-Corps, à l'ouest des Magasins Généraux, s'élève l'imposant immeuble en béton de cinq niveaux du Centre de tri paquets de la Poste.

³⁵³ AD 37, 209 W 53 : Ligne de Tours à Nantes (1966-67). Réunion du conseil municipal de Tours du 27 janvier 1961. Il s'agit de commerçants ou d'industriels embranchés implantés dans la partie ouest du quartier Beaujardin. La Raffinerie était implantée dans l'impasse du 27, rue Christophe Colomb.

³⁵⁴ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op. cit.*, pp. 92-98 et revue *MTVS*, n° 24-4, 1982.

fabrications. Elle emploie une centaine de personnes sur les sites de Tours et de Joué-lès-Tours³⁵⁵.

Si les Etablissements Billard, continués aujourd'hui par la Socofer, sont l'entreprise ferroviaire la plus importante et la plus emblématique, tant par ses productions et sa taille que par sa longévité dans le paysage tourangeau, ils sont loin d'être les seuls. L'agglomération tourangelle compte également parmi les entreprises spécialisées dans le ferroviaire : SAB-WABCO (organes de freinage), Klein (fenêtres et appareils de contrôle d'accès), Compin (sièges). Auxquelles on peut ajouter des sociétés ne travaillant pas uniquement pour le chemin de fer comme SKF (roulements), SAFT (batteries), Grammer-Sablé (sièges)³⁵⁶, Faiveley Transport (fabrication de pantographes et panographes, électrovalves, équipement ferroviaires, mécanismes de portes...)³⁵⁷, SILEC-Semiconducteurs (câblerie de signalisation)³⁵⁸ ...

La géographie ferroviaire a façonné la géographie industrielle tourangelle. Dans l'agglomération, quelques usines sont dispersées au nord de la Loire ; mais elles sont beaucoup plus nombreuses dans le secteur méridional de l'ensemble urbain. Un premier groupe se situe au sud-ouest de l'agglomération, de part et d'autre du tronç commun aux lignes du Mans et de Nantes, avec en particulier la zone industrielle de *Menneton* à Tours et du *Plessis* à La Riche qui bénéficie également d'une zone d'activité créée au contact de la gare de triage de Saint-Cosme. Le second, de loin le plus important, s'étale vers l'est, à Saint-Pierre-des-Corps, à proximité immédiate du grand complexe de triage, et s'étend jusqu'à La Ville-aux-Dames. Sur près de quatre kilomètres, le site « industrialo-ferroviaire » de Saint-Pierre-des-Corps aligne le chapelet des bâtiments et des installations de 236 entreprises industrielles, commerciales et de services. Sur 237 hectares, il se décompose en sept zones d'activité de quinze à soixante hectares. Les vingt hectares de la zone industrielle de *Rochevinard* correspondent à l'ancienne usine Saint-Gobain (abandonnée en 1961). Celle des *Grands Mortiers* s'étend sur vingt-quatre hectares et cinq entreprises sur trente-huit ont un embranchement particulier. La zone industrielle des *Yvaudières* couvre cinquante hectares dont vingt directement desservis par le rail et comprend trente et une entreprises centrées sur le négoce et le dépôt. La véritable industrie lourde est absente ; mais de nombreuses usines, aux fabrications très diverses, profitent des facilités offertes par l'existence de vastes superficies disponibles entre la gare et la levée de *Rochevinard*, qui protège des crues du Cher, et bien entendu de l'aisance du raccordement aux emprises ferroviaires³⁵⁹. A Joué-lès-Tours, la première zone industrielle de la commune se déploie à partir des installations ferroviaires de la gare³⁶⁰. Elle se crée

³⁵⁵ Le site de Tours, embranché au réseau, a pour activités la conception, l'atelier de chaudronnerie, la peinture sur 9 680 m². Le site de Joué, également embranché, accueille le hall de montage sur une surface couverte de 4000 m².

³⁵⁶ Gérard Blier, *Op. cit.*, p. 125.

³⁵⁷ L'entreprise dispose de deux établissements à Saint-Pierre-des-Corps (environ 350 personnes) et un autre à la Ville-aux-Dames (environ 200 personnes).

³⁵⁸ L'entreprise emploie environ 1500 personnes à Tours. Le site comprend une unité de fabrication et de la Recherche et Développement. C'est en 1973 qu'est créé à Tours Silec Semiconducteurs (SSC), un établissement de la filiale semi-conducteurs de la société Silec spécialisée à l'origine dans la câblerie de signalisation puis diversifiée dans les composants.

³⁵⁹ Gérard Blier, *Op. cit.*, p. 132.

³⁶⁰ Illustration n° 25 : Plan général des installations ferroviaires de la gare de Joué-lès-Tours.

autour d'entreprises repliées de Paris ou du Nord en 1917-1918 qui se fixent à Tours ou à Joué : ainsi Schmid et Gobel (métallurgie) et Bouchery (câbles)³⁶¹. Et s'étoffe dans l'entre-deux guerres avec la société L'Air Liquide, la société des Etablissements Gobel Fils (articles de cuisine et de ménage), la Compagnie des Câbles et Matériel électriques, les Magasins Ruraux de l'Ouest, la SA des Etablissements J-M Giguet, l'entreprise Louis Crosnier (bonneterie), la SARL des Etablissements Mirault Frères (alimentation générale)³⁶²...

³⁶¹ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.* p. 332.

³⁶² AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Pétition du 1^{er} décembre 1944 formulée par les commerçants et industriels de Joué-lès-Tours au préfet d'Indre-et-Loire.

Chapitre 3 – Le rôle central du chemin de fer dans les projets d'aménagement

Si le chemin de fer a amplement contribué à l'expansion urbaine de l'agglomération de Tours, il a été aussi - très largement - responsable des nombreux maux qui l'ont ensuite assailli : problèmes récurrents d'enclavement, de communication et de circulation gênant de nombreuses activités, détérioration du cadre de vie, pollution, etc. Pendant plus d'un siècle, le développement, puis le remodelage urbanistique de Tours et de son agglomération ont été déterminés, entravés aussi, par la place prépondérante du rail dans le paysage. La ville qui s'est d'abord développée grâce au chemin de fer, poursuit désormais sa croissance malgré lui, voire même en s'opposant à sa présence hégémonique.

La circulation, problème récurrent du paysage ferroviaire

Paradoxalement, si le chemin de fer améliore grandement les communications à grande échelle, il a un effet contraire au niveau local. La nature même et les caractéristiques techniques de l'*ensemble machinique* rendent incompatibles son interpénétration avec d'autres modes de transport. Deux routes de gabarit dissemblables, accueillant des trafics eux aussi différents peuvent se rencontrer, se connecter ; un chemin de fer ne peut en faire autant avec une route. Les contraintes de fonctionnement et de sécurité inhérentes au chemin de fer imposent une stricte séparation qui génère un paysage spécifique de barrières, de clôtures, de tranchées, de remblais, de passages à niveau, de passages supérieurs et inférieurs... Paysage qui, s'il ne fait pas (le plus souvent) écran à la vue, constitue néanmoins un efficace barrage à la rencontre physique avec tous les autres modes de déplacement, y compris pédestre. Avant de revenir longuement un peu plus tard sur toutes les conséquences qui en découlent, il convient dès à présent d'en montrer les effets dans le paysage de l'agglomération de Tours, à la fois dans son organisation et son fonctionnement. Tout d'abord à l'échelle de l'agglomération toute entière puis, en réduisant l'échelle, au niveau de la ville, du quartier, de la rue même.

Conçues pour relier rapidement les villes, les voies du chemin de fer isolent les villages entre eux, mais les coupent aussi parfois de leurs hameaux, de leur propre finage. Le règlement de police du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux édicté le 18 mars 1846 par le Préfet d'Indre-et-Loire prévoit trois passages à niveau sur la commune de La Ville-aux-Dames (au Chemin de *la Pointe*, à celui du Chemin de *la Pilloterie* et au Chemin de *la Vicairerie*) et cinq sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps (à ceux des Chemin du *Val-des-Belles* et du Chemin de *la Chaspinière*, s'ajoutent ceux de *la Bretèche*, de *la Feuillade* et de Saint-Avertin). Le travail des champs et des jardins, les transports, les circuits du bétail sont compliqués par des itinéraires détournés, des parcours considérablement allongés, des attentes aux passages à niveau³⁶³. En un temps où les déplacements se font

³⁶³ La loi du 15 juillet 1845, complétée par l'ordonnance du 15 novembre 1846, impose aux Compagnies que « partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes en terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements. » La réglementation prescrit la fermeture des barrières cinq minutes avant le passage du train, durée qui s'accroît en cas de retard... et provoque des réactions : « ... Les gardes-barrières sont en butte, aux rigueurs de la réglementation qui régit leur travail, mais aussi à toutes les vexations d'un public sans pitié. La fermeture 5 minutes avant l'heure d'arrivée de chaque train, expose aux injures des charretiers ou des paysans grossiers. [...] Pire encore, si le train est en retard, la fermeture peut se prolonger au-delà des 5 minutes, la pression grandit... » (E. Dufour, *Les employés du chemin de fer*, 1891).

uniquement à pied ou au pas de l'animal, l'obstacle des voies ferrées impose des distances et des temps de parcours sans commune mesure avec ceux connus autrefois, dissout des solidarités, des sociabilités nées du voisinage, du partage de l'utilisation différée de l'espace. Chaque nouvelle intrusion du rail dans l'univers rural provoque des récriminations, soulève les protestations de ceux à qui le chemin de fer n'apporte que gêne dans leurs activités³⁶⁴, ou difficultés dans leurs mouvements³⁶⁵. A Joué-lès-Tours, la spectaculaire tranchée de la ligne Tours-Bordeaux entaille profondément le plateau central et scinde physiquement la commune en deux parties reliées seulement par deux ponts routiers et quelques passerelles pour piétons dont celle, métallique, reliant le château de la Borde à son parc. Les voies ferrées enserrant la commune en un vaste ensemble curviligne rythmé par dix-sept passages à niveau³⁶⁶ ! Joué est désormais appelé la cité « *ceinturée d'acier* »³⁶⁷.

A Tours, la gêne n'est pas moins considérable, touchant d'abord les paysans de la Varenne, puis, avec les progrès de l'urbanisation, des citadins confrontés aux passages à niveau, à l'étroitesse des passages inférieurs³⁶⁸. Les problèmes de circulation deviennent vite insolubles dans une ville cloisonnée par les voies ferrées, surtout à proximité des installations ferroviaires³⁶⁹.

³⁶⁴ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Rapport du 17 février 1855 de l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées sur l'avant-projet d'établissement des courbes de raccordement : « *Le registre d'enquête constate l'opposition [au projet d'une gare de manœuvre] d'un grand nombre de propriétaires de la commune de Saint-Pierre-des-Corps possesseurs de prairies situées entre la rivière du Cher et la levée de cette rivière et qui se servent de ce passage de la Bretèche pour l'exploitation de leurs propriétés, d'une superficie totale d'environ 200 ha.* »

³⁶⁵ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre en date du 17 janvier 1946 du maire de Saint-Pierre-des-Corps au préfet d'Indre-et-Loire au sujet de la reconstruction des ponts enjambant les installations ferroviaires. Voir aussi Jacques Briault, *Op. cit.*, qui offre un résumé édifiant des dix-sept années de démêlés de la commune de La Ville-aux-Dames avec la Compagnie du P.O., puis avec la S.N.C.F., pour le remplacement par la réalisation d'un pont supérieur de deux passages à niveau supprimés.

³⁶⁶ Jean-Mary Couderc (dir), *Op. cit.*, p. 447. Voir aussi AD 37, S 2575 : Cie des Chemins de fer de la Vendée. Plan général au 1/10 000^e de la ligne de Bressuire à Tours, section de Tours à Joué-lès-Tours. La simple lecture du document permet de recenser cinq passages à niveau entre la gare de la Vendée et le franchissement du Cher, puis dix autres jusqu'à la station de Ballan, et cela sur une section de neuf kilomètres !

³⁶⁷ Mairie de Joué-lès-Tours, Service Archives, *Jocondiens. Histoire de Joué*, 1994, 26 p.

³⁶⁸ AD 37, S 2508 : Courbes de raccordement. Procès-verbal, en date du 7 octobre 1855, relatif au dépôt et à la publication dans la commune de Tours des pièces relatives à l'exécution du projet de courbes de raccordement. Il aborde la délicate question de la praticabilité pour les piétons et les chevaux des passages en dessous : « *Il en existe un semblable sous la voie actuelle de Paris au nord de Beaujardin; les piétons et les chevaux sont toujours dans la boue.* » et du danger des passages à niveau : « *Quant au passage à niveau [...] destiné aux grosses charrettes et aux voitures de maître, il sera si rapproché du passage à niveau sur la voie de Paris, que les voitures de maîtres et autres pourront se trouver entre deux convois, et à petite distance, l'un venant de Paris, le second de Bordeaux, ce qui peut n'être pas sans danger; et ce qui sera certainement toujours une cause de retard et d'embarras.* »

³⁶⁹ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Arrêté municipal de Saint-Pierre-des-Corps du 5 décembre 1958 autorisant les Etablissements Hoorman et Cie à faire établir une voie ferrée industrielle sur le chemin latéral à la S.N.C.F., au lieu-dit *Les Grands Mortiers*. Rapport du subdivisionnaire des Ponts et Chaussées, en date du 15 décembre 1958, sur les autorisations de traversée par voie ferrée de la voie publique accordées aux sociétés Lesieur, Davum et Auclert-Tartarin. L'arrêté municipal stipule en son article 5 : « *Exploitation de la voie ferrée – les trains devront marquer l'arrêt avant de s'engager sur la route, et ne*

On en a un bon aperçu grâce au mémorandum remis au ministre des Travaux Publics par le maire de Tours et la délégation du conseil municipal³⁷⁰ : « *La gare actuelle empêche toute communication directe entre ces deux quartiers [Saint-Étienne – Saint-Lazare et Velpeau]. Le projet maintient cette situation extrêmement préjudiciable; il l'aggrave, puisque la nouvelle gare continuera à rester la barrière infranchissable entre les habitants de la Fuye et de Saint-Lazare. Il entrave l'extension naturelle de la ville dont l'avenir est ainsi sérieusement compromis. Il supprime totalement toute circulation à destination des gares, sur les voies de Saint-Étienne où le trafic des chemins de fer de l'Etat entretient une activité constante : c'est la ruine de tout ce quartier. [...] A l'Est, le projet a également des conséquences graves. En effet la circulation de la rue de Paris sera considérablement augmentée par la concentration du trafic marchandises Etat & Orléans. De plus, les animaux de boucherie (bœufs, vaches, etc.) qui arrivent en grand nombre à la gare actuelle de l'Etat, suivent pour traverser la ville et se rendre à l'Abattoir ou aux marchés, des voies secondaires. Eux aussi, comme les marchandises, encombreront la rue de Paris, unique voie de débouché de la gare commune. Leur itinéraire obligé sera ensuite la partie la plus élégante, la plus fréquentée des boulevards et les voies principales. Or actuellement la circulation est difficile rue de Paris. Elle y deviendra impossible : les services de la future gare l'accapareront complètement et créeront, en outre, de sérieux dangers, pour la sécurité publique. »*

Des projets de reconstruction de la gare de Tours proposent un déplacement à la hauteur de la rue des Docks (l'actuelle rue Marcel Tribut) ou du ruisseau de l'Archevêque, soit sur l'emplacement initialement prévu... en 1845 ! On se contente d'un recul de la nouvelle gare de soixante-dix mètres pour améliorer les communications entre des quartiers totalement enclavés. La restructuration du faisceau de voies imposée par la reconstruction de la gare permet de faire disparaître plusieurs passages à niveau au profit de passages inférieurs³⁷¹, mais au prix d'un cloisonnement accru en raison des plateformes sur remblais ainsi créées ! Pour les piétons, la passerelle de la rue du Docteur Fournier offre une des rares alternatives à l'enfermement³⁷². A Saint-Pierre-des-Corps, il faut attendre 1901 pour que la bourgade dispose enfin d'une passerelle pour piétons. Elle permet aux cheminots de rejoindre plus facilement la halle de transbordement, les voies de triage et les installations du Petit Entretien, et aux ouvriers de la zone industrielle naissante autour de l'usine de Saint-Gobain de se rendre à leur lieu de travail. Ce n'est que lors de la Première Guerre mondiale qu'un premier pont en ciment armé est construit. Détruit par les bombardements, il est remplacé après la Seconde Guerre mondiale par un pont en béton armé : le pont de la rue Jean Moulin.

pourront y circuler à une vitesse supérieure à 4 km/heure. Ils seront couverts, pendant la traversée, à une distance de 20 mètres de la voie ferrée et de chaque côté de celle-ci, par un homme qui se tiendra sur la route, au milieu de la chaussée, drapeau rouge déployé, pour indiquer aux usagers de la route que la circulation est momentanément interrompue. »

³⁷⁰ AM Tours, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Tours, séance du 18 juin 1894.

³⁷¹ AD 37, S 2462 : Fusion des gares de Tours 1884 – 1901. Rapport de l'agent voyer d'arrondissement concernant la suppression de deux passages à niveau rue de Paris, en date du 3 avril 1897.

³⁷² AM Tours 1 o 105 et 3 o 2042. A l'origine, la passerelle de la Rotonde (elle se trouvait dans le prolongement de la rue de la Rotonde devenue du Docteur Fournier en 1898), construite en 1892, mesurait 339 mètres et servait surtout aux cheminots qui se rendaient aux ateliers venant de leur domicile dans le quartier de la Fuye/Velpeau. Elle enjambait alors les emprises du P.O. et de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée et débouchait dans l'actuelle rue Blaise Pascal légèrement au sud de la rue Parmentier. L'actuelle, raccourci très fréquenté avec le développement des quartiers Velpeau et du Sanitas, ne mesure plus que 146 mètres car les emprises ferroviaires ont laissé la place aux H.L.M.

Si le chemin de fer constitue souvent un obstacle à la circulation, il lui arrive aussi de l'améliorer, même si c'est de façon temporaire ou marginale. Ainsi, après la Libération de Tours en 1944, la destruction des ponts routiers et ferroviaires sur le Cher rend difficiles et pénibles les communications entre les deux rives, surtout quand les crues ne permettent pas l'usage du bac, ou que l'on doive se rendre à son travail avant la prise de service des passeurs. On autorise exceptionnellement aux ouvriers de Joué-lès-Tours d'emprunter tôt le matin le pont ferroviaire de la ligne de Tours à Bordeaux alors en réparation³⁷³. Des solutions palliatives plus ambitieuses sont envisagées : la municipalité de La Ville-aux-Dames donne son accord à la construction d'une passerelle avec charge utile de quinze tonnes sur le pont ferroviaire de Montlouis avec élargissement en son milieu pour permettre le croisement. Elle accepte la quote-part de la dépense (passerelle et raccordements routiers) en se réservant de solliciter de l'Etat ou du département une participation³⁷⁴.

Il s'agit là du dernier avatar des nombreux projets de passerelles pour piétons et véhicules accolées aux viaducs ferroviaires tourangeaux étudiés au XIX^e siècle. La rareté des ponts sur la Loire, la précarité des passages en bac lors des périodes de basses eaux ou de crues, font envisager un usage plus large, et plus utile aux populations rurales, d'ouvrages d'art exclusivement réservés aux circulations ferroviaires. « *Lorsque les ponts de Montlouis et de Cinq-Mars et de Saint-Côme ont été construits sur la Loire par les Compagnies de chemin de fer, de vives insistances furent faites par les communes intéressées à l'effet d'obtenir sur ces ponts, une passerelle destinée aux piétons, des vœux furent émis depuis lors à plusieurs reprises par les conseils municipaux de Montlouis, de La Riche, de Saint-Cyr, de Fondettes*³⁷⁵... » Leur réalisation ne présente guère de difficultés particulières, puisque depuis 1862, une passerelle pour piétons est accolée à la partie aval du pont ferroviaire de Gustave Eiffel franchissant la Garonne à Bordeaux³⁷⁶. De nombreuses études furent réalisées³⁷⁷, les obstacles techniques et bureaucratiques furent vaincus, les autorisations ministérielles indispensables furent accordées³⁷⁸... et les projets sombrèrent, comme très souvent, faute d'un accord sur le financement de l'opération.

³⁷³ AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Note du Préfet d'Indre-et-Loire, en date du 16 décembre 1944, à l'Inspecteur principal de l'exploitation, au sujet des autorisations de passage sur le pont de Bordeaux.

³⁷⁴ Délibération du conseil municipal du 25 mars 1945.

³⁷⁵ AD 37, S 2188 : Projets de construction de passerelles pour piétons doublant des viaducs ferroviaires (1862-1883). Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Général, séance du 23 août 1875.

³⁷⁶ Bertrand Lemoine, « Bordeaux : la 'passerelle' Eiffel sera-t-elle sauvée ? », *Historail* n° 5, avril 2008. Le viaduc ferroviaire enjambant l'Adour sur la ligne Dax-Hendaye et construit dans les années 1860 comportait également une passerelle pour les piétons (cf. *La Vie du Rail* n° 3137 du 9 janvier 2008, p. 16.).

³⁷⁷ AD 37, S 4135 : Projets de passerelles sur le viaduc de Saint-Cosme. Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées en date du 29 juin 1866 sur l'établissement de passerelles latérales aux viaducs de Saint-Côme et de Cinq-Mars, route impériale n°152 de Briare à Angers.

³⁷⁸ AD 37, S 2188 : Projets de construction de passerelles pour piétons doublant des viaducs ferroviaires (1862-1883). Courrier du 14 juin 1879 du Ministère des Travaux Publics au préfet d'Indre-et-Loire sur l'avancement du projet d'établissement de passerelles pour piétons sur les viaducs de Montlouis, de Saint-Côme et Cinq-Mars.

Le rôle du chemin de fer dans le remodelage de l'agglomération

Le rail a aussi joué un rôle, parfois involontaire ou indirect, dans la recomposition du paysage de l'agglomération. Une fois encore, les échelles vont être d'amplitudes extrêmement variables, touchant l'ensemble de l'agglomération ou, au contraire, des zones réduites.

Comme je l'ai déjà montré, la guerre³⁷⁹ a eu de profonds effets sur l'organisation et le développement de l'activité du nœud ferroviaire de Tours, mais aussi, par répercussion, sur le paysage. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'activité militaire participe largement à l'animation et à l'enrichissement du paysage³⁸⁰. Avec la guerre aérienne et surtout les effets dévastateurs du plan « *Desert Rail* » de janvier 1944, on bascule dans un « remodelage sauvage » du paysage ferroviaire et, en raison de l'ampleur et de l'imprécision meurtrière des bombardements, du paysage d'une bonne partie de l'agglomération. Des zones urbaines comme des communes rurales sont durement touchées, la présence d'installations ferroviaires stratégiques constituant le seul fil conducteur entre elles.

La destruction du seul viaduc de Saint-Cosme (qui détient le triste record des attaques aériennes : onze) bouleverse irrémédiablement la vie et le paysage de plusieurs communes. La première attaque est menée le 8 juin 1944 et s'avère une tragédie : le pont est raté, mais, à La Riche, le bombardement coûte la vie à cinquante-six personnes, détruit cent quarante maisons, en endommage quatre cents et fait un millier de sans-abri³⁸¹. Les bombes ravagent aussi le prieuré de Saint-Cosme voisin. Sur l'autre rive de la Loire, Saint-Cyr, dans sa partie occidentale, est également ravagé : presque toutes les maisons constituant le hameau des *Maisons Blanches* sont anéanties. A Fondettes, dans le secteur de *La Guignière*, de nombreuses maisons sont détruites au bord de la Choisille. A l'autre extrémité de l'agglomération, la destruction des infrastructures et des installations ferroviaires provoquent, en raison de frappes aveugles, la dévastation de quartiers entiers, voire même d'une ville : Saint-Pierre-des-Corps est sinistré à 85 %. A la fin du conflit, la ville n'est plus qu'un champ de ruines sur quatre kilomètres de long et cinq cents mètres de large, deux mille personnes sont privées de logement...

Proportionnellement, les communes rurales ou encore faiblement urbanisées comme La Ville-aux-Dames ou La Riche sont celles qui ont le plus souffert des bombardements de 1944. Mais, dans cette comptabilité macabre, on doit aussi souligner qu'à lui seul l'ensemble ferroviaire Tours-Saint-Pierre, victime de cinquante et un bombardements lourds, totalise 582 tués...

A Tours, l'attaque aérienne du 20 mai 1944 s'avère le plus violent et le plus dévastateur bombardement que la ville ait connu au cours de son occupation. Entre quatre-vingt et cent vingt avions anglais lâchent de nombreuses bombes explosives de gros calibre (entre 450 et 1000 kg), provoquant de terribles ravages dans les quartiers orientaux, notamment à

³⁷⁹ Au sens le plus large, à savoir aussi bien les conflits en eux-mêmes que leur lente préparation ou la gestion de leurs conséquences.

³⁸⁰ Ce peut être aussi bien l'accueil de troupes en transit (CAH SNCF, 0039 LM 23 : Affaires militaires) que la création ou l'agrandissement d'installations nécessaires à l'effort de guerre (AD 37, 8 R39 et 2 R11).

³⁸¹ Claude Monin, *Op. cit.*, pp. 158-159.

Beaujardin et La Fuye. Le bilan est lourd : 141 morts, 1300 immeubles touchés et, selon un compte rendu de la direction départementale de la Défense passive, 8000 personnes se retrouvent sans abri³⁸². Les rues longeant les voies à l'ouest et à l'est des installations ferroviaires sont à peu près complètement détruites. Tout le quartier Velpeau, peuplé de cheminots, est touché ; certaines zones subissant des dégâts impressionnants. Ainsi, le nord du quartier entre la rue de Paris et le quartier des Docks ; la partie centrale entre la rue du docteur Fournier au sud, la place Velpeau à l'est et la rue de Paris à l'est ; mais aussi la partie nord-ouest du quartier Beaujardin. De l'autre côté des emprises ferroviaires, une partie du quartier Saint-Étienne entre la rue Grécourt au nord, l'avenue de Grammont à l'ouest, la rue Blaise Pascal à l'est et la rue Danton au sud est gravement endommagée. Des bombes sont tombées aussi à l'ouest de l'avenue de Grammont dans une large zone autour de la place de la Liberté. Près de la moitié des projectiles sont tombés en-dehors de l'objectif, parfois à 1000 ou 1200 mètres de celui-ci....

A la Libération, « *Tours était dans une île, coupée de communications avec l'extérieur. Il n'y avait plus de lumière, plus d'eau potable, plus de gaz, plus de tramways... Après l'incendie de 1940, quatre ans d'occupation nous avaient valu 23 bombardements totalisant plus de 1200 bombes de différents calibres. 1949 immeubles étaient totalement rasés ; 7165 autres partiellement sinistrés. 1890 mètres de conduites d'eau étaient détruits en 200 points différents. 1309 mètres d'égouts étaient éventrés. 90500 mètres carrés de chaussée étaient bouleversés. Environ 20 000 personnes avaient perdu l'abri de leur foyer*³⁸³. »

Dans ce paysage de dévastation, la remise en état et en service des installations ferroviaires est un préalable indispensable à la reconstruction des zones sinistrées de l'agglomération, à l'approvisionnement des populations, à la vie tout simplement³⁸⁴. Mais il est évident que ces réparations urgentes ne peuvent pallier une réflexion de fond sur la recomposition conjointe du paysage ferroviaire et du paysage urbain. En effet, comme je l'ai déjà expliqué, les effets dévastateurs de la guerre ne sont pas l'unique cause du remodelage du paysage ferroviaire de Tours. Ils ont, dans un premier temps, seulement occulté, différé d'importants projets de restructuration ; avant, dans un second temps, de les justifier et de les accélérer. L'ampleur géographique et l'importance économique des installations ferroviaires du site de Tours-Saint-Pierre en font l'élément incontournable de tout projet de recomposition urbanistique, et l'emplacement de la gare de Tours le pivot.

³⁸² 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. P. 26.

³⁸³ 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. Programme-bilan de la municipalité de la Libération à la veille des élections municipales. P. 4.

³⁸⁴ Boris Labidurie, *Op. cit.*, pp. 28-29 : « *La présence d'un carrefour ferroviaire était essentielle à l'économie tourangelle : avant 1939, plus d'une cinquantaine de trains quotidiens déversaient 600 000 voyageurs par an ; 250 trains de marchandises donnaient un trafic de 500 000 tonnes. L'anéantissement du réseau par les bombardements alliés ou ennemis, mettait donc en péril des secteurs entiers : ainsi le charbon, les matières premières nécessaires aux industries n'arrivaient plus ; de même, il était impossible d'expédier des produits manufacturés ou bien des produits agricoles (primeurs) de la banlieue.* »

De la reconstruction de la gare de Tours au plan Dorian

Depuis les années 1830, l'emplacement de la gare de Tours constitue l'un des fondements de la politique urbanistique de la ville et, par la suite, de l'agglomération toute entière. Il a suscité un grand nombre de projets, souvent de bon sens et parfaitement viables sur les plans technique et financier (à condition de se mettre d'accord sur une clé de répartition), mais qui, pour l'immense majorité d'entre eux, ont le défaut rédhibitoire de remettre en cause le dogme de la gare en cul-de-sac garante de la maîtrise du centre de gravité du nœud ferroviaire. Le constat de la paralysie grandissante des gares du P.O. et de l'Etat, à l'extrême fin du XIX^e siècle, offre l'occasion d'opter pour une gare de passage. Mais les parties en cause (la municipalité, l'Etat, les compagnies de chemin de fer) s'effraient du coût de l'opération, des difficultés techniques, de la paralysie du nœud ferroviaire pendant les travaux, du manque à gagner, du risque de voir les ateliers des compagnies quitter la ville et peut-être aussi le département³⁸⁵. Au lieu de la gare de passage escomptée, on en revient à des projets de gares en cul-de-sac où seule varie l'ampleur du recul : de soixante-dix à six cents mètres... Frileusement, on s'en tient au projet urbanistique *a minima* qui ne corrige que bien peu des effets pervers engendrés par l'arrivée et l'extension du chemin de fer. Très vite, les inconvénients - éloignés un temps par l'amélioration technique qu'offre la reconfiguration des installations de l'ensemble de Tours-Saint-Pierre - resurgissent ; avivés même par les progrès technologiques (l'électrification du réseau) qui rend totalement obsolète une grande partie des équipements s'entassant à grand peine dans le triangle ferroviaire de Tours. A nouveau, des projets de recomposition de ce paysage voient le jour dès les années 1930. Les ravages de la Seconde Guerre mondiale offrent alors l'opportunité de redessiner le plan urbain de l'agglomération à travers le plan Dorian³⁸⁶ de reconstruction du centre-ville de Tours, puis son extension à l'agglomération entière avec le projet du Grand Tours.

Le projet d'aménagement de Tours de l'architecte Jean Dorian³⁸⁷ s'appuie sur les principes de la Charte d'Athènes (notamment le zonage), et s'articule autour du déplacement préalable de la gare de Tours qui ne serait plus terminus mais de passage. Fin 1944, après accord entre les différentes parties (gouvernement, S.N.C.F. et municipalité), un nouvel emplacement est choisi en retrait de 1365 mètres par rapport à la gare actuelle, à la hauteur des rues Jules Guesde et Aristide Briand. La gare et le dispositif urbain environnant envisagés sont monumentaux, disproportionnés... La gare est précédée d'une place architecturée d'une surface de 25 000 m² (soit plus de trois fois la surface de la place du Maréchal Leclerc) sur laquelle s'ouvre, entre la gare actuelle et la future gare, une avenue

³⁸⁵ 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, rapport de M. Michel-Ducoux : « *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.* »

³⁸⁶ AN, AFU 4857 : Plan de reconstruction et d'aménagement 1942-1947. Le projet Dorian est présenté une première fois à la sous-commission départementale le 11 juin 1945, au conseil municipal le 23 juillet suivant. A la suite de modifications apportées après études complémentaires, le projet est à nouveau présenté à la section permanente d'Indre-et-Loire le 17 décembre 1945 et au conseil municipal le même jour ; les deux assemblées ratifient alors les modifications apportées.

³⁸⁷ Jean Dorian fait ses études au lycée Descartes, puis à l'école des Beaux-arts de Tours. Il sort diplômé de l'Ecole nationale des Beaux-arts de Paris, en 1935. Outre le projet d'aménagement de Tours, il est l'auteur des plans de reconstruction de Vendôme et de Montrichard.

de 1335 mètres de longueur et large de 120 mètres³⁸⁸ ! Elle formera « *une coulée de verdure à travers la ville, en liaison avec les jardins de la Préfecture* ». Sur les soixante-treize hectares libérés en centre-ville par la S.N.C.F. doivent s'élever un ensemble résidentiel, avec des tours et un centre administratif, un centre universitaire (à l'emplacement de l'actuelle cité administrative de Champ Girault), des établissements scolaires et sportifs, un centre multi-sport (l'actuel centre municipal des sports R. Grenon)³⁸⁹. Sur l'espace libéré par les ateliers ferroviaires, on prévoit de construire de nouveaux logements pour 12 à 15 000 personnes. La zone de travail serait déplacée sur Saint-Pierre-des-Corps où les industries seraient ainsi proches du réseau ferré. Tous les nouveaux établissements susceptibles d'être une gêne ou un danger pour le voisinage étant interdits dans les zones de construction continues³⁹⁰.

La position de la nouvelle gare par rapport au centre ville oblige à créer de toutes pièces un système viaire et à considérer la gare comme un point d'éclatement. Au départ de la gare, en plus de l'avenue centrale, on envisage deux voies en éventail. L'une vers l'est se raccordant au nord avec la rue Mirabeau prolongée, l'autre vers l'ouest se raccordant à la rue Galpin Thiou et à la rue Boisdénier. Une rue symétrique à la rue Edouard Vaillant par rapport à cette artère complète cette armature. Un réseau de voies secondaires est prévu de façon à permettre de relier la voirie existante avec celle de ce nouveau quartier en tenant compte de l'orientation générale est-ouest et nord-sud de ces voies. A une plus large échelle, l'ossature de la nouvelle voirie doit se traduire par deux grandes artères partant de la place Anatole France, l'une se dirigeant vers Saint-Sauveur, l'autre vers Rochepinard. Un boulevard curviligne s'articulant à partir du boulevard Thiers prolongé doit assurer la liaison entre La Riche et Saint-Pierre-des-Corps. Vers l'est, le boulevard Thiers est poursuivi à travers le quartier Beaumont pour rejoindre le jardin botanique et se diriger vers le château du Plessis sur la commune de La Riche. A l'ouest, il passe devant la gare et se raccorde à la rue du Docteur Fournier pour assurer une liaison avec Saint-Pierre-des-Corps³⁹¹.

Très vite le plan grandiose de Jean Dorian est soumis à l'épreuve de la réalité. L'implantation d'une gare de passage à Beaujardin implique l'élargissement de la plateforme ferroviaire pour y loger les voies (et les quais) desservant les lignes de Nantes, du Mans, de Bordeaux, de Vierzon, de Châteauroux et des Sables. L'emplacement de la nouvelle gare, pratiquement à la hauteur du pont de Bordeaux, empêche l'utilisation de celui-ci pour la desserte de la ligne de Paris à Bordeaux par la nouvelle station, puisque sa courbe de raccordement est en amont. Il faut alors prévoir un nouveau raccordement en aval de la gare et l'emprunt d'un autre pont pour franchir le Cher. Pire encore : les courbes

³⁸⁸ De part et d'autre d'un terre-plein gazonné de cinquante mètres de large, on prévoit une chaussée de quinze mètres bordée par un trottoir de vingt mètres à deux rangées d'arbres. On a une idée de la démesure du projet quand on compare la largeur de cette avenue aux Champs-Élysées (70 mètres) et à l'avenue du Bois de Boulogne (120 mètres).

³⁸⁹ AN, AFU 4856 : Dossiers administratifs, enquêtes rue Nationale 1941-1961. Procès-verbal du conseil d'information.

³⁹⁰ Sébastien Chevereau, *Op. cit.*, p. 90. Voir aussi AD 37, 200 W 11. Procès-verbal de la section permanente de la Reconstruction de décembre 1945 : « *Des petites zones industrielles réservées aux établissements non classés n'ayant pas besoin d'un embranchement et aux artisans sont proposées sur la rue Girardeau et sur le terrain de l'ancienne usine à gaz, rue Delpérier, elles permettront le relogement des sinistrés de cette catégorie.* »

³⁹¹ AN, AFU 4857 : Plan de reconstruction et d'aménagement 1942-1947. Projet Dorian exposé d'après un rapport de l'architecte général de l'Urbanisme à Angers le 4 janvier 1946.

de sortie de la gare de Tours des lignes de Nantes et des Sables, presque perpendiculaires au nouveau tracé imposé par le déplacement de la gare, obligent à la création de nouvelles courbes de raccordement³⁹². A cette difficulté s'ajoute le redoutable problème de la hauteur des plateformes de ces deux lignes. Pour permettre de relier la ligne de Nantes à la nouvelle station, une étude de la S.N.C.F. prévoit qu'elle serait raccordée par la construction d'un pont ferroviaire sur l'avenue de Grammont. Ce qui couperait, chose impensable, la perspective « unique » en France traversant toute la ville de la Tranchée aux Portes de Grandmont³⁹³. Lors de la réunion de la sous-commission de la reconstruction, le 20 décembre 1944, Camille Lefèvre et Jean Dorian présentent un nouveau tracé, plus au sud, mais aussi plus coûteux. On opte finalement pour le projet d'un élargissement du tunnel sous l'avenue de Grammont (où passent déjà les voies de la ligne de Nantes) afin d'y loger aussi les voies de la ligne de Bordeaux et celles de la ligne des Sables³⁹⁴.

La réalité ne se manifeste pas uniquement par de redoutables problèmes techniques, mais aussi sous la forme de non moins redoutables conflits géopolitiques. D'abord à Tours même, ensuite au niveau de l'agglomération. L'annonce du projet Dorian, fin 1944, soulève un véritable tollé à la fois chez les commerçants mais aussi chez les sinistrés. Leur opposition se traduit, début 1945, par l'apparition d'un énigmatique *Comité de défense de Tours de la gare centrale, du quartier Beaujardin et du contribuable*³⁹⁵ qui se signale par un article paru dans la *Nouvelle République* et une étude portant sur le projet de transfert³⁹⁶.

Sa première objection concerne la situation excentrée de la future gare, inconvénient majeur pour les voyageurs et les marchandises. Elle dénonce le gaspillage de carburant, d'heures de travail, « *de dizaines de milliers d'heures qui seront perdues en un an par les camionnages des commerçants et industriels pour aller expédier ou recevoir des marchandises* » alors que « *partout l'on cherche à avoir des gares centrales. C'est ainsi qu'à Bruxelles un projet (en cours d'exécution en 1939) prévoyait des travaux qui amèneraient les trains de voyageurs au cœur de la ville par un système analogue à notre gare d'Orsay.* » L'un de ses arguments forts est celui lié au commerce tourangeau : « *Il est hors de doute que cette nouvelle gare de Beaujardin, bâtie à trois kilomètres du cœur de la ville, y créerait un mouvement d'attraction commerciale au détriment des commerçants du centre de la cité [...] Il en serait de même pour tous les commerces industriels qui gravitent autour du chemin de fer (charbon, bois, transports, messageries, entrepôts divers...) dont certains ont même un embranchement particulier.* » Le rétablissement du

³⁹² La ligne des Sables empruntait alors dans Tours la rue Blaise Pascal, l'avenue Saint-Lazare (en traversant l'avenue de Grammont par un tunnel) et la rue du Chemin de fer avant d'enjamber les voies des lignes de Nantes et du Mans pour franchir le Cher par le pont de Vendée. Elle traversait ensuite la plaine marécageuse du Petit-Cher par un remblai qui constitue aujourd'hui la limite occidentale du parc de la Bergeonnerie, avant de gravir le coteau et de rejoindre, vers le haut de la route des Deux Lions, la ligne de Bordeaux.

³⁹³ Sébastien Chevereau, *Ibid.*, p. 94.

³⁹⁴ Sébastien Chevereau, *Ibid.*, p. 95

³⁹⁵ On dispose de peu de renseignements sur ce groupement. Une lettre de Marcel Tribut, adjoint au maire, à l'inspecteur de l'urbanisme à Angers, précise : « *après avoir recherché l'existence du comité de défense de Tours auprès de la préfecture (qui en principe doit recevoir tous les avis de constitution de groupement ou de société), de la chambre de commerce, des différents groupements de sinistrés, des conseillers municipaux, [...] il n'a été trouvé aucune trace du comité.* » (AN, AFU 4849: Projet de convention avec la SNCF 1945-1955. Lettre du 23 juillet 1945). Toutefois, ce n'est pas tant l'absence d'existence légale de ce groupement qui est important que les idées qu'ils véhiculent.

³⁹⁶ AN, AFU 4849 : Projet de convention avec la S.N.C.F. 1945-1955. Note du 3 avril 1945.

commerce tourangeau est un des objectifs que s'est fixé la municipalité de la Libération. Toutefois, en choisissant de déplacer le centre de gravité de la ville de la rue Nationale à Beaujardin, elle prend le risque de l'affaiblir. Certes, ce risque semble mineur puisque l'endroit doit être une zone résidentielle ; néanmoins, à long terme, la gare peut favoriser un mouvement d'attraction commerciale.

Dès avril 1945, à la suite de son conseil d'administration, le Syndicat d'Initiative de Tours s'oppose également au déplacement de la gare. Il demande même d'augmenter le nombre de voies à Tours pour faciliter les entrées en gare des trains de voyageurs³⁹⁷. Dans ses délibérations du 27 septembre 1946, la Chambre de Commerce ajoute à l'opposition des commerçants concernant la rue Nationale celle relative au projet de déplacement de la gare³⁹⁸. A l'hostilité des commerçants vient se joindre la peur des classes populaires de voir leurs logements détruits après alignement, même s'il a été annoncé que « *le nouveau projet n'entraînerait pas de démolitions de maisons demeurées intactes*³⁹⁹. » Non sans démagogie, le *Comité de défense des intérêts des sinistrés de la ville de Tours* (qui prétend regrouper « *5200 familles soit plus de 20 000 personnes* ») utilise ce thème. Toutefois cette crainte ne touche pas l'ensemble des classes modestes plus préoccupées de se ravitailler ou de se trouver un logement qu'intéressées par les débats sur la reconstruction. En fait derrière le comité se dissimule le « lobby commerçant », puisque son président est M. Chezeaux, membre titulaire de la Chambre de commerce de Tours et de l'Indre-et-Loire, président des commerçants sinistrés... D'étonnants rapprochements tactiques (à défaut d'être idéologiques) se dessinent avec le *Comité de défense de Tours de la gare centrale, du quartier Beaujardin et du contribuable* qui s'avère bien proche du parti communiste⁴⁰⁰.

Rapidement, les élus tourangeaux s'aperçoivent que transformer le quartier de l'ancienne gare en une zone de compensation pour la construction de logements, supprime du même coup un vaste secteur industriel (charbon, bois, fer, transports, entrepôts divers) au profit de Saint-Pierre-des-Corps qui devient une sorte de pôle industriel. L'application du zonage vide Tours de sa substance industrielle... et lui fait perdre la majeure partie de ses ressources financières. Marcel Tribut dénonce alors « *le déséquilibre au profit de Saint-Pierre-des-Corps. Ce n'est pas la récupération de 70 hectares pour des contributions à*

³⁹⁷ Sébastien Chevereau, *Ibid.*, p. 97.

³⁹⁸ Chambre de commerce de Tours et de l'Indre-et-Loire, délibérations du 27 septembre 1946 : « *En ce qui concerne la reconstruction du quartier Sud et l'éventuel déplacement de la gare de Tours, à la majorité vingt voix contre une et une abstention, demandons le maintien de la gare actuelle ; demandons à ce qu'il ne soit procédé à aucune démolition d'immeubles susceptibles d'être réparés avant que le plan de reconstruction ne soit définitivement arrêté et accepté. Le déplacement de la gare tel qu'il est indiqué amènera dans un temps plus ou moins lointain à la désaffectation d'une grande partie de quartiers actuellement en pleine prospérité : de même, les industries et les commerces établis dans l'actuel centre ville tendront tous, pour des raisons diverses ou bien à s'installer à proximité des gares de marchandises pour faciliter leur camionnage ou à se rapprocher de la gare des voyageurs pour la facilité de leurs éventuels clients.* »

³⁹⁹ *La Nouvelle République* du 12 février 1945. Néanmoins, des bâtiments sinistrés par les bombardements et pourtant reconstruits à l'identique quelques années plus tard furent abattus. Ainsi, le report vers la rue Jules Guesde de la courbe de raccordement de la ligne de Tours à Nantes provoque la destruction de cinq maisons situées sur son tracé (Cf. AD 37, 209 W 53 : Ligne de Tours à Nantes (1966-67). Lettre en date du 21 novembre 1962 du maire de Tours au préfet d'Indre-et-Loire).

⁴⁰⁰ En effet, le Comité dénonce dans un discours ouvriériste « *les futurs immeubles à l'usage commercial et bourgeois* » qui vont être édifiés à l'emplacement des anciens ateliers transférés et reconstruits hors de la ville.

*loyers qui pourra amener à l'équilibre du budget de la ville*⁴⁰¹. » Trois semaines plus tard, le maire critique, à son tour, certains aspects du plan : « *Ce plan implante des industries, des gares, des installations dans toute l'agglomération tourangelle, sans se soucier apparemment des incidences économiques, administratives, financières que cette nouvelle répartition pourra avoir dans l'avenir pour chacune des communes intéressées [...]. C'est pourquoi je défends le maintien à Tours de ce que j'appelle les éléments vitaux. La plus grosse erreur consisterait à construire de superbes quartiers résidentiels que personne n'habiterait, faute d'avoir une activité dans la cité*⁴⁰². »

De ce constat va naître l'idée d'une fusion qui engloberait Saint-Pierre-des-Corps dans l'agglomération tourangelle. Tours garderait, voire développerait, son potentiel économique, s'assurerait des ressources financières importantes. Cette vision des choses se retrouve aussi bien au niveau municipal que préfectoral ou même ministériel⁴⁰³. Dorian, conscient du problème, propose alors le projet du Grand Tours. Celui-ci part du constat que Tours n'a plus l'espace suffisant pour se développer, il lui faut donc s'unir avec les communes limitrophes pour créer un plan de communication ferroviaire, routier et aérien cohérent. Pour que la ville devienne une grande capitale régionale, il faut qu'elle puisse se développer. Manquant de terrains constructibles, l'activité économique doit se déplacer vers les pourtours de l'agglomération. Le Grand Tours est réalisable avec le déplacement de la gare à Saint-Pierre-des-Corps et l'embranchement des industries sur le réseau S.N.C.F. Mais ce projet devient possible s'il y a une fusion, ou une union économique entre les différentes communes⁴⁰⁴. Tribut renchérit : « *si le projet ne peut être changé, il faut que l'on pousse l'expérience jusqu'au bout puisqu'on fait perdre à Tours la plus grosse partie de ses ressources financières, il faut faire le Grand Tours municipal. S'il y a une impossibilité politique que l'on fasse au moins des trois communes un bloc économique*⁴⁰⁵. »

Le projet de Grand Tours s'articule autour d'une problématique ferroviaire : pour qu'il puisse se réaliser - même partiellement - il faut récupérer les emprises ferroviaires de Tours, déplacer la gare de passage prévue de Beaujardin à Saint-Pierre-des-Corps (deux grandes gares de passage distantes de deux kilomètres étant absurde) et réinstaller tout le tissu industriel embranché le long des voies allant de la Ville-aux-Dames à La Riche. On voit alors brusquement resurgir des configurations envisagées ou réalisées en partie au XIX^e siècle. A un siècle de distance, c'est le retour - sous une forme et des modalités

⁴⁰¹ *La Nouvelle République* du 6 août 1946 relatant l'intervention de Marcel Tribut au conseil municipal.

⁴⁰² Boris Labidurie, *Op. cit.*, p. 162.

⁴⁰³ Déclaration du maire de Tours Jean Meunier dans la *Nouvelle République* du 27 août 1946 : « *Ce plan forme un tout et il serait logique que ce tout soit sur le plan administratif et financier unifié. C'est ce qui sera fait inévitablement dans l'avenir. Tôt ou tard, les communes suburbaines d'un gros centre s'agglomèreront et deviendront les quartiers de la ville principale.* » AN, AFU 4856. Rapport du préfet Vivier sur le plan d'aménagement et de reconstruction de la ville de Tours, 15 février 1947 : « *Le plan d'aménagement de Tours rejette les industries de la ville vers le quartier industriel qui leur est réservé sur les territoires de la commune de Saint-Pierre-des-Corps. La gare de marchandises de la SNCF de Saint-Pierre-des-Corps sera également la gare de marchandises de Tours. La gare de la SNCF de Tours sera, pour les express, gare de voyageurs des habitants de Saint-Pierre-des-Corps. Il en sera de même du réseau d'assainissement et de la station d'épuration de Tours. Cette fusion des intérêts économiques posera, tôt ou tard, la question de la fusion administrative.* »

⁴⁰⁴ Sébastien Chevereau, *Ibid.*, pp. 93-94.

⁴⁰⁵ Intervention de Marcel Tribut, adjoint au maire, le 6 août 1946 au conseil municipal de Tours.

différentes, les temps ont changé – des combinaisons autour de l'arrivée du chemin de fer et du projet d'annexion de Saint-Étienne.

Mais, ce qui était encore possible au mitan du XIX^e siècle ne l'est plus face à un plat pays qui s'est radicalement métamorphosé à cause du rail. Le projet se heurte rapidement à l'opposition des communes limitrophes : aucune ne veut fusionner et toutes souhaitent se protéger contre des ingérences qui peuvent nuire à leur autonomie. Saint-Symphorien demande même dans un conseil municipal que la ville de Tours lui rétrocède le quai Paul Bert, l'École normale et le cimetière de la Salle⁴⁰⁶. En octobre 1946, la municipalité de Saint-Pierre-des-Corps, le parti communiste et la C.G.T. s'opposent à toute idée d'annexion. Officiellement, il est prétexté qu'il ne faut pas rassembler toutes les industries dans une même zone : le bruit et l'odeur des machines constituant une gêne pour les travailleurs⁴⁰⁷. Dans la Guerre froide qui se profile, il est impensable pour le P.C.F. de perdre le contrôle du bastion que constitue la ville cheminote et de son nœud ferroviaire. L'enjeu géopolitique est de trop d'importance pour le risquer dans une fusion où l'influence communiste serait fatalement diluée. Il se peut aussi qu'un conseil municipal composé presque exclusivement de cheminots ait voulu préserver à tout prix l'identité corpopétrucienne basée sur une très forte identité cheminote.

Comme souvent, tout achoppe sur les questions d'argent. Le déplacement est évalué à 1510 millions de francs (valeur 1947, dont 550 millions au titre des dommages de guerre). La S.N.C.F. se propose d'apporter 240 millions de francs, mais pour commencer les travaux elle veut des garanties sur les versements complémentaires de ses partenaires. Les soixante-treize hectares seront libérés progressivement au fur et à mesure des paiements. Le M.R.U. (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) accepte de verser les deux premières annuités pour 180 millions de francs, la ville devant verser 540 millions de francs, dont 200 millions proviendront de la vente des terrains. Il reste aux parties prenantes à s'engager officiellement au travers d'une convention. Le ministère et la S.N.C.F. la signent en juillet 1947, mais Jean Meunier refuse d'engager Tours dans un vaste chantier trois mois avant les élections municipales d'octobre 1947 : « *Les négociations se prolongeant risquaient de tout remettre en cause et de retarder la reconstruction de la zone sud (...) Dans ces délicates négociations, c'est encore l'intérêt de Tours que nous avons défendu en réglant au mieux une question à laquelle la Reconstruction était subordonnée et qui mettait en cause le développement futur de la cité*⁴⁰⁸. »

L'abandon de l'ambitieux projet de remodelage géopolitique à l'échelle de l'agglomération sonne, à son tour, le glas du projet de déplacement de la gare de Tours. Même si les projets ambitieux de Jean Dorian sont largement revus à la baisse, la restructuration de Tours ne peut se faire que par la récupération progressive des emprises ferroviaires en centre-ville. On est alors en présence d'une série d'opérations en tiroirs. Pour entamer les projets de construction, il faut libérer le terrain de ses installations ferroviaires et industrielles ; mais auparavant on doit leur trouver un lieu d'accueil. Les opérations de libération ne peuvent se faire que dans l'ordre inverse de celui qui a présidé à leur installation. On comprend immédiatement que les dernières installations libérables sont les voies aboutissant à la gare

⁴⁰⁶ AM Tours : Procès-verbal du conseil municipal de Saint-Symphorien du 9 mai 1947.

⁴⁰⁷ *La Nouvelle République* du 30 octobre 1946.

⁴⁰⁸ Jean Meunier, *Op.cit.*, p. 10.

de Tours : on ne peut les déposer que lorsque tout ce qui y était raccordé a été démonté au préalable.

La S.N.C.F. se prépare à se séparer de certains terrains constructibles. Les entrepôts et ateliers doivent être transférés à Saint-Pierre-des-Corps, et des voies et des embranchements seront supprimés. Le programme de libération des terrains se fait par étapes. D'abord avec la libération des « Coins » : des ateliers situés au sud du quartier Velpeau en bordure de la voie ferrée de Tours à Paris, pour permettre la construction d'une cité H.L.M. Puis le Champ Girault serait débarrassé de ses anciens ateliers et des garages et libéré de ses embranchements. Le départ de tous les ateliers et dépôts s'en suivrait⁴⁰⁹. Après la réalisation des embranchements avec la gare de passage, le déplacement pourrait avoir lieu. Seule la dernière tranche du programme ne fut pas réalisée. Pour ne pas être obligée d'attendre la mise en chantier de l'éventuelle gare de passage à Beaujardin, on modifie le plan d'aménagement. La cité administrative qui devait être construite à l'emplacement des voies est déplacée sur le Champ Girault⁴¹⁰.

Le chemin de fer, colonne vertébrale de la ville linéaire

Avant la Seconde Guerre mondiale, la ville de Saint-Pierre-des-Corps présente un tracé urbain des plus frustes : un gros bourg rural encore tourné vers la Loire et adossé au canal, accompagné d'une constellation de hameaux et de fermes dispersés dans la Varenne. Les projets d'aménagement urbain de la municipalité communiste tentent de canaliser et d'organiser l'expansion anarchique du tissu urbain. On envisage des travaux d'aménagement et d'embellissement, un quadrillage rationnel d'avenues et de voies perpendiculaires s'appuyant sur la large plateforme ferroviaire, « *des voies de communication en rapport avec les moyens modernes de transports, tramways, autobus, camions et autos* » reliées à Tours⁴¹¹...

Les difficultés économiques de l'entre-deux guerres ne permirent guère de mettre ces plans à l'œuvre... que, de toute façon, les bombardements dévastateurs de 1944 auraient réduit à néant. Un champ de ruines fumantes, la nécessité pressante de reloger les sinistrés et la volonté de construire une Ville nouvelle pour l'Homme nouveau amènent l'équipe municipale communiste, composée dans son immense majorité de cheminots, à reconstruire leur ville - volontairement ? inconsciemment ? - selon le concept de la ville linéaire développée par les urbanistes soviétiques comme Nicolai Milioutine⁴¹². La fonction « circuler » s'y déploie selon un axe longitudinal (groupant voies automobile, ferroviaire et fluviale), indéfiniment prolongeable, de part et d'autre duquel sont implantés,

⁴⁰⁹ *La Nouvelle République* des 28 et 29 janvier 1961 : « *La Ville va négocier avec la SNCF l'acquisition de terrains rendus libres par le déplacement de la voie de Nantes* ».

⁴¹⁰ *La Nouvelle République* du 27 mai 1950. Voir aussi AD 37, 928 W 21 : Champ-Girault. Désignation de Pierre Dalloz, urbaniste, pour l'établissement du plan d'urbanisme par lettre du 23 janvier 1963 du Ministère de la Construction. Elaboration du plan de masse par Hardion, architecte désigné par la ville, approuvé par le Conseil Supérieur de l'Architecture le 16 septembre 1963. Arrêté préfectoral du 23 juin 1964 de déclaration d'utilité publique de l'opération. Opération d'aménagement confié à la SEMAVIT par délibération du conseil municipal de Tours du 28 mai 1966.

⁴¹¹ *Annuaire guide de Saint-Pierre-des-Corps, 1927* édité par l'Union coopérative ouvrière d'imprimerie, 10 rue de Metz, Tours. p. 5.

⁴¹² Son ouvrage *Sotsgorod* (1930) sera considéré comme le traité de l'urbanisme soviétique des premières décennies.

parallèlement et séparées par une zone verte, la fonction « habiter » et la fonction « travailler » (établissements industriels)⁴¹³. L'idée fondamentale de l'urbaniste catalan Doria y Mata, impossible sans une réforme radicale de la propriété foncière, a été reprise avec succès en U.R.S.S., aux environs de 1930, justement parce que le sol y fut nationalisé. Stalingrad est ainsi bâti sur le modèle de la cité linéaire, s'étirant sur soixante-cinq kilomètres le long de la Volga. Le plan, un peu simpliste, de Soria y Mata y est corrigé, puisque Stalingrad se présente sous la forme de six bandes parallèles : fleuves, parcs, habitations, passage, zone verte, chemin de fer. Dans son plan pour la reconstruction de Saint-Dié, Le Corbusier reprendra l'idée du développement linéaire d'une cité, mais le long d'une autoroute⁴¹⁴.

Les projets urbanistiques sont largement tributaires des contraintes de l'exploitation ferroviaire comme le démontrent les débats au sein du conseil municipal de Saint-Pierre : « *L'ampleur des destructions de 1944, la modification complète de la gare de Saint-Pierre-des-Corps obligent à considérer l'aménagement de cette commune d'une façon entièrement neuve. En effet, l'emprise de la S.N.C.F. au nord s'étendra jusqu'à la rue des Ateliers et l'avenue de la République prolongée, au sud, elle sera alignée parallèlement à l'axe du faisceau des voies à hauteur des magasins généraux* »⁴¹⁵.

Les modifications d'emprises de la S.N.C.F. ainsi que la création d'une gare de passage à Tours répartissent sur le territoire communal de Saint-Pierre-des-Corps les embranchements concédés aux industriels sur le territoire de Tours. Ces embranchements ne pouvant s'établir qu'au sud de cette emprise, étant donné que la ligne voyageurs Paris-Bordeaux qui ne doit pas être traversée par des bifurcations empruntera un itinéraire situé au nord. Cette destination permettra de créer une zone industrielle sur cette partie de territoire. La partie nord du territoire communal, étant réservée à l'habitation, sera liée à Tours par un réseau de communication est-ouest empruntant la rue des Ateliers prolongée parallèle à l'emprise de la S.N.C.F. vers l'est.

L'avenue de la République prolongé et redressée, parallèle à cette emprise et venant se raccorder à l'ouest avec le boulevard Heurteloup.

L'élargissement et le redressement de la rue de la Rabaterie se raccordant à l'est avec le vicinal ordinaire n° 6 et à l'ouest avec la place Loiseau d'Entraigues.

Une nouvelle voie parallèle à la levée de la Loire permettra de raccorder la tête de pont du nouveau pont de Sainte-Radegonde avec le VC n° 6 à l'est.

*Cette trame est-ouest est complétée par une trame nord-sud établie en tenant compte de la nécessité du franchissement de l'emprise de la S.N.C.F. pour se raccorder à la zone industrielle à la suite des ponts établis*⁴¹⁶.

⁴¹³ Maurice Agulhon (dir.), *Op. cit.*, p. 262.

⁴¹⁴ Michel Ragon, *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome II Naissance de la cité moderne 1900-1940*, Casterman, collection « Essais », Paris, 1991, 348 p., ill., p. 37.

⁴¹⁵ Les destructions et la restructuration du site ferroviaire de Tours-Saint-Pierre, notamment en prévision d'une gare de passage à Beaujardin, imposent une rectification du tracé pour les voies principales Paris-Bordeaux et Tours-Vierzon, dont la situation entre dépôt et triage (également reconfigurés), moins favorable qu'un contournement de l'ensemble par le nord, est tempérée par l'installation d'un saut-de-mouton ayant notamment pour but d'assurer l'essentiel des échanges de machines entre dépôt et triage. La nouvelle plateforme ferroviaire est agrandie, avec une largeur de cinq cents mètres en moyenne.

⁴¹⁶ Les deux grands axes perpendiculaires mentionnés sont la rue Jean Moulin et la rue Jeanne Labourde qui mènent aux deux seuls ponts qui enjambent les voies ferrées.

L'un à l'emplacement du Pont du Cheval Blanc et l'autre à l'emplacement de la gare actuelle des voyageurs pour venir se raccorder avec le VC n° 3.

Un réseau de voies secondaires complètera cet ensemble et permettra de raccorder la voirie ancienne à la voirie nouvelle. La zone industrielle sera traversée par un système de trame est-ouest et nord-sud établi parallèle à la direction de ces deux ponts et à la direction de la levée de Rochepinard et de la Boire.

L'équipement de Saint-Pierre-des-Corps permet d'établir une zone résidentielle dans la partie nord avec espaces réservés aux exploitations maraîchères et création d'une cité jardin S.N.C.F., Saint-Pierre ; sur l'emplacement compris le long de l'avenue de la République entre la rue Viala et le terrain de sports.

[...] La zone résidentielle située au sud recevra des industries de Tours, ainsi qu'une gare charbonnière de carburants et de toutes les industries classées de Tours, Saint-Pierre-des-Corps et la Riche.

Saint-Pierre-des-Corps sera relié à Tours par un réseau de communications interurbaines permettant d'accéder facilement à la nouvelle gare de voyageurs. De plus, le plan d'assainissement de Saint-Pierre-des-Corps sera étudié en considérant Saint-Pierre-des-Corps comme un des bassins consécutifs de Tours⁴¹⁷. »

Le réseau viaire originel ne subsiste que dans le vieux Saint-Pierre-des-Corps en un fouillis quasi organique de voies étroites serpentant entre des jardins maraîchers, des champs laniérés, des parcelles de vigne. Tout le réseau viaire construit après l'irruption du chemin de fer dans le paysage, et surtout reconstruit après la Seconde Guerre mondiale, se déploie et s'articule en fonction de la ligne directrice est/ouest imposée par le rail. Tous les grands axes sont parallèles à la voie ferrée. Les rares artères perpendiculaires à celle-ci ne servent qu'à assurer un maillage large de l'espace urbain et débouchent sur un passage enjambant l'espace ferroviaire. Pour ne pas venir buter très rapidement sur les emprises du chemin de fer, le réseau des rues n'a de salut que dans l'expansion vers l'est que permet la profondeur de la Varenne. Elle seule offre l'espace souhaitable, dégagé, propice à une urbanisation aisée. Le développement de la ville, l'explosion urbaine de la Ville-aux-Dames en témoignent. Les seuls obstacles à l'expansion sont la Loire, le Cher et les lignes de chemin de fer, tous parallèles les uns aux autres. Entre eux, en suivant la logique de leur axe naturel, les quartiers résidentiels et industriels peuvent se développer avec comme seul horizon limitatif le remblai de la ligne nouvelle du TGV, premier et seul obstacle conséquent avant le coteau de Montlouis.

⁴¹⁷ AD 37, 17 W 38 : reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps. Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Saint-Pierre-des-Corps du 25 juillet 1945.

Chapitre 4 - Les cheminots dans la ville

Les hommes. Il faut maintenant s'intéresser aux hommes et ne pas oublier que le chemin de fer est aussi, et avant tout, une aventure humaine, une affaire d'hommes, un *métier d'homme*⁴¹⁸... Je vais donc m'attacher à décrire la ville habitée par les cheminots. Cette ville ferroviaire, faite de rues, voire même de quartiers entiers ou de cités-jardins habités massivement, parfois presque exclusivement, par des cheminots, est partie intégrante du paysage créé et modifié par le chemin de fer. Des origines sociales et géographiques souvent communes, la pratique de métiers très particuliers, créent des pratiques corporatistes très vives, suscitent une « culture » spécifique, affermissent un fort sentiment d'appartenance communautaire, une tendance marquée à l'endogamie, au repli sur soi. Cette tendance à former un monde « à part » influe considérablement sur la nature, l'âme des quartiers que les employés et ouvriers du chemin de fer occupent en ville de préférence à d'autres. Leur longue présence, leur poids démographique, économique, mais aussi politique modifient également en profondeur le paysage, la sociologie et l'atmosphère des villes de l'agglomération tourangelle.

Les origines sociales et géographiques des cheminots

Nous avons déjà rencontré les cheminots sur notre route, lorsqu'ils trimaient à la construction des premières lignes de chemin de fer de l'étoile tourangelle. Des déracinés, des travailleurs nomades, des errants venant des confins de la Creuse, du Limousin, d'Auvergne... Plus tard, avec l'extension du réseau de la Compagnie du P.O., du bocage angevin, des paroisses bretonnes, des terres plus ensoleillées du Sud-ouest. Mais de plus près aussi : ouvriers agricoles du plat pays, paysans de Touraine ou du Maine quittant une campagne qui ne peut les nourrir ; manœuvres, hommes de peine ou ouvriers de Tours et de ses environs. Ou de plus loin également, comme ces ouvriers belges en nombre suffisamment important en 1850 sur les chantiers de terrassement pour la voie du chemin de fer à Joué et à Monts pour que leurs collègues français, inquiets d'une pression à la baisse sur les salaires, exigent leur renvoi⁴¹⁹. Tous fuient la misère, cherchent du travail, l'aventure à défaut de la fortune ; vivent de chantiers à la merci des soubresauts politiques, des crises économiques, des krachs boursiers ; connaissent l'inconfort, la promiscuité des campements et des logements de fortune, l'incertitude du lendemain, la détresse physique et morale que l'on oublie dans l'alcool, les plaisirs éphémères⁴²⁰.

⁴¹⁸ Titre de l'ouvrage de Raoul Dautry, Directeur général des chemins de fer de l'Etat. Raoul Dautry, *Métier d'homme*, Plon, Paris, 1937, 331 p., préface de Paul Valéry.

⁴¹⁹ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 696.

⁴²⁰ Eric J. Hobsbawm, *L'ère du capital 1848- 1875*, Hachette, collection « Pluriel Histoire » Paris, 1989, en donne une description haute en couleurs (p. 278) : « Du fait que les chemins de fer se construisaient partout, ils ne comptaient pas nécessairement sur une main d'œuvre indigène, mais de plus en plus sur un corps d'ouvriers nomades, tels qu'on en trouve toujours sur les grands chantiers de construction du monde. Dans la plupart des pays industriels, ils se recrutaient parmi les marginaux et les aventuriers prêts à travailler dur dans de mauvaises conditions pour une bonne paye, qu'ils étaient prêts aussi à boire ou à jouer sans guère se soucier de l'avenir. Car, tout comme pour les marins il y a toujours un autre bateau, il y avait toujours pour eux un autre chantier lorsque s'achevait le chantier actuel. Hommes libres, travaillant dans une industrie pionnière, réprouvés par les membres respectables de toutes les classes, héros de l'obscur folklore

A l'épopée effervescente de l'époque pionnière avec ses improvisations expérimentales, son empirisme anarchique succède assez rapidement la mise en place d'une organisation rigoureuse. Avec leurs réseaux étoffés pénétrant plus profondément dans les arrière-pays, les compagnies de chemin de fer élargissent la base géographique de leur recrutement. La multiplicité des métiers concourant à la bonne marche de l'*ensemble machinique* impose également une diversification sociologique : le monde des cheminots n'est pas homogène. Deux grands groupes distincts cohabitent : celui formé par les agents de la Traction et du Matériel ainsi que de la Voie et Bâtiments d'une part, et celui de l'Exploitation et la bureaucratie d'autre part. Leurs métiers sont radicalement différents, issus de savoir-faire, d'expériences, de mentalités, de milieux bien spécifiques et sans beaucoup de points communs et de rencontre. Les gens de la Traction et du Matériel viennent des métiers du métal ; ils ont débuté comme chaudronniers, serruriers, forgerons. Ceux de l'Exploitation et des Bureaux ont, en général, une meilleure instruction, sont plus à l'aise avec les écritures et les comptes, les données techniques que le travail manuel, l'effort physique. Les cheminots de la Voie et des Bâtiments, souvent sans réelle qualification, moins instruits sont généralement issus du monde rural et, pendant longtemps, le chemin de fer constituera pour eux un appréciable moyen de promotion sociale.

Grâce à la préservation fortuite de 2600 fiches carrières d'agents qui ont travaillé sur le site de Tours-Saint-Pierre entre 1900 et 1937, Christine Chaoui a pu reconstituer leurs origines géographiques et mettre en évidence des césures nettement visibles avec le premier conflit mondial, la prospérité économique des années 1920 et la crise du début des années 1930⁴²¹. Elle a également montré que « *la Compagnie du P.O. a su générer, développer puis maintenir un réservoir local et régional de main d'œuvre autour du complexe ferroviaire de Tours – Saint-Pierre-des-Corps, grand utilisateur d'hommes*⁴²². »

Les agents originaires de l'Indre-et-Loire et ses cinq départements limitrophes constituent le noyau dur du recrutement et représentent toujours plus de la moitié des effectifs présents sur le site : d'un peu plus de cinquante pour cent en 1900 au deux tiers au moment du Front Populaire⁴²³. Evelyne Laurent, en étudiant les origines géographiques des enfants de cheminots scolarisés dans le quartier Velpeau à Tours, est arrivée à des conclusions similaires⁴²⁴. A l'orée du XX^e siècle, l'augmentation des natifs de la Sarthe, de l'Indre ou de la Vienne s'avère spectaculaire et coïncide avec l'ultime phase d'extension des installations sur le site. En effet, de 1896 à 1897 est construite une gare de triage avec une halle de transbordement pour les marchandises ainsi qu'un dépôt de locomotives à vapeur. De 1910 à 1911, ce sont d'importants ateliers pour la réparation et l'entretien du matériel roulant qui voient le jour. Dès 1931, les natifs de la Vienne et de l'Indre-et-Loire, toujours plus nombreux jusqu'à la veille de la nationalisation, se détachent du reste du groupe dont

de la virilité, ils jouaient le même rôle que les marins ou que les mineurs et les prospecteurs de la frontière, tout en gagnant davantage que les premiers et sans partager avec les seconds l'espoir de faire fortune. »

⁴²¹ 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) ", *RHCF* 22 (printemps 2000), pp. 235-246.

⁴²² Christine Chaoui, *Op. cit.*, p. 236.

⁴²³ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 241 : 1900 : 51,50 %, 1911 : 52,30 %, 1919 : 59,80 %, 1926 : 58,80 %, 1931 : 62,60 %, 1936 : 66,40 %.

⁴²⁴ Evelyne Laurent, *La population scolaire de l'école Velpeau (Tours) 1882-1911*, mémoire de maîtrise sous la direction de J. Labussière, Université François-Rabelais, Tours, 1988, 67 p., ill., annexes. P. 35. : Maine-et-Loire (43), Loir-et-Cher (34), Sarthe (27), Vienne (23), Indre (18).

les effectifs diminuent régulièrement⁴²⁵. La suprématie des natifs de la Vienne sur leurs voisins dès 1919 reflète l'inexorable exode rural d'un département qui, plus que dans les départements voisins, rejette les hommes qu'il ne peut plus nourrir. Au cœur d'une région à forte activité agricole, dépourvue de centre industriel, les appels d'embauche de la Compagnie du P.O. ont facilement trouvé écho chez une population jeune et robuste, obligée d'offrir sa force physique à l'industrie, puisque la campagne n'en avait que faire. Plus que jamais, selon l'expression d'Eric Hobsbawm, la paysannerie s'avère un réservoir d'hommes sains pour les villes⁴²⁶.

Deux autres groupes de cheminots forment l'autre moitié. Le premier englobe quarante trois départements dont les natifs se comptent sur les doigts de la main. Le second couvre une zone géographique comprenant vingt-deux départements, mais plus féconde en localités pourvoyeuses d'agents⁴²⁷. Il est fort probable, sans que l'on puisse l'affirmer avec certitude faute d'études précises, que nombre de ces cheminots expatriés, nostalgiques de leur province d'origine, soient membres d'associations comme l'*Union amicale des Poitevins habitant Tours et le département d'Indre-et-Loire*, la *Société amicale des Charentais en Touraine – La Cagouille*, la *Fédération bretonne de Touraine*, *Les enfants du Massif Central en Touraine – La Montagnarde* ou l'*Union amicale bourguignonne*⁴²⁸...

Les agents originaires du premier groupe sont nés, pour une très large majorité d'entre eux, à l'est d'une ligne qui part de Toulouse et rejoint Charleville-Mézières en passant par Clermont-Ferrand, Nevers et Troyes. Les géographies physique et ferroviaire se rejoignent : il s'agit de départements très éloignés du site et des lignes desservies par la Compagnie du P.O. Les départements éloignés du complexe ferroviaire mais traversés par les lignes de la compagnie, ou proches de celles-ci, sont, toutes proportions gardées, plus pourvoyeuses de main d'œuvre. En témoignent la Haute-Garonne, la Charente-Maritime, le Cantal, l'Yonne, la Nièvre ou les Côtes d'Armor⁴²⁹.

Les cheminots natifs des vingt-deux départements du deuxième groupe respectent, globalement, la logique du réseau de la Compagnie du P.O. : seuls quatre départements (Vendée, Mayenne, Deux-Sèvres et Seine-et-Oise), bien que proches, ne sont pas enserrés dans le maillage des lignes du P.O. Les lignes de la compagnie drainent vers Tours une main d'œuvre provenant de régions qu'elles traversent : Charente, Haute-Vienne, Loiret, Morbihan, Cher. Si des départements comme le Tarn, l'Ille-et-Vilaine, la Creuse ou la Seine-et-Oise n'offrent que de faibles contingents ; il en va tout autrement pour les départements de la Loire-Atlantique, de la Dordogne, du Morbihan, du Cher, de la Charente, de la Seine-Maritime ou de la Vendée. Malgré des fluctuations, ils sont bien représentés et maintiennent des groupes d'une vingtaine ou d'une trentaine d'agents. Jacques Valdour qui a travaillé aux ateliers de C.G.C.E.M. en 1921 le confirme⁴³⁰ :

⁴²⁵ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 242.

⁴²⁶ Eric J. Hobsbawm, *Op. cit.*, p. 251.

⁴²⁷ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 235.

⁴²⁸ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901-1931).

⁴²⁹ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 237.

⁴³⁰ 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. Militant royaliste de l'Action Française, il s'y était fait embaucher sous un pseudonyme afin de se livrer à une étude sociologique... fortement entachée d'a priori idéologiques.

« Parmi les Français, on compte beaucoup de Bretons⁴³¹. ». Son équipe, d'une douzaine d'hommes compte un Bordelais et deux Périgourdiens (qui sont souvent d'anciens cheminots de Périgueux révoqués après la grève de 1920, la C.G.C.E.M. en emploie au moins cent cinquante)⁴³². Les natifs de la Loire-Atlantique totalisent même une cinquantaine d'agents sur le site en 1919 et 1926. Le Finistère, l'Eure-et-Loir, la Corrèze occupent une place médiane et fournissent régulièrement une bonne dizaine d'agents, mais guère plus d'une vingtaine⁴³³. Si l'on prend en compte la totalité des agents natifs de ces départements année par année, il est indéniable qu'ils représentent une minorité significative, en totalisant un peu plus de 40 % de l'ensemble des ouvriers qui œuvraient sur le site au début du siècle et encore près d'un tiers d'entre eux en 1936⁴³⁴. Néanmoins, à long terme, la logique d'embauche de la Compagnie du P.O. privilégiant son réservoir de main d'œuvre locale et régionale se fait au détriment des natifs des autres départements, à commencer par ceux du second groupe, même après la saignée du premier conflit ou durant les années de prospérité économique et *a fortiori* durant les années de crise.

Il faut aussi avoir constamment à l'esprit que, dans leur sécheresse mathématique, ces données statistiques si elles donnent des ordres de grandeur, mettent en évidence des phénomènes collectifs sur la longue durée, ne peuvent rendre compte de l'infinie diversité des destins individuels, des trajectoires personnelle et professionnelle d'hommes venant de partout et de tous les milieux. Deux exemples pour éclairer mon propos.

Léon Denis (1846-1926), la grande figure du spiritisme à Tours au XIX^e siècle, naît à Foug, petite localité de l'arrondissement de Toul le 1^{er} janvier 1846. Suivant la tradition familiale, son père, Joseph Denis, est maître maçon. Il abandonne son métier pour entrer à l'hôtel des monnaies de Strasbourg, puis obtient sa mutation pour Bordeaux. En mars de l'année 1857, il est embauché à la Compagnie des chemins de fer du Midi. Après un stage assez court comme facteur de gare à Bordeaux même, il obtient enfin le poste convoité : chef de la station de Morcenx, dans les Landes. Il est ensuite promu comme chef de la station de Moux, dans l'Aude. Le 14 octobre 1862, il démissionne. On construit alors la ligne de Montluçon à Limoges. Il sollicite et obtient de la Compagnie du P.O. une place de chef de chantier sur la voie, puis il est affecté à la surveillance de Tours à Vierzon. Léon Denis envisage de tenter le concours d'entrée dans l'administration des chemins de fer avant de suivre l'enseignement d'Allan Kardec.

Stanislas Ratel (1824-1904) est ingénieur du 2^{ème} arrondissement, Service des Voies et Bâtiments, de la Compagnie du P.O. Il consacre sa carrière au développement des infrastructures ferroviaires sur l'agglomération de Tours. Bien que né à Paris, sa famille est originaire de Saint-Hilaire-Le-Châtel, petite commune de l'Orne où elle possède une propriété. Dans les années 1840, s'intéressant à la photographie naissante, il réalise des daguerréotypes avec son beau-frère Charles Isidore Choiselat, sillonnant alors le pays de la Côte d'Azur à la Normandie. A la fin des années 1850, il participe à la construction de la ligne de Tours au Mans.

⁴³¹ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 13.

⁴³² Jacques Valdour, *Ibid.*, p. 17.

⁴³³ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 238.

⁴³⁴ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 237 : 1900 : 43,20 %, 1911 : 44,1 %, 1919 : 34,30 %, 1926 : 34,60 %, 1931 : 31,50 %, 1936 : 27,6 %.

Quoi de commun entre la vie d'un ancien maître maçon lorrain et celle d'un ingénieur d'origine normande sinon qu'ils furent, avec des carrières et des existences fort différentes, tous deux cheminots à Tours ?

Seule la terrible dîme en hommes de la Première Guerre mondiale enrayer la logique du recrutement endogène. Les compagnies du P.O. et de l'Etat doivent se plier aux exigences des autorités militaires qui ponctionnent des agents au gré de leurs besoins. Le système de la mobilisation sur le poste de travail permet d'éviter l'hémorragie des effectifs, « *mais pour la Compagnie d'Orléans cette mesure est insuffisante. Elle doit faire alors appel à une main d'œuvre féminine, étrangère, coloniale, juvénile*⁴³⁵. » Le rail est par nature un monde d'hommes où les femmes ont longtemps joué un rôle mineur et à part. La mobilisation de près de la moitié des agents permet l'entrée en force des femmes dans la profession, principalement dans le service des gares. On parle désormais de femmes cheminotes. Après 1945, les mutations du monde du travail et de la société achèveront de les imposer définitivement dans le paysage ferroviaire⁴³⁶. La main d'œuvre étrangère, même si elle est marginale, se maintient après la guerre. Parmi les 2500 ouvriers des ateliers de la C.G.C.E.M. au milieu des années 1920, « *il ne se trouve qu'un petit nombre d'étrangers, trois cents à peine, Italiens, Espagnols, Tchécoslovaques, Polonais, Russes, Grecs, Arméniens*⁴³⁷. » Sportifs et assez nombreux pour monter une équipe, les ouvriers tchèques de la C.G.C.E.M. fondent un éphémère *Onze Football Club Tchéco-Slovaque*, « *qui a son siège au café Populaire, levée du Canal, à Saint-Pierre-des-Corps*⁴³⁸ ». Toujours à Saint-Pierre-des-Corps, des ouvriers russes fondent en juillet 1927 une *Caisse de secours mutuel des Russes habitant la commune de Saint-Pierre-des-Corps et ses environs*, dont le siège est situé baraque n°1, rue Viala, dans la cité cheminote de la C.G.C.E.M. Elle se propose de « *fournir un secours pécuniaire, sous forme de prêt, aux adhérents, en cas de maladie, d'accident, de chômage ou d'autres besoins*⁴³⁹ ». A Tours, afin de permettre le développement intellectuel des émigrés polonais et l'amélioration de leur vie sociale, s'est créée une *Société de culture intellectuelle « Polonais-travailleurs »*⁴⁴⁰.

Importance démographique et répartition spatiale

Dès l'arrivée du chemin de fer à Tours, les cheminots inquiètent les autorités. Par leur appartenance aux classes laborieuses, immorales et donc dangereuses par nature. Par leur errance de travailleurs nomades. Par leur nombre surtout : « *... ils n'ont jamais été, même*

⁴³⁵ Christine Chaoui, *Ibid.*, p. 241.

⁴³⁶ Marc Combiér et Sarah Frank, *Op. cit.*, p. 70.

⁴³⁷ Jacques Valdour, *Ibid.*, p. 13.

⁴³⁸ AD 37, 4 M 280 : Associations sportives de Tours (1864-1939). Rapport en date du 24 juin 1924 du commissaire spécial de Tours au préfet d'Indre-et-Loire au sujet du *Onze Football Club Tchéco-Slovaque* et de ses principaux membres.

⁴³⁹ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Caisse de secours mutuel des russes habitant la commune de Saint-Pierre-des-Corps et ses environs

⁴⁴⁰ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 21 septembre 1931.

pendant les années de crise, moins de 2500 et parfois près de 3000⁴⁴¹. » Chiffre énorme si l'on se réfère à la population totale de la ville à la même époque et qui s'explique par l'importance des chantiers de construction des lignes et des installations du nœud ferroviaire. A partir du début du second XIX^e siècle, les cheminots constituent une part non négligeable de la population de Tours, plus encore de ses travailleurs. Sous le Second Empire, alors que près de 59 % de la population vit d'un travail artisanal ou industriel, 19 % des ouvriers sont des cheminots occupés à la gare et aux ateliers de réparation⁴⁴². En 1920, les Compagnies du P.O. et de l'Etat emploient près de 8600 agents sur l'agglomération de Tours, soit plus de 50 % de la population active de Saint-Pierre-des-Corps et 20 % de celle de Tours⁴⁴³.

Les cheminots constituent le groupe socioprofessionnel le plus nombreux dans la population de Saint-Pierre. En 1911, sur les 1197 foyers de la commune, 467 comptent au moins un cheminot parmi leurs membres, ainsi 39 % des familles vivent directement de l'activité ferroviaire. En 1921, le taux de cheminots résidants est pratiquement identique, bien qu'en fait la corporation se soit sensiblement accrue du fait des recrutements opérés après la fin de la Première Guerre mondiale. La raison de la stabilité numérique repose sur la décision stratégique de la Compagnie du P.O. qui a cédé ses ateliers de réparation à une entreprise privée : la C.G.C.E.M. Les employés de cette entreprise, qui remplissent les mêmes fonctions professionnelles qu'auparavant ne sont plus considérés comme étant des cheminots et, dans le recensement, sont distingués de ces derniers. Ils représentent en 1921, soit un an à peine après la création de la C.G.C.E.M., 11 % des foyers de Saint-Pierre-des-Corps. Avec ceux de la compagnie du P.O., ils représentent 50 % des ménages⁴⁴⁴. En 1930, les Ateliers Rimailho⁴⁴⁵ emploient deux mille personnes et est la plus importante industrie privée du département en-dehors des compagnies ferroviaires elles-mêmes.

⁴⁴¹ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 275.

⁴⁴² Bernard Chevalier (dir.), *ibidem*, p. 293.

⁴⁴³ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op.cit.*, p. 82. Dans leur ouvrage de 1943, R. Vivier et E. Millet (p. 107) ne mentionnent plus que la présence de 6000 cheminots et 3000 retraités. Cet important reflux des effectifs en deux décennies est une illustration de la grave crise qui touche le monde ferroviaire dans l'entre-deux guerres. Mais ce chiffre de 8600, s'il reflète le poids des cheminots dans les effectifs du monde du travail tourangeau ne rend pas compte du poids démographique (mais aussi électoral) de la population cheminote qu'il faut augmenter de ses retraités.

⁴⁴⁴ Laurence Caillaud, *op. cit.*

⁴⁴⁵ En juin 1919, les Forges et aciéries de la Marine et Homécourt, alliées à la Compagnie du chemin de fer de Lyon, à la Compagnie du P.O., à la Compagnie française de matériel de chemin de fer (C.F.M.C.F.), aux établissements Schneider et enfin à la Compagnie de Châtillon-Commentry, créent une société au capital de 15 millions de francs dénommée Compagnie générale de construction et d'entretien du matériel de chemin de fer (C.G.C.E.M.). Malgré sa raison sociale, cette société a pour objet principal la réparation des locomotives et du matériel de chemin de fer. Elle exerce son activité dans des ateliers appartenant au P.L.M., à Nevers et Villefranche-sur-Saône et au P.O. à Saint-Pierre-des-Corps où la direction est assurée par le colonel Rimailho. Les ateliers de la C.G.C.E.M., connus également sous le nom des ateliers Rimailho, fonctionnent de 1920 à 1936, avant d'être repris par la C.I.M.T., de 1936 à 1961 ; l'entreprise Cadoux et Richard, entre 1961 et 1962 ; la C.I.T., entre 1962 et 1968 ; et l'entreprise Cadoux jusqu'en 1982. Sous la pression du ministre communiste des Transports Charles Fiterman, la société Cadoux, confrontée à de graves difficultés, est reprise par la S.N.C.F. et son personnel réintégré.

La présence des cheminots dans l'agglomération tourangelle a considérablement varié au cours du temps. Les effectifs ont largement fluctué au gré des créations de lignes, du développement des installations associées au nœud ferroviaire, des conflits et des cycles économiques. Depuis les lendemains de la Libération, ils refluent lentement ; modifiant considérablement la composition et la sociologie du salariat de Tours et de sa banlieue. Cette réduction de la population cheminote s'accompagne notamment d'une moindre emprise sur le paysage urbain. Sa présence dans des quartiers où elle était naguère majoritaire se fait plus diffuse, plus discrète. L'homogénéité sociale, sociologique même, de ceux-ci a été totalement bouleversée par les événements de la seconde moitié du XX^e siècle. L'importante et rapide restructuration de l'espace urbain à partir des années 1950/1960, la profonde modification des habitudes de vie provoquée par l'entrée dans la société de consommation de masse, et surtout la large autonomie résidentielle née de la démocratisation de l'automobile révolutionnent complètement la répartition de l'habitat des cheminots. Ses espaces de sociabilité, ses lieux traditionnels de rassemblement et de représentation se font plus flous, s'atomisent, se diluent à l'échelle de l'agglomération tout entière⁴⁴⁶.

Il m'a donc paru indispensable de reconstituer le paysage humain et urbain de ces quartiers cheminots avant les grandes mutations qui les ont irrémédiablement transformés ; afin aussi, en disposant d'un élément de comparaison, de mieux mettre en évidence ces évolutions. Pour cette reconstitution, la période 1927-1928 m'a semblé la plus indiquée. Dans la longue présence du chemin de fer à Tours, elle représente, tout à la fois, une période médiane, l'apogée du réseau ferré français et l'acmé du nœud ferroviaire tourangeau, et un tournant⁴⁴⁷. En traitant statistiquement les données de l'*Annuaire statistique et commercial de Tours et du département d'Indre-et-Loire, 120^e édition* et celles de l'*Annuaire guide de Saint-Pierre-des-Corps, 1927*⁴⁴⁸ j'ai ainsi localiser le lieu de résidence de 4688 cheminots, 3727 à Tours et 961 autres à Saint-Pierre-des-Corps.

Sans surprise, avec 78 % les agents de la Compagnie du P.O. occupent une position hégémonique conforme à l'importance du réseau du P.O. sur l'agglomération. Les effectifs de la Compagnie de l'Etat (9 %) et ceux des C.F.D. (10 %) font pratiquement jeu égal. Là encore, ces chiffres sont le reflet de la bien moindre ampleur du réseau de l'Etat dans le nœud ferroviaire et de l'étroite interconnexion entre le réseau principal et le réseau secondaire qui draine vers Tours hommes et marchandises. Bien plus étonnante est la très faible représentation des agents de la C.G.C.E.M. (3 %). Cette flagrante sous-représentation

⁴⁴⁶ Une analyse du lieu de résidence, en 1955, des douze membres du conseil d'administration de la coopérative ouvrière de consommation des Ateliers C.I.M.T. à Saint-Pierre-des-Corps montre que seuls deux d'entre eux résident à Saint-Pierre, les dix autres se répartissant entre Saint-Symphorien (1), Saint-Cyr (1), La Riche (1), Saint Avertin (1), Joué-lès-Tours (1) et Tours (5 sur l'ensemble de la ville)... Cf. AD 37, 1099 W 5.

⁴⁴⁷ Au niveau local, c'est le moment où le maximum de lignes, principales et secondaires, est en exploitation tant pour le trafic voyageurs que marchandises ; où les infrastructures et les installations atteignent leur plus grand développement avec la création de la gare de triage de Saint-Cosme à La Riche, des Magasins Généraux à Saint-Pierre-des-Corps ; la plus grande activité des ateliers du P.O., de l'Etat et de la C.G.C.E.M. Les destructions massives des installations ferroviaires et des quartiers environnants par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale n'ont pas encore eu lieu. De même que la recomposition d'une large part du paysage urbain avec la reconstruction de l'immédiat après-guerre et les grands projets d'urbanisme de la fin des années 1950/début des années 1960.

⁴⁴⁸ *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. ; *Annuaire guide de Saint-Pierre-des-Corps, 1927* édité par l'union coopérative ouvrière d'imprimerie, 10 rue de Metz, Tours.

a de multiples causes dont l'énorme *turn over* sévissant aux Ateliers est probablement une des plus importantes. Ne bénéficiant pas ou plus (pour les cheminots révoqués après la grève de 1920, j'y reviendrai plus tard) des garanties statutaires octroyées à leurs personnels par les compagnies de chemins de fer, les employés de la C.G.C.E.M. ont un emploi beaucoup plus précaire, encore plus soumis aux aléas de la conjoncture économique que celui de leurs camarades cheminots non encore « commissionnés »⁴⁴⁹. L'entreprise, dont l'activité est totalement dépendante de l'évolution des trafics de la Compagnie du P.O., embauche et licencie au gré des aléas de l'économie, employant une main d'œuvre nomade par la force des choses : ruraux chassés des campagnes par l'absence de travail, anciens cheminots révoqués espérant une prochaine réintégration, travailleurs immigrés... Beaucoup ne sont là qu'en attendant la fin de leur contrat, de trouver mieux, ou un congédiement à la moindre baisse d'activité... Ils logent, de façon toute aussi provisoire, chez l'habitant, dans des pensions de familles ou des hôtels miteux. Ainsi, Jacques Valdour partage avec un compagnon d'infortune sa modeste chambre dans un café-hôtel qui accueille une dizaine de pensionnaires travaillant tous à la C.G.C.E.M., dont plusieurs au fort accent méridional⁴⁵⁰.

A Tours, les agents de la Compagnie du P.O. (2746 agents recensés) représentent, à eux seuls, les trois quarts de la population cheminote ; le quart restant se partageant à parts presque égales entre la Compagnie des chemins de fer de l'Etat (407 agents recensés) et ceux des C.F.D. (458 agents recensés). L'immense majorité des cheminots (84 %) résident alors dans les nouveaux quartiers de la ville surgis après 1846. Un cheminot sur deux vit dans les nouveaux quartiers à l'est de l'avenue de Grammont, un sur quatre dans ceux à l'ouest de la grande perspective méridienne. 57 % de la population cheminote se concentre dans les quartiers directement au contact physique des installations des Compagnies du P.O. et de l'Etat : 35 % dans le quartier de Velpeau, 11 % dans celui de Saint-Étienne, et 6 % à Beaujardin et 5 % dans le quartier du Sanitas qui sont dans la continuité méridionale des deux premiers. A mesure que l'on s'éloigne du vaste triangle ferroviaire, cette population décroît sensiblement : un cinquième des cheminots habitent encore l'ensemble formé par les quartiers de Grammont-Ouest et de Febvotte, contre à peine un douzième pour les quartiers beaucoup plus excentrés encore de Lakanal et Rabelais-Tonnellé.

On pourrait, au premier abord, s'étonner de la faiblesse de la population cheminote dans le quartier du Sanitas. Mais, en 1928 - et contrairement à la situation actuelle - le quartier est un quartier industriel et non un quartier d'habitation. On y trouve la majeure partie des installations ferroviaires de la Compagnie de l'Etat (la gare des marchandises, les rotondes, le dépôt traction, les ateliers d'entretien et de réparation, les entrepôts), une partie des installations de la Compagnie du P.O. ainsi que de nombreuses entreprises industrielles et artisanales embranchées. La faible implantation dans le quartier de Beaujardin, pourtant très proche à la fois des installations du P.O. et de la C.G.C.E.M., s'explique par l'urbanisation plus tardive du secteur qui a encore un aspect largement rural. Elle s'est

⁴⁴⁹ Fonds Marticorena-Krier. Note du 13 septembre 1948 du service M.T. du S.O. à l'Ingénieur en chef attaché à la Direction Régionale. Référencée NR : PAI du 9 juillet 1948 et PA2a du 6 août 1948 : « 123 agents du service M.T. ont été licenciés en 1921 pour compression d'effectifs et réadmis par la suite. ». Lettre du service M.T - S.O de la S.N.C.F., en date du 3 août 1950 à l'Ingénieur en chef, attaché à la Direction régionale, référencée Pl n° 2209 du 4 juillet 1950 concernant la prise en compte dans la retraite des périodes de non-activité des agents Douce, Desbois et Poupin licenciés pour cause de baisse de trafic.

⁴⁵⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 10.

réalisée prioritairement le long de la rue de Paris et à partir du lotissement du parc du château de Beaujardin après la Première Guerre mondiale⁴⁵¹.

Au début du XX^e siècle, l'urbanisation est alors lâche et peu dense dans les quartiers récemment créés de Grammont-Ouest, Febvotte, Lakanal et Rabelais-Tonnelle⁴⁵². Un grand nombre des rues actuelles ne sont encore que des passages, des impasses venant buter sur le remblai de la voie ferrée. A Febvotte, le sud du quartier n'existe tout simplement pas : à sa place s'élève la plate-forme de la ligne de chemin de fer de Tours aux Sables d'Olonne. De l'autre côté de l'avenue de Grammont, dont la partie méridionale est encore bien peu urbanisée, l'avenue Saint-Lazare est, elle aussi, occupée par la plate-forme de la même ligne.

Se déplaçant alors presque uniquement à pied, à vélo ou en tramway, les cheminots - comme l'immense majorité des travailleurs de l'époque - cherchent à se loger au plus près de leur lieu de travail. Ainsi, dans le quartier Febvotte, les agents des C.F.D. sont deux fois et demi plus nombreux qu'ailleurs et représentent ainsi plus du quart de la population cheminote. La raison : la proximité de la gare marchandises du réseau secondaire près de l'actuel carrefour de Verdun. En revanche, les employés de la C.G.C.E.M. y sont moitié moins nombreux qu'ailleurs : le quartier étant éloigné de leurs ateliers.

A Saint-Pierre-des-Corps, les agents de la Compagnie du P.O. représentent la quasi totalité des cheminots (95 %). On est alors amené à soupçonner qu'une partie d'entre eux travaillent en fait pour la C.G.C.E.M., mais que, par fierté, par attachement à une corporation et une Compagnie, et dans l'espoir d'une réintégration, ils prétendent toujours appartenir au P.O. La répartition de la population cheminote obéit ici à des schémas différents de Tours. La moitié des cheminots s'agglutine le long des emprises ferroviaires, et prioritairement au plus près du lieu de travail. Ainsi, le quartier des Ateliers de la C.G.C.E.M. draine 26 % de la population cheminote, celui de la gare 9 % et celui de la cité du P.O. presque autant (8,5 %) ; 6 % se répartissent au sud des faisceaux de voies dans un vaste espace très largement rural peuplé seulement de hameaux et de fermes dispersées. L'autre moitié occupe le reste du territoire communal. Le vieux Saint-Pierre, au nord-ouest, n'accueille que 11,5 % d'entre eux, peut-être en raison d'une urbanisation peu dense et anarchique. Le centre-ville (qui, à l'époque, peine à se structurer autour de l'Hôtel de ville et de la cité Jean-Jaurès) en abrite 19 %, soit un peu moins (20 %) que les quartiers en bordure de Loire entre Tours et la Ville-aux-Dames.

Bien entendu, les lieux de résidence des cheminots ne se cantonnent pas à ces deux villes : dans le plat pays, leur présence est plus restreinte, plus diffuse et bien plus difficile à évaluer. Commençons notre tour d'horizon par la commune limitrophe de la Ville-aux-Dames. Des cheminots y habitent probablement, même si l'*Annuaire* ne mentionne, de façon très lacunaire, que la présence de deux cheminots : madame le chef de gare et son mari, chef d'équipe... Sur le territoire de la commune s'étend une bonne partie des installations des gares de triage marchandises de Saint-Pierre-des-Corps. Pourtant, aiguilleurs, sémaphoristes, gardes-barrière, cantonniers et autres agents de manœuvre de

⁴⁵¹ En 1925, le domaine fut vendu à la « Société Immobilière Blum » qui le dépeça par lots de 7 sur 21 mètres, pour les H.B.M. de la loi Loucheur. Cf. Pierre Leveel, *La Touraine disparue*, p. 192.

⁴⁵² « A partir de 1900, le boulevard Thiers, qui représentait la limite communale officielle, est dépassé par la population et les quartiers Rabelais, Febvotte et Beaujardin sont ainsi créés. » Cf. Alexandra Bonnefis, *La politique du logement social à Tours (1860-1928)*, mémoire de maîtrise sous la direction de C.-I. Brelot, Tours, 1994, 207 p., ill. P. 45.

ces établissements doivent, pour une part non négligeable d'entre eux, loger à proximité immédiate de leur lieu de travail.

Traversons la Loire. Une quarantaine de cheminots logent dans le quartier Paul Bert de Tours qui constitue, à l'époque, la seule enclave de la ville sur la rive droite de la Loire. On peut raisonnablement supposer que d'autres habitent les parties les plus proches de Tours des communes limitrophes de ce modeste quartier. Ainsi, deux cheminots (un employé du P.O. et un de la Compagnie de l'Etat) demeurent avenue de la Tranchée, la seule artère de la commune pour laquelle nous disposons du même type d'informations que pour Tours. Il est vraisemblable que d'autres agents des compagnies sont alors également présents sur le territoire des communes de Saint-Symphorien, Sainte-Radegonde et Saint-Cyr-sur-Loire. La présence de ponts facilite l'accès aux installations ferroviaires de Tours et le quai de Portillon dispose d'une gare de marchandises pour le réseau secondaire⁴⁵³.

La présence d'agents des compagnies ferroviaires à la Riche et Joué-lès-Tours ne fait aucun doute, même si, une fois encore, l'*Annuaire* ne mentionne que l'existence du chef de gare de Joué-lès-Tours. La gare de triage de Saint-Cosme à La Riche nécessite des bras, de même que les installations de la gare de Joué qui desservent - elles aussi - une zone industrielle attenante. D'ailleurs, les résultats de l'enquête de 1906 à Joué montraient déjà que « *la plupart des actifs du secteur des transports habitent également près de leur lieu de travail. La majorité des employés de chemin de fer habite à proximité des passages à niveau, quatre personnes vivant dans les locaux même de la gare*⁴⁵⁴. »

Des lignes du tramway desservent les localités en bordure de Loire de Vouvray à Luynes, d'autres celles en bordure du Cher de Joué à Azay-sur-Cher, et une autre escalade la rampe de la Tranchée. A ce réseau de tramways suburbains vient se greffer celui des C.F.D. dont les trains pénètrent jusqu'au cœur de Tours. Par ailleurs, une desserte locale est assurée à partir du réseau ferré principal⁴⁵⁵. A cela s'ajoute également des moyens de transport individuel comme la bicyclette⁴⁵⁶, le vélomoteur et même l'automobile⁴⁵⁷ pour les membres de l'encadrement des compagnies de chemin de fer. Cette variété de modes et de moyens de transports contribue à un certain éparpillement de l'habitat cheminot sur l'ensemble de l'agglomération, d'autant que les sites ferroviaires où travaillent ces mêmes cheminots sont également dispersés sur une vaste zone.

⁴⁵³ AD 37, S 3138 : Gare de marchandises au quai du Portillon. Décret du 23 avril 1913 (JO du 22 mai 1913) déclarant d'utilité publique les travaux d'établissement d'une gare à marchandises à Portillon sur le tramway de Tours à Luynes.

⁴⁵⁴ 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. P. 84.

⁴⁵⁵ *La Dépêche du Centre et de l'Ouest* du dimanche 29 janvier 1911 relate que la gare de Joué « *est une des gares de banlieue qui transporte le plus de voyageurs.* »

⁴⁵⁶ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 12 : « *Dans la cour [de la C.G.C.E.M.], un vaste garage abrite les bicyclettes du personnel ; un réfectoire et une cantine permettent à ceux dont le logis est trop éloigné de prendre dans l'établissement leur repas de midi* »

⁴⁵⁷ 100 000 véhicules en 1913, 976 000 en 1927...

Cités et quartiers cheminots

Les premiers sites ferroviaires s'implantent à l'immédiate périphérie de la ville, sur des terrains voués à l'activité agricole ou maraîchère, parce que les prix du foncier y sont abordables, et en raison de l'absence de tissu urbain et des contraintes de toutes natures liées à celui-ci. En quelque sorte, le chemin de fer viabilise, structure et « préurbanise » des espaces informes composés fréquemment de pâtis, de champs. Un habitat bon marché, anarchique, a donc beaucoup plus de chances de pouvoir se développer là que dans les quartiers populaires de Tours déjà densément bâtis et surpeuplés ou ceux plus aérés mais plus aristocratiques du sud de la ville. L'absence de réseaux structurés de transport à faible coût, voire même tout simplement de moyens de locomotion accessibles à une population ouvrière, impose un habitat au plus près du lieu de travail.

La nécessité de se loger au plus près des installations, mais aussi de trouver un toit dans une ville surpeuplée et soumise à la crise du logement provoque la naissance et le développement des quartiers cheminots de l'agglomération de Tours. D'abord, jouxtant les emprises ferroviaires, les quartiers Velpeau, Saint-Étienne, Saint-Lazare ; puis, au début du XX^e siècle, accompagnant la poursuite de l'urbanisation vers le Cher : Febvotte et Beaujardin ; à Saint-Pierre, le long des voies de chemin de fer. Les cheminots contribuent puissamment, en s'installant en masse dans les nouveaux quartiers et en leur donnant une physionomie particulière, à la modification en profondeur du paysage urbain.

Pour décrire les quartiers cheminots de Tours aux abords de la gare, je mets de nouveau à contribution Stéphanie Macquarez. Selon elle, en 1850, dans le quartier Saint-Étienne, les employés du chemin de fer représentent 94 personnes sur 1261 habitants et 14 % des actifs (665 actifs). Dans sa quasi-totalité, c'est une main d'œuvre masculine (quatre-vingt-douze hommes pour deux femmes...) et d'une moyenne d'âge de trente-cinq ans. Pour des raisons de commodité, ils logent très près de leur lieu de travail : trois rue de Nantes, vingt et un rue du Rempart, trente-quatre rue de Paris, douze rue Galpin-Thiou, huit avenue de Grammont et quatorze rue Saint-Lazare⁴⁵⁸. Vers 1900, ces mêmes employés du chemin de fer représentent 17 % de la population active du quartier avec 275 individus⁴⁵⁹.

Durant le second XIX^e siècle, le quartier de la gare s'est considérablement développé. Le réseau viaire s'est étendu et amélioré, des bâtiments publics identiques à ceux d'un centre-ville (plusieurs écoles, église...) implantés. Dans le secteur à l'est de la gare entre la rue de Paris et la place Velpeau, où se concentre une grande partie de la population populaire et surtout cheminote, des établissements scolaires sont progressivement édifiés. En 1873, une école de garçons est construite à l'angle des rues de la Fuye et des Rotondes ; en 1880 une autre école de garçons est bâtie place Velpeau. Enfin, un grand groupe scolaire est établi, en 1895, rue des Abeilles ; il regroupe une crèche, une école maternelle, une école de filles⁴⁶⁰.

En effet, le quartier s'est fortement urbanisé (les revenus des parcelles sont multipliés par cinq de 1850 à 1900). Les constructions s'établissent en priorité vers les espaces les plus disponibles au sud du quartier ; les rues comptant le plus de bâtiments sont d'ailleurs celles

⁴⁵⁸ Stéphanie Macquarez, *Op. cit.*, p. 60.

⁴⁵⁹ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, p. 109.

⁴⁶⁰ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, p. 85.

qui ont pu s'étendre vers le sud comme la rue de Paris et la rue Blaise Pascal. En 1850, le quartier du Sanitas se résume à une ferme ; en 1906, on y recense vingt-deux bâtiments⁴⁶¹. De 1871 à 1914, les chiffres de la construction immobilière pour le quartier Blaise Pascal augmentent et passent de 22 à 50 % ; ceux du quartier de la Fuye bondissent de 6 à 61 %⁴⁶². Vers 1910, les rues du quartier de la gare qui regroupent le plus de bâtiments sont la rue de Paris (cent cinq bâtiments), la rue du Rempart (soixante-quinze), la rue Blaise Pascal (soixante) et la rue Galpin-Thiou (cinquante-deux)⁴⁶³.

Pour brosser le tableau du Saint-Pierre-des-Corps cheminot des années 1920, Jacques Valdour se fait poète. « *A l'est [de Saint-Pierre], 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*⁴⁶⁴. » Mais la ville ouvrière a largement conservé son ancien aspect champêtre : « *Bien vite, la rue redevient un chemin, un sentier, bordé de haies et de fossés dont l'eau se cache sous des nappes de vertes moisissures ou des touffes de joncs. C'est au voisinage de la voie ferrée que les petites maisons, parfois grandies d'un étage, se pressent, encore qu'entrecoupées de champs et de jardins, tout le long d'une rue interminable qui a gardé la forme sinueuse de l'ancien chemin rural. A l'heure où les ateliers s'emplissent et à celle où ils se vident, cette rue habituellement déserte s'anime de nombreux piétons et de files de bicyclettes*⁴⁶⁵. »

C'est dans ce décor où s'affrontent faisceaux de voies et carrés de légumes que s'étend la vaste cité ouvrière du P.O. – C.G.C.E.M., appelée communément *cité Rimailho*, au lieu-dit du *Camp de Grasse*⁴⁶⁶. De forme hexagonale, elle est alors délimitée, à l'orient, par le dépôt des Machines du P.O. ; au sud par le chemin vicinal n° 3 et la rue de la Noue ; au nord par le chemin vicinal n° 10, dans ce qui correspond - grossièrement - aujourd'hui à l'actuelle cité de la S.N.C.F. comprise entre le boulevard Paul Langevin au nord et l'avenue de Stalingrad au sud⁴⁶⁷ et construite dans l'après-guerre sur l'emplacement de la cité entièrement détruite par les bombardements incendiaires de 1944. La permanence du site de la cité s'expliquant par la permanence, à proximité, des installations ferroviaires où travaillent ceux qui logent là...

La cité est quadrillée par sept rues orientées nord-sud, baptisées de l'est vers l'ouest : rues de l'Est, du Centre, de l'Ouest, Viala, d'Anjou, de Bretagne et du Maine ; et une rue centrale, orientée est-ouest nommée rue des Cités. La partie la plus orientale, entre le dépôt des machines et la rue de l'Est, semble être restée à l'état de projet. Il est probable que les projets de modernisation et d'agrandissement du site ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps élaborés dans l'entre-deux-guerres auraient vu la réalisation effective de cette partie si la guerre n'en avait pas décidé autrement...

⁴⁶¹ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, p. 97.

⁴⁶² Alexandra Bonnefis, *Op. cit.*, P. 45.

⁴⁶³ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, p. 93.

⁴⁶⁴ Jacques Valdour, *Ibid.*, pp. 7-8.

⁴⁶⁵ Jacques Valdour, *Ibid.*, pp. 61-62.

⁴⁶⁶ Illustration n° 36: La cité ouvrière du P.O. – C.G.C.E.M.

⁴⁶⁷ Illustration n° 37 : Vue aérienne de la nouvelle cité S.N.C.F. à Saint-Pierre-des-Corps.

Les maisons, édifiées en 1914 et qui ont primitivement servies de cantonnement aux troupes américaines, sont de deux types désignés comme A et B sans que, sur les plans consultés, rien n'indique en quoi ils diffèrent concrètement. Les maisons sont groupées par quatre, en carré, et entourées d'un jardin assurant une partie de l'approvisionnement en légumes des familles de cheminots. Les toilettes sont extérieures et situées au milieu des groupes de quatre maisons. Les habitations sont rectangulaires, en bois, à un seul niveau et munies d'un toit à double pente. La partie occidentale de la cité (dans la partie sud des rues d'Anjou, de Bretagne et du Maine) abrite des édifices plus importants et accolés, probablement les logements des familles des contremaîtres. Dans la partie nord-ouest de la cité, on remarque la présence d'un lavoir à peu de distance d'une habitation double (deux maisons standard reliées entre elles) destinée aux familles nombreuses.

L'habitat cheminot

Le logement cheminot dans l'agglomération fait appel à des solutions individuelles et à des projets collectifs. Au début de la présence du chemin de fer à Tours, l'habitat de l'immense majorité des cheminots ne peut être que celui, précaire et souvent insalubre, de la classe ouvrière tourangelle décrit par le docteur Giraudet : des maisons garnies, des chambrées où règnent promiscuité et absence d'hygiène⁴⁶⁸. Par la suite, avec le développement de la ville, beaucoup de cheminots sont devenus locataires de maisons unifamiliales dans les nouveaux quartiers de Tours comme la Fuye ou Blaise Pascal. L'examen du bâti à l'époque dans les quartiers qu'ils ont préférentiellement choisis comme lieu de résidence montre une faible densité, la prépondérance de l'habitat unifamilial. Néanmoins, on note - principalement dans le quartier Velpeau, mais pas uniquement - des concentrations de logements cheminots à un même numéro d'une rue, témoignant de l'existence d'immeubles modestes et/ou de maisons partagées entre plusieurs résidents.

Les demeures unifamiliales se situent principalement dans les quartiers de la Fuye ou Blaise Pascal. Celles-ci semblent propres, bien tenues et sont presque toutes entourées d'un jardin. Les locations sont généralement prévues pour une année ; le loyer, payable par trimestre, varie de 150 à 250 francs. « *Les propriétaires préfèrent les employés aux ouvriers car leurs emplois garantissent un paiement régulier des loyers*⁴⁶⁹. » Les rues de ces quartiers, parmi les plus « populaires » du secteur de la gare, conservent le caractère plus familial du petit particulier tourangeau avec 2,2 ménages au maximum par immeuble. « *Étroite, un peu tortueuse, [la rue Blaise Pascal] s'allonge sur le flanc des voies ferrées entre deux rangées de petites maisons à un étage, parfois agrémentées d'un jardinet. Leurs façades de pierres appareillées, en tendre 'bourré', ou de moellons crépis de mortier, sont*

⁴⁶⁸ Alexandre Giraudet, *Op. cit.*, Il décrit, à la page 30, « *les chambrées communes des ouvriers* », et autres « *bouges infectes où, moyennant une rétribution de 5 à 6 francs par mois, de 20 à 30 centimes par nuit, les vagabonds, les mendiants, et cette population toujours errante [...] se trouve au milieu d'un foyer d'émanations à odeur aigre, nauséuse, dans lequel chaque individu manque d'air respirable. Ainsi, il n'est pas rare de voir des chambres sans cheminées, sans ventilation, dont la capacité n'admet pas plus de 24 mètres cubes d'air, recevoir pendant la nuit 12 à 18 personnes qui couchent pêle-mêle sur cinq ou six misérables grabats. Les parois des murs sont noires et humides, tapissées de crachats et d'ordures, le plancher est garni çà et là de quelques carreaux brisés ou hors de place, et le jour qui éclaire ces immondes réduits n'y pénètre bien souvent qu'en se glissant à travers une cour étroite, ou de rues obscures et mal ventilées ; les escaliers, les latrines sont d'une saleté dégoûtante.* »

⁴⁶⁹ Alexandra Bonnefis, *Ibid.*, p.72.

*noircies par la poussière de charbon que soulève le vent et par la fumée des locomotives*⁴⁷⁰. » Elle a aussi une densité supérieure avec 9,4 habitants par immeuble et à peu près quatre familles par immeuble. Les habitations de la rue du Sanitas sont peu denses ; en moyenne 5,4 habitants par bâtiment et seulement 1,5 ménage. Une maison sur deux n'est occupée que par une famille⁴⁷¹.

Les compagnies de chemin de fer, par le biais des procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique, disposent, dans un certain nombre de cas, de plus de surface qu'elles en ont besoin pour leurs activités. Elles peuvent donc, sans dommage, consacrer une fraction de leur patrimoine foncier à la réalisation d'un habitat cheminot spécifique selon des modalités fort variées.

Soit en logeant sur leur lieu de travail ou à proximité immédiate certaines catégories de cheminots : gardes de passage à niveau, de sémaphores, gardiens d'infrastructures et/ou d'installations⁴⁷², chefs de gare et de service⁴⁷³, etc. disposant d'un logement de fonction en raison d'une disponibilité de tous les instants.

Soit en vendant ou cédant à un prix symbolique des terrains pour l'édification d'un habitat social (H.B.M.). Soit en construisant directement des logements pour son personnel. Logements qui peuvent être dispersés dans le tissu urbain au gré d'opportunités foncières ou, au contraire, regroupés en cités comme la *Cité Rimailho*.

Si un habitat cheminot collectif organisé en véritable cité-jardin existe à Saint-Pierre-des-Corps, on ne rencontre rien de comparable à Tours : la pression de la spéculation foncière rend la chose beaucoup plus aléatoire malgré les initiatives des municipalités radicales-socialistes et socialistes de Tours en faveur des H.B.M. et de l'habitat ouvrier. A Tours, les réalisations d'habitat social collectif destiné - entre autres - aux cheminots ne débutent qu'à la fin des années 1920.

En 1929, l'administration municipale, devant l'accentuation de la crise du logement (notamment l'augmentation des loyers et l'insuffisance de l'habitat modeste) décide la construction de la cité-jardin des *Bords de Loire* comprenant quatre-vingt douze habitations dont soixante-douze en immeubles collectifs et vingt en demeures unifamiliales. Cependant, ce groupe, ainsi que les précédents (rue du docteur Chaumier dans le quartier Lamartine et rue du Général Renault dans le quartier Rabelais-Tonnellé), se trouvant situé à l'ouest de la ville, n'est guère accessible au personnel des compagnies de chemins de fer du fait de leur éloignement des centres de travail. Le conseil municipal demande donc à l'O.P.M.H.B.M. d'étudier l'édification, à l'est de la commune, de demeures pouvant être occupées par des ménages ouvriers ayant un emploi à proximité. Les Cités *Jolivet* et *Beaujardin* sont ainsi mises en chantier en 1932 ; elles se composent essentiellement de maisons individuelles, respectivement soixante-treize et cinquante-

⁴⁷⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 160.

⁴⁷¹ Stéphanie Macquarez, *Ibid.*, p. 94.

⁴⁷² AD 37, S 2187 : Ordonnances et arrêtés préfectoraux concernant les adjudications de travaux. Arrêté préfectoral du 11 septembre 1844 pour la construction de maisons de gardes, de guérites et de barrières sur la ligne Orléans-Tours.

⁴⁷³ Georges Ribeill, *op. cit.* p. 392 : « La politique de logement des agents dépendait des métiers exercés : pour les agents chargés de la surveillance continue le long des lignes, l'intérêt qu'il y avait à les loger à pied d'œuvre fut vite reconnu. Ainsi, la maisonnette installée au passage à niveau voisin abrite vite un couple : l'homme est garde-voie, et sa femme garde-barrière. Même logique en ce qui concerne les autres logements de fonction gratuits : appartements installés dans l'étage supérieur de la gare par exemple, réservé aux chefs de gare installés à demeure, ce qui améliore plutôt la qualité de leur service. »

deux, occupées respectivement en 1933 et 1934. Ainsi, au 15 mars 1935, 1795 personnes sont logées par l'O.P.M.H.B.M. dont 201 à La Riche, 453 rue du Général Renault, 538 dans la Cité des Bords de Loire, 368 à Jolivet et 235 à Beaujardin.⁴⁷⁴

Mais, avant les politiques menées par les municipalités radicales-socialistes et socialistes de Tours, les Compagnies de chemin de fer avaient déjà pris des initiatives en faveur du logement de leur personnel. D'abord avec les fameux logements de fonction que j'ai déjà évoqués. Ensuite, par leur soutien technique - et surtout financier - à des projets de construction d'habitations à bon marché conçus par des membres de leur personnel. Il s'agit d'habitations unifamiliales modestes en accession à la propriété grâce, notamment, aux dispositions de la loi Jules Siegfried de novembre 1894.

Ainsi, une « *Société de construction d'habitation à bon marché* » est fondée, sous la forme d'une société anonyme, en 1896 par un groupe d'agents de la Compagnie du P.O. et présidée par l'ingénieur de la Compagnie, M. Couvrat-Desvergnès. Son objectif essentiel consiste en l'achat et l'édification de demeures destinées à être louées ou vendues « *à des personnes n'étant propriétaires d'aucune maison et, notamment, à des ouvriers ou employés vivant principalement de leur travail* ».

La société est créée avec un capital assez faible de 15 000 francs, porté à 50 000 francs en 1899. La Compagnie du P.O. lui consent une ouverture de crédit de 20 000 francs pour une durée de cinquante ans et moyennant un intérêt de 3 % par an. Avec les ressources ainsi mises à sa disposition, la Société bâtit onze maisons unifamiliales en divers points de la ville de 1896 à 1899. De plus, elle peut désormais concentrer ses nouvelles constructions sur un terrain d'une étendue de deux hectares concédé par la Compagnie d'Orléans à des conditions très avantageuses⁴⁷⁵. Animée par un esprit paternaliste, la société impose à ses locataires l'obligation de n'établir ni cabaret, ni débit de boissons. Elle interdit également toutes les professions immorales, bruyantes et insalubres. En outre, afin de sauvegarder le plus possible les intérêts de ceux qui s'adressent à elle, celle-ci se réserve, en cas de vente d'une maison par un locataire devenu propriétaire, un droit de préférence à un prix égal. En 1911, neuf demeures unifamiliales sont bâties par cet organisme dans le quartier Velpeau⁴⁷⁶.

Deux autres sociétés viennent ensuite compléter à Tours l'action de celle créée en 1896 : « *la Société anonyme des logements ouvriers hygiéniques et à bon marché* » et « *la Société des constructions ouvrières* », cette dernière étant dirigée par M. Bonnaudet appartenant à la Compagnie du P.O. Les maisons, construites par ces sociétés d'H.B.M., révèlent des conditions de salubrité satisfaisantes, chacun des occupants possédant un jardin et un appartement parfaitement aménagés⁴⁷⁷. En complément de cette politique de logement, la Compagnie du P.O. accorde des prêts avantageux à son personnel⁴⁷⁸.

Héritière des compagnies ferroviaires, la S.N.C.F., à la veille de la Seconde Guerre mondiale, est le premier propriétaire de l'agglomération de Tours. Ce parc immobilier est mis à mal par les destructions du conflit et un vaste programme de reconstruction du logement cheminot débute dans l'immédiat après-guerre. Sur les 239 logements dont la

⁴⁷⁴ Alexandra Bonnefis, *Ibid.*, pp. 175-176.

⁴⁷⁵ Alexandra Bonnefis, *Ibid.*, *passim* pp. 110-113.

⁴⁷⁶ AM Tours, matrices cadastrales des propriétés bâties (1884-1911) 3p3/2743.

⁴⁷⁷ Alexandra Bonnefis, *Ibid.*, *passim* pp. 145-146.

⁴⁷⁸ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 12 : « *Pour aider son personnel à acquérir une maison d'habitation, la compagnie consent des prêts à 3,5 %.* »

compagnie ferroviaire dispose (dont 59 à Tours), seulement une dizaine n'est pas sinistrée⁴⁷⁹. Dès 1947, un immeuble de cinquante-cinq logements disposant de tout le confort moderne (pour l'époque) est mis en chantier sur l'avenue de Grammont à l'angle ouest de la place de Verdun. Un autre - jamais réalisé - est prévu, en symétrie, pour former la nouvelle entrée sud de la ville⁴⁸⁰. D'autres projets voient le jour dans les années suivantes. En 1950, la S.N.C.F. propose à la municipalité de Tours de lui céder des terrains jouxtant la ligne des Sables d'Olonne pour la construction de logements. Tours et le département apporteraient leurs garanties d'emprunt, la municipalité pourrait désigner quatorze des cinquante-six locataires, les quarante-deux autres appartements seraient réservés aux cheminots⁴⁸¹. En 1960, la S.N.C.F. aliène un terrain à Saint-Pierre-des-Corps à la Société d'H.L.M. « Centre » « *en vue de la construction de logements pour les agents de la SNCF*⁴⁸² ».

⁴⁷⁹ Sébastien Chevereau, *Op. cit.*, p.176.

⁴⁸⁰ *La Nouvelle République* du 15 novembre 1947.

⁴⁸¹ AM Tours, Procès-verbal du conseil municipal du 8 décembre 1950.

⁴⁸² AD 37, 209 W 52 : Gestion des lignes (1940-47). Lettre du ministre des Travaux Publics et des Transports, en date du 5 mars 1960, au préfet d'Indre-et-Loire sur l'aliénation d'un terrain de la S.N.C.F. à Saint-Pierre-des-Corps.

Chapitre 5 - La ville des cheminots

Les cheminots ne se contentent pas d'habiter la ville, de participer à sa vie économique et au développement de celle-ci. Ils l'animent par une vie de quartier, une vie associative fort riches. Longtemps nomades laborieux aux mœurs réprouvés, ils se sont progressivement acclimatés à la cité. Désormais, ils en occupent de larges portions, l'adaptent à leurs besoins, à l'expression de leur culture propre, aux manifestations spécifiques de leurs sociabilités. Celles-ci modèlent de façon subtile la physionomie et l'atmosphère de ces quartiers. Elles s'expriment au travers d'institutions sociales mises en place et gérées par les compagnies de chemin de fer puis perpétuées par la S.N.C.F. Mais aussi par de nombreuses structures associatives et coopératives créées par les cheminots eux-mêmes. A travers ce réseau complexe de modes et lieux de sociabilité s'organise toute une vie économique et culturelle, mais aussi syndicalo-politique et religieuse.

La politique paternaliste des Compagnies

La politique paternaliste des compagnies de chemin de fer ne se limite pas au domaine du logement. Elle intègre tous les domaines de la vie sociale dans un système complexe où se combinent le cléricisme souvent pesant du P.O., des aspirations humanistes et sociales, la volonté de créer une « culture d'entreprise », un véritable « esprit de corps » pour faire contrepoids aux influences socialistes et révolutionnaires, le calcul intéressé... Pour les compagnies, puis la S.N.C.F., il s'agit avant tout de fidéliser le personnel en lui octroyant un certain nombre d'avantages matériels non négligeables. Ceux-ci compensent, en partie, la faiblesse des salaires et surtout incitent les cheminots à faire preuve de modération et à rester dans l'entreprise s'ils ne veulent pas perdre brutalement ces indispensables compléments de revenus. Cet ensemble de prestations gratuites ou bon marché offre une excellente raison supplémentaire pour se loger au plus près de son lieu de travail afin de bénéficier de ces avantages sans avoir à supporter les inconvénients d'un long déplacement incommode. Il accroît aussi, dans de notables proportions, la disponibilité du personnel dont une bonne partie connaît le régime des horaires décalés ou des 2 x 12 avant l'instauration des 3 x 8.

Ainsi, dans l'enceinte même de la gare de Tours et dans la partie nord des Ateliers des Compagnies du P.O. et de l'Etat, existe un certain nombre d'équipements médicaux, sociaux, culturels offrant des prestations gratuites ou bien à un coût modique, ou au moins inférieures au prix du marché⁴⁸³. Ces installations se situent, pour l'essentiel, le long de la rue Blaise Pascal ainsi que dans les impasses et passages qui s'y raccordent à l'époque (et qui ont disparu avec la création de la cité H.L.M. du Sanitas). On trouve là, à la disposition des agents et de leurs familles, des cabinets médicaux (en gare et rue Blaise Pascal), des dispensaires, des économats (celui des Chemins de Fer de l'Etat est au n° 2 de la rue du Hallebardier), des services sociaux (place des Aumônes)⁴⁸⁴, des cantines, des bibliothèques

⁴⁸³ Georges Ribeill, *Op. cit.* p. 392 : « Les compagnies n'hésitèrent pas, similairement, à proposer à leurs agents du charbon tarifé à son prix d'acquisition en gros par les services de la Traction. Il suffisait aux agents d'aller s'approvisionner directement dans les nombreux parcs à combustible du réseau. »

⁴⁸⁴ R. Vivier et E. Millet, *Op. cit.*, p.107 : « A l'ouest, en bordure de la rue Blaise-Pascal se succèdent le magasin des denrées (Economat) qui approvisionne 6000 cheminots et 3000 retraités, le poste de secours médical, le Centre social, œuvre parfaitement organisée et les ateliers. »

(au n° 41 de la rue Auguste Comte et au n° 19 de la rue du Rempart), des installations sportives (salle de culture physique rue Edouard Vaillant, terrain de football et de rugby à la hauteur de la passerelle du docteur Fournier, terrain de basket et de hand-ball rue Raspail), des centres d'apprentissage (rue du Sanitas)⁴⁸⁵...

L'institution de l'Economat de la Compagnie du P.O. remonte à 1855. Devant le renchérissement des produits alimentaires et les problèmes de ravitaillement provoqués par l'Exposition universelle, l'ingénieur Polonceau, responsable des ateliers d'Ivry, organise alors un circuit propre d'approvisionnement pour ses agents. Un éconamat est donc créé : des denrées d'épicerie, achetées à prix de gros, sont revendues à prix coûtant augmenté des seuls frais généraux de l'éconamat ; d'où une économie de 20 à 25 % sur les achats. Six mille personnes en profitent, et le succès de l'institution appelle alors son extension dans les autres centres-ateliers dont Polonceau a la charge : Orléans, Bordeaux, Périgueux et Tours⁴⁸⁶.

L'entretien de la force de travail des cheminots ne se résume pas à l'alimentation mais inclus également les aspects médicaux et sanitaires. A côté des services médicaux et dispensaires existent d'autres institutions plus spécifiques luttant contre certains fléaux touchant particulièrement les cheminots : l'alcoolisme, la tuberculose... Ainsi, *Le Sanatorium des Cheminots*, « œuvre antituberculeuse et philanthropique fondée pendant la guerre par l'Union Nationale des Cheminots en faveur des victimes de la guerre et reconnue d'utilité publique par décret du 18 juin 1918⁴⁸⁷ ». Parmi les quarante-huit membres du Comité de la *Ligue contre la tuberculose en Touraine*, on note la présence de messieurs Legrain, Inspecteur principal des Chemins de fer de l'Etat, et Lemaire, Inspecteur principal de la Compagnie du P.O. ainsi que celle du docteur en médecine Schoofs, médecin des Chemins de fer de l'Etat⁴⁸⁸. D'autres institutions ont un caractère plus social comme l'*Orphelinat des chemins de fer français (orphelinat Flamand)*, œuvre fondée en 1891, reconnue d'utilité publique en 1899, et disposant bien sûr d'une section à Tours⁴⁸⁹.

L'implication dans le tissu associatif

Sur cet important volet social mis en place par les compagnies vient se greffer la large palette des structures d'accueil, d'assistance mutuelle, de solidarité et de sociabilité progressivement mise en place par les cheminots eux-mêmes. C'est notamment le cas du réseau des coopératives cheminotes qui, pendant plusieurs générations, a couvert

⁴⁸⁵ Plans des installations de la gare de Tours de 1938 et de la fin des années 1950. Illustration n° 17 : Plan des installations ferroviaires de Tours des années 1950. Illustration n° 18 : Plan des installations ferroviaires de Tours des années 1950 (les ateliers et la rotonde).

⁴⁸⁶ Georges Ribeill, *Op. cit.*, pp. 387-388.

⁴⁸⁷ AD 37, 4 M 293 : Associations contre la tuberculose, l'alcoolisme (1862-1938). Courrier du préfet d'Indre-et-Loire, en date du 30 avril 1931, au président du Comité départemental d'Indre-et-Loire du Sanatorium des Cheminots.

⁴⁸⁸ AD 37, 4 M 293 : Associations contre la tuberculose, l'alcoolisme (1862-1938). Projet de statuts de l'association dite « Ligue contre la tuberculose en Touraine », Imprimerie Louis Dubois, Tours, 1901.

⁴⁸⁹ AD 37, 4 M 292 : Associations d'assistance à l'enfance, crèches, orphelinats (1862-1938). Lettre du président de la section de Tours de l'Orphelinat des chemins de fer français, en date du 12 décembre 1931, au préfet d'Indre-et-Loire.

l'ensemble de l'agglomération tourangelle et regroupé des milliers d'adhérents. On y trouve notamment la *Boucherie coopérative des cheminots* installée au n° 117 de la rue de Paris, la *Coopérative Cheminote de la région tourangelle*, installée au n°11 de la rue Blaise Pascal et affiliée au *Jardin du Cheminot*⁴⁹⁰, *La Ruche Ouvrière* des Ateliers de la C.I.M.T. à Saint-Pierre-des-Corps, fondée en 1927 et regroupant quatre cents adhérents, ou encore la *Société civile de boulangerie coopérative des ouvriers et employés des chemins de fer* dont le siège est au n° 16 de la rue Camille Desmoulins. Cette dernière, constituée en 1888, compte encore, en 1951, 2712 adhérents et emploie cinq boulangers, un manutentionnaire, six livreurs ou employés et six dépositaires à temps partiel⁴⁹¹.

A cela s'ajoute de nombreuses associations mutualistes allant des plus « généralistes » : *La Prévoyance, société de secours mutuels pour tous les ouvriers et employés des chemins de fer français*, *l'Association Fraternelle des employés et ouvriers du Chemin de Fer français*⁴⁹², aux plus « corporatistes » : *Le Secours des ouvriers de la Compagnie d'Orléans*, *L'Aide mutuelle*⁴⁹³, *la Caisse de solidarité du personnel des dépôts et entretiens (Tours, Saint-Pierre-des-Corps)*⁴⁹⁴, *la Caisse de solidarité des Ateliers et magasins de Tours et Saint-Pierre-des-Corps*, *la Caisse de solidarité de la Compagnie Générale de Construction et d'Entretien du Matériel de Saint-Pierre-des-Corps*, *la Caisse de solidarité du personnel des réparations électriques de Tours P.O.*⁴⁹⁵, *la Caisse de solidarité de l'entretien P.O.*, *La Fraternelle des Chemins de fer de l'Etat*, *La Prévoyance (agents de la Traction de Tours-Etat)*, *l'Association des employés du P.O. (services entretien – voie – exploitation) pour le secours immédiat en cas de décès*, etc.

La même variété et le même phénomène d'associations spécifiques à certaines catégories de cheminots se retrouvent pour la défense des intérêts professionnels. Là encore, c'est la même hiérarchie de structures allant des plus unitaires : la *Fédération des syndicats professionnels des cheminots de France et des colonies*, la *Corporation des transports* ; aux plus restreintes : la *fédération tourangelle du Syndicat du rail*, *l'Union tourangelle des employés du chemin de fer d'Orléans*, *l'Association amicale des employés et ouvriers des lignes de chemin de fer départementaux d'Indre-et-Loire*, *l'Amicale professionnelle du*

⁴⁹⁰ AD 37, 1099 W 5. Coopérative cheminote de la région tourangelle (1964). Statuts, Article 2 : « Cette société a pour objet de faciliter les conditions de vie de ses adhérents par des achats en gros et la répartition de tous les produits de la terre destinés au ravitaillement des élevages familiaux, ainsi que toutes les opérations se rapportant directement ou indirectement à son but, tel que achat et répartition de graines, de semences, de plants, d'engrais, d'arbres fruitiers, d'outils de jardinage, matériel agricole, insecticides, etc. »

⁴⁹¹ AD 37, 1099 W 5 : Tableau récapitulatif des coopératives tourangelles en 1951.

⁴⁹² AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Société de retraites, d'assurances et de secours fondée en 1880, reconnue d'utilité publique par décret du 12 janvier 1889. Elle s'occupe de : « retraites, secours de maladie, secours d'adversité, assurances en cas de vie et en cas de décès, allocations de maternité, secours aux orphelins, bourses d'études, dots ».

⁴⁹³ 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 20 novembre 1925. Caisse de solidarité entre les agents de tous les services des chemins de fer de l'Etat résidant à Tours.

⁴⁹⁴ 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège 20, rue Blaise Pascal, Tours. Déclarée le 7 septembre 1920. Objet : « venir en aide à ses sociétaires par suite de décès dans la famille, de maladie prolongée. »

⁴⁹⁵ 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 2 janvier 1920. Objet : « venir en aide aux camarades dans le besoin. »

*Service électrique P.O.*⁴⁹⁶, l'*Association Amicale des Chefs ouvriers et emplois similaires des services de la Traction de la Compagnie d'Orléans*⁴⁹⁷, l'*Association Amicale des employés de section du chemin de fer de Paris à Orléans*, l'*Amicale des Employés de bureau des ateliers de la Cie des chemins de fer de Paris à Orléans*⁴⁹⁸; avant d'arriver aux plus « corporatistes » : l'*Association Amicale des Contremaîtres, Chefs et sous-chefs de brigade, Chefs et sous-chefs visiteurs, des services du Matériel et de la Traction de la Compagnie d'Orléans*⁴⁹⁹, l'*Association amicale des agents comptables des magasins de dépôts, entretien et service électrique*⁵⁰⁰, l'*Amicale des chefs de groupe de la C.G.C.E.M.* Voire même aux plus particulières : la *Société amicale des médaillés et retraités des chemins de fer français, à Tours*⁵⁰¹, ou la pittoresque *Association tourangelle pour la visite des chaudières de locomotives*⁵⁰².

Le même extraordinaire foisonnement se retrouve encore quand il s'agit d'associations visant le financement du logement cheminot (*Société anonyme de crédit immobilier de Tours P.O.*), la santé (*Société antialcoolique des agents des chemins de fer français, Le sanatorium des cheminots*), la préparation militaire⁵⁰³ (l'*Amicale des gares de Tours, l'Union musicale et patronage laïc de la Fuye*⁵⁰⁴) et les anciens combattants (*Amicale des*

⁴⁹⁶ AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Statuts de l'Amicale professionnelle du Service électrique P.O du 24 septembre 1913.

⁴⁹⁷ AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Statuts de l'Association Amicale des Chefs ouvriers et emplois similaires des services de la Traction de la Compagnie d'Orléans du 16 février 1912

⁴⁹⁸ AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Statuts de l'Amicale des Employés de bureau des ateliers de la Cie des chemins de fer de Paris à Orléans du 15 décembre 1913.

⁴⁹⁹ AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Statuts de l'Association Amicale des Contremaîtres, Chefs et sous-chefs de brigade, Chefs et sous-chefs visiteurs, des services du Matériel et de la Traction de la Compagnie d'Orléans du 30 mai 1925 : « *Cette société a pour objet, la défense des intérêts de tous ses membres, à qui elle s'efforcera d'assurer une situation morale et matérielle en rapport avec leurs fonctions, de développer leurs connaissances techniques et pratiques nécessaires à la cause commune. Elle se consacrera à l'étude des questions corporatives et de tous les projets s'y rattachant. Elle se réserve aussi de présenter et de défendre dans l'intérêt général toute proposition pouvant contribuer à améliorer le service des chemins de fer.* »

⁵⁰⁰ 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège : *Hôtel des gares*, 18, rue de Paris, Tours. Déclarée le 28 août 1928. Objet : « *Etablir une liaison constante entre les membres et études des questions professionnelles.* »

⁵⁰¹ AD 37, 4 M 308 : Enquête et statistiques sur les associations (1887- 1897). Société autorisée le 19 avril 1898, dont l'objet est d'assister aux funérailles des sociétaires, d'offrir une couronne de fleurs et faire, s'il y a lieu, les démarches nécessaires en vue de cette cérémonie.

⁵⁰² 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 10 mars 1927. Objet : « *prévenir les accidents, faire bénéficier les adhérents de certaines dispositions du décret du 2 avril 1926 sur les appareils à vapeur.* »

⁵⁰³ Il est bien sûr parfaitement évident que tous les membres de ces associations de quartier ne sont pas nécessairement cheminots, même si l'on se trouve dans des quartiers traditionnellement habités par des agents des compagnies de chemins de fer et que de nombreux sociétaires y travaillent.

⁵⁰⁴ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). *L'Amicale des gares de Tours*. Siège : 13, rue de Nantes. Déclarée le 2 février 1909. Société de tir. Objet : « *Propager et vulgariser l'étude théorique et pratique du tir, préparer les jeunes gens au service militaire.* ». *Union musicale et patronage laïc de la Fuye*. Déclarée le 7 mai 1914. Objet : « *Concerts, cours de solfège, de danse. Préparation militaire, etc., tir à la carabine.* »

combattants du P.O.⁵⁰⁵). Certaines se consacrent à la musique : l'*Union musicale de la Fuye*⁵⁰⁶, *Les Enfants de la Fuye*⁵⁰⁷, *La Lyre de Beaujardin*⁵⁰⁸ ou l'*Union musicale de Saint-Pierre-des-Corps*, l'*Harmonie tourangelle des chemins de fer*⁵⁰⁹ ou la *Philharmonie de l'Ecole professionnelle de la Compagnie d'Orléans*⁵¹⁰. D'autres à la pêche à la ligne (*L'ablette cheminote*⁵¹¹) ou le jardinage comme la *Société des jardins ouvriers Cher-Grammont*, la *Société des jardins de Rochepinard* ou le *Grillon de Beaujardin*.

De nombreuses sociétés cheminotes s'intéressent et se consacrent à la promotion du sport depuis fort longtemps. Si l'on met de côté l'*Union vélocipédique de Tours*⁵¹², la plus ancienne société sportive cheminote tourangelle semble bien être l'*Union sportive du P.O. de Tours* dont les statuts sont votés le 20 décembre 1900⁵¹³. Paternalisme oblige, le chef des Ateliers de la Compagnie du P.O. en est président d'honneur. Les trente-six sociétaires sont tous ouvriers du P.O. à Tours : dix sont ajusteurs, sept sont chaudronniers, cinq monteuses, quatre forgerons, autant sont menuisiers et tourneurs, trois sont peintres, trois autres charrons et un seul est manœuvre⁵¹⁴ et « tous très honorablement connus » et « cette société n'a d'autre but que le développement des forces musculaires de ses sociétaires »⁵¹⁵.

⁵⁰⁵ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 8 janvier 1917. Objet : « 1° Commémorer le souvenir de la grande guerre en l'honneur des camarades tombés au champ d'honneur. 2° Venir en aide aux camarades victimes de la guerre et à leurs familles. »

⁵⁰⁶ AD 37, 4 M 308 : Enquête et statistiques sur les associations (1887- 1897). Autorisée le 4 février 1887. Objet : « faire de la musique et organiser des fêtes dans le quartier ». Trente membres participants, 175 honoraires.

⁵⁰⁷ AD 37, 4 M 308 : Enquête et statistiques sur les associations (1887- 1897). Autorisé le 28 juin 1892. Objet : « Faire de la musique, organiser des fêtes afin d'apporter quelques distractions dans le quartier. » Trente membres participants, 175 honoraires.

⁵⁰⁸ AD 37, 4 M 308 : Enquête et statistiques sur les associations (1887- 1897). Autorisée le 11 février 1898. Vingt-cinq membres participants, 125 honoraires. Objet : « Donner de l'animation et des distractions au quartier ».

⁵⁰⁹ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège : 78, rue Blaise Pascal. Déclarée le 19 novembre 1923. Objet : « Etude et diffusion des œuvres musicales. »

⁵¹⁰ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège : 78, rue Blaise Pascal. Déclarée le 26 décembre 1927. Objet : « Réunir la jeunesse musicienne du P.O. et développer en elle le goût musical » (modification en 1928 : « apprentis et anciens apprentis » ; en 1931 : « réunir la jeunesse musicienne du P.O. »).

⁵¹¹ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège : 1, rue du Hallebardier, puis au 70, rue du docteur Fournier en 1929. L'objet de la société dépasse le simple cadre ludique et convivial comme en témoignent les modifications des statuts du 18 janvier 1928 qui précisent : « Venir en aide aux sociétaires malades » et le rajout de 1929 : « Faire un concours de pêche annuel ».

⁵¹² AD 37, 4 M 279 : Sociétés sportives. Sur la liste de ses vingt-cinq adhérents au 1^{er} juin 1889, cinq sont des « mécaniciens » habitant des quartiers cheminots.

⁵¹³ AD 37, 4 M 279 : Sociétés sportives. Statuts de l'*Union sportive du P.O.* : Art 1 : « L'Union sportive du P.O. de Tours a pour but de développer le goût, d'organiser des courses, des promenades, des excursions, toutes sortes de réunions sportives compatibles avec le but que se propose la société, de concert ou non avec les autorités, enfin de fournir aux vélocipédistes tous les renseignements qui sont en son pouvoir. » Art 2 : « Tout sociétaire venant à quitter la Compagnie d'Orléans peut continuer à faire partie de la société en se conformant strictement aux statuts. »

⁵¹⁴ AD 37, 4 M 279 : Sociétés sportives. Liste nominative des sociétaires de l'Union sportive du P.O., enregistrée le 21 janvier 1901.

En 1913, l'*Union sportive du P.O.* se transforme en *Association Sportive Paris-Orléans*, club corporatif omnisports, pratiquant l'athlétisme, le cross-country, le football et rassemblant aussi des cyclistes et des rugbymen. La boxe fait son entrée pendant la Première Guerre mondiale et le basket en 1925. Finalement, cette dernière discipline sportive sera celle qui survivra le plus longtemps grâce, probablement, à son professionnalisme : en 1976, à Turin, l'*A.S.P.O.* est finaliste de la coupe d'Europe des vainqueurs de coupe, face à Milan. Mais avant cela, en 1950, pour faire disparaître la référence anachronique au P.O. et à l'univers ferroviaire, les dirigeants avaient transformé l'appellation en *Association Sportive de Préparation Olympique*. Peine perdue, puisque finalement, on lui préféra par la suite le nom plus « accrocheur » de *Tours-Basket-Club*⁵¹⁶. La Compagnie de l'Etat ne pouvait rester inactive : le 22 mai 1919 les statuts de l'*Union Sportive Etat* sont votés en assemblée constitutive... à la salle de la Permanence P.O., rue Raspail à Tours⁵¹⁷. En 1920, est créée l'*Union sportive des apprentis des ateliers P.O.*⁵¹⁸ et, en 1923, le *Club athlétique de Saint-Pierre-des-Corps*⁵¹⁹. En-dehors des structures mises en place ou parrainées par les compagnies existent de multiples associations sportives créées par des cheminots, ou bien au sein desquelles ils sont particulièrement bien représentés comme au *Cycle Amical Saint-Cyrien*⁵²⁰. Toutes ces structures propres à l'univers cheminot sont implantées au plus près des installations ferroviaires et toujours dans les quartiers les plus habités par les cheminots. Elles contribuent ainsi fortement à créer et entretenir une culture et un « esprit cheminot », à donner une identité particulière et originale aux quartiers où la présence des agents des compagnies ferroviaires est massive.

⁵¹⁵ AD 37, 4 M 279 : Sociétés sportives. Lettre du maire de Tours, en date du 28 février 1901, au préfet d'Indre-et-Loire.

⁵¹⁶ Jean Chedaille, *Tours : le train*, C.M.D., collection « *Mémoire d'une ville* », Montreuil-Bellay, 1997, 135 p., ill. p. 93.

⁵¹⁷ AD 37, 4 M 279 : sociétés sportives. Union sportive Etat, groupe sportif des employés et ouvriers de la Compagnie de l'Etat : « *Article premier : Il est créé à Tours, entre les ouvriers et employés des divers services de la Compagnie Etat qui adhèrent aux présents statuts, une association qui a pour titre : Union Sportive Etat. Elle est affiliée à l'Union vélocipédique de France et à l'Union des Sociétés françaises des sports athlétiques. Article 2 : Nul ne peut être membre actif s'il n'est agent de la Compagnie de l'Etat ou ancien agent à moins qu'il ne vienne à titre de moniteur.* »

⁵¹⁸ AD 37, 4 M 309 : enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Siège : rue du Sanitas. Objet : « *Développer l'éducation physique.* »

⁵¹⁹ AD 37, 4 M 280 associations sportives de Tours (1864-1939). Statuts du C.A.S.P. : Art 1 : « *Il est créé au sein des ateliers de la C.G.C.E.M. à Saint-Pierre-des-Corps, une association qui a pour titre : Club Athlétique de Saint-Pierre (C.A.S.P.). Elle est affiliée à la 2 FA et à la 3 FA. Elle a pour but de pratiquer les exercices physiques et aussi d'entretenir entre ses membres des relations d'amitié et de bonne camaraderie.* »

⁵²⁰ 4 M 280 associations sportives de Tours (1864-1939). Lettre du président du *Cycle Amical Saint-Cyrien* en date du 10 février 1926 au préfet d'Indre-et-Loire. Le président est Louis Stanichet, le vice-président Rolland Bonnet et le secrétaire général Robert Branger, tous trois employés de chemin de fer.

La sociabilité cheminote

Pour mieux expliquer et comprendre l'organisation et la répartition spatiale de l'habitat cheminot à Tours et dans l'agglomération, il convient maintenant de recourir à la théorie des systèmes émergents. Celle-ci permet d'éviter l'écueil redoutable de la téléologie. Il est intellectuellement très tentant de voir dans les paysages créés ou modifiés par le chemin de fer la marque d'une planification de longue date, d'une volonté unique organisatrice. Mais l'arbre cache – en partie – la forêt. En réalité, les arbres d'une forêt n'ont aucune idée de la forêt. Il n'y a pas de « programme architecte » de la forêt. L'arbre est pris dans un réseau d'interactions local. Il n'y a aucune action à distance. Les interactions locales au niveau des arbres se combinent avec d'autres interactions locales (d'autres espèces végétales ou animales) et forment des micro-écosystèmes, qui, eux-mêmes, sont en interaction avec d'autres micro-écosystèmes, etc. Il n'y a pas non plus de demiurge urbaniste, de Grand Architecte du rail et de la ville, faisant surgir un décor mûrement et longuement réfléchi.

Comme je l'ai déjà signalé, la plupart des cheminots travaillant sur l'agglomération de Tours ne sont pas Tourangeaux de naissance. Etrangers à la ville et souvent au département, ils ne bénéficient donc pas de l'aide de membres de leur famille déjà installés sur place, des réseaux locaux informels d'entraide des gens du même « pays », du même quartier. Etrangers aux solidarités locales, les cheminots vont donc tout naturellement faire jouer les solidarités corporatistes, syndicales, le passage par les mêmes centres d'apprentissage⁵²¹ ou les origines régionales communes pour trouver plus facilement et rapidement un logement, s'insérer et s'intégrer dans la vie locale. On observe ainsi des regroupements en fonction de l'origine régionale. A Saint-Pierre-des-Corps, dans la rue de l'Égalité proche de la gare, six ménages sur huit sont originaires du Morbihan ; rue de Bel Air, les dix maisons qui se suivent du n° 241 au n° 259 sont habités par des Bretons. Le Périgord avec le département de la Dordogne arrive en deuxième position des communautés régionales avec 8 % des effectifs. Les importants ateliers de Périgueux, appartenant eux aussi à la Compagnie du P.O., n'y sont peut-être pas étrangers⁵²². Un phénomène similaire s'observe à Tours, dans le quartier Beaujardin. Le lotissement du parc du château de Beaujardin donne naissance à plusieurs artères : « rue des Toulousains », « rue des Bourguignons », « rue des Angevins » évoquant les régions d'origine des familles de cheminots ou de marinières venues s'y établir⁵²³.

Ici apparaît toute l'importance de la notion de réseaux de solidarité (professionnelle, de formation, familiale, régionale, etc.), de relations informelles et informatives. On va utiliser les informations, les conseils, les « bonnes adresses », recourir parfois au piston ou à la recommandation glanés par le bouche-à-oreille, les relations personnelles, professionnelles, syndicales et politiques, les rencontres sur le lieu de travail et dans ces lieux de convivialité et de sociabilité cheminotes que sont les cantines, les économats, les coopératives de consommation, mais aussi - et surtout - les cafés et les cabarets où les

⁵²¹ Il existait des associations d'anciens apprentis des centres de formation des compagnies de chemin de fer. Leurs membres restaient en contact, notamment via des bulletins comme *l'Apprenti P.O.* né en 1923. Sur la question de l'apprentissage et des apprentis voir *Historail* n°3, dossier « Le temps des apprentis ».

⁵²² Laurence Caillaud, *Op. cit.*, ; Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.17 évoque la présence d'au moins cent cinquante anciens cheminots de Périgueux révoqués dans les ateliers de la C.G.C.E.M.

⁵²³ Hélène Vialles, *Op. cit.*, En 1931, ces rues ont changé de nom. La rue des Toulousains est l'actuelle Rue Marcel Sembat, la rue des Bourguignons a pris le nom de rue Pierre Brizon et la rue des Angevins celui de rue Paul Appel.

arrière-salles servent aux réunions associatives, syndicales, politiques... où l'on refait le monde, le chemin de fer, l'atelier autour d'un verre.

Les cabarets constituent un des lieux de convivialité privilégiés pour les cheminots. Quelques estaminets sont tenus par la femme d'un cheminot qui l'aide en-dehors de ses heures de travail. *L'Annuaire-guide de Saint-Pierre-des-Corps 1926* répertorie pas moins de soixante aubergistes et autres débitants de boissons. La rue de la Gare en accueille quatre (dont le *Café de l'époque*) ; la rue des Ateliers autant ; la rue de la Fraternité un seul, tout comme la rue Raymond Lefèvre, qui longe le dépôt des machines et la cité du P.O. : le *Café-restaurant du Dépôt*, sis « face à la porte du dépôt » où l'on sert « casse-croûte à toute heure, déjeuners sur commande » et surtout la rue de la Noue, en plein cœur du quartier cheminot, qui aligne treize débits de boissons... Comme le dit Jacques Valdour : « Nous entrons dans un des nombreux cabarets qui cernent les ateliers, happent les travailleurs et en regorgent à l'heure de la sortie⁵²⁴. » Tours n'est pas en reste. Valdour, encore lui, compte une vingtaine de « comptoirs » dans la rue Blaise Pascal, mais aussi des « débits-restaurants où se louent quelques chambres ; dans l'un, est installée une salle de bal ; dans un autre, une salle de réunions⁵²⁵ » qui s'animent au rythme de la vie cheminote : « À onze heures, les ouvriers des ateliers du P.O. et des ateliers de l'Etat quittent leur travail ; les débits du voisinage s'emplissent⁵²⁶... ». Continuons notre promenade dans les quartiers cheminots de Tours. Dans le quartier Velpeau, la plupart des cabarets sont installés rue de Paris ou rue de la Fuye. En 1887, on sollicite l'autorisation d'ouvrir un café-concert dans cette dernière : « Depuis plusieurs années déjà, et dans le but de procurer quelques divertissements aux habitants du quartier de la Fuye trop éloigné des théâtres et autres établissements de ce genre, des jeunes gens de ce quartier, donnent chaque hiver, tous les dimanches (et ce sans que l'ordre ait été jamais troublé), de petits concerts dans l'établissement du Sieur Brouillard, cafetier actuellement installé dans l'ancienne école municipale de garçon de la Fuye⁵²⁷. » Certains de ces cabarets servent des repas⁵²⁸, possèdent des chambres. Il y a une assez forte concurrence entre eux et certains vont jusqu'à acheter des billards pour attirer la clientèle⁵²⁹.

Mais surtout ils servent de gîte et de cadre à la vie associative cheminote : beaucoup d'associations ont un café, un cabaret comme siège⁵³⁰. Les autorités en ont parfaitement

⁵²⁴ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 19.

⁵²⁵ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 160.

⁵²⁶ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 151.

⁵²⁷ AD 37, 4 M 343 : Surveillance des débits de boisson : circulaires, instructions, autorisations (1849-1881). Lettre du maire de Tours, en date du 14 novembre 1887, au préfet d'Indre-et-Loire sur la demande du sieur Brouillard d'ouvrir un café-concert rue de la Fuye.

⁵²⁸ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p. 55 : « Il suffit de traverser le canal pour se trouver à Tours, dans le quartier ouvrier de la Fuye, où deux restaurants font payer le repas 4 francs au client de passage et 3,75 au pensionnaire : soupe, viande, légume, fromage, chopine. »

⁵²⁹ Evelyne Laurent, *Op. cit.* p. 34.

⁵³⁰ Amicale des combattants du P.O. : *Café Joubert*, 153 rue de la Fuye ; Caisse de solidarité des Ateliers et magasins de Tours et Saint-Pierre-des-Corps : salle du *Cinéma-casino* au 144, rue de Paris ; L'aide mutuelle : *Café Petit Bellevue* à Sainte-Radegonde ; Association amicale des agents comptables des magasins de dépôts, entretien et service électrique : *Hôtel des Gares*, 18, rue de Paris ; Amicale des chefs de groupe de la C.G.C.E.M. : *Café du Port* à Saint-Pierre-des-Corps ; Union sportive du P.O. : *Hôtel de la Touraine*, rue de Nantes ; Onze Football Club Tchéco-Slovaque : *Café Populaire* à Saint-Pierre-des-Corps ; Cycle Amical Saint-Cyrien : *Café Desbourdes* à Saint-Cyr-sur-Loire.

conscience et prennent – ou tentent de prendre - des mesures préventives pour éviter qu'ils ne deviennent, passions exaltées et alcool aidant, des sanctuaires d'où les classes laborieuses et dangereuses pourraient partir à l'assaut de la ville... Ainsi l'autorisation d'ouverture du café-concert de la rue de la Fuye n'est accordée au sieur Brouillard qu'à condition : « 1° - D'interdire dans son établissement tout chant politique ou immoral ; [...] 6° - De déposer chaque samedi, avant midi, au bureau central de police, un double de ce programme qui ne pourra recevoir son exécution qu'après avoir été visé par le Commissaire central ; [...] 9° - De ne recevoir dans l'établissement aucune réunion étrangère à l'exploitation du café-concert, à moins d'une autorisation spéciale. »

Les cheminots dans l'action syndicale et politique

Par leur nombre, leur condition ouvrière, leur esprit corporatiste et leur cohésion sociale les cheminots forment au sein de la société un corps important ; très tôt organisé sur le plan syndical, très tôt aussi fortement politisé. A Tours, les cheminots constituent un élément incontournable du paysage politique et syndical local. Soit dans des structures typiques au monde cheminot comme le *Comité radical anticlérical d'action républicaine des gares*⁵³¹ ou l'*Union des cheminots révoqués*⁵³² ; soit, plus classiquement, dans des organisations aux visées et au recrutement beaucoup plus larges. Ainsi, on retrouve vingt cheminots parmi les quatre-vingt seize membres fondateurs du *Grand Cercle Républicain d'Indre-et-Loire*⁵³³ et une quarantaine (soit environ 10 % des effectifs) parmi les membres du *Cercle Républicain Radical d'Indre-et-Loire*⁵³⁴. La fréquentation de ces cercles par les cheminots reproduit en abyme les clivages sociaux qui animent la société.

Le *Grand Cercle Républicain d'Indre-et-Loire* est avant tout un club accueillant dans une ambiance feutrée des notabilités politiques locales (maires, conseillers généraux, députés, sénateurs), des propriétaires, des négociants⁵³⁵. Les cheminots qui le fréquentent font tous partie de la direction locale des compagnies de chemin de fer ; ou plutôt devrais-je dire de la compagnie... puisqu'à l'exception d'un téméraire chef de dépôt de la Compagnie du P.O. tous les autres appartiennent à la Compagnie des chemins de fer de l'Etat. On peut alors légitimement se poser la question de savoir si la Compagnie de l'Etat recrute prioritairement son encadrement parmi les Républicains, et si elle permet ou favorise

⁵³¹ AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Autorisé le 1^{er} novembre 1906. Son siège est au 18, rue de Paris, en plein quartier cheminot, et le Comité se propose de « *faire de la politique radicale, anticléricale et laïque et s'occuper des intérêts du quartier.* »

⁵³² AD 37, 4 M 309 : Enquête et statistiques sur les associations (1901 -1931). Déclarée le 24 mars 1924. Son siège est à Saint-Pierre-des-Corps, dans le fief des ouvriers des Ateliers de la C.G.C.E.M. Son objet est de « *poursuivre l'action nécessaire en collaboration avec les organisations ouvrières pour la réintégration et l'obtention de la majoration des retraites différées des cheminots révoqués en 1920.* »

⁵³³ AD 37, 4 M 295 : Associations politiques (1873-1939). Dossier « Grand Cercle Républicain d'Indre-et-Loire ».

⁵³⁴ AD 37, 4 M 295 : Associations politiques (1873-1939). Dossier « Cercle Républicain Radical d'Indre-et-Loire ».

⁵³⁵ AD 37, 4 M 295 : Associations politiques (1873-1939). Minute du cabinet du préfet d'Indre-et-Loire, du 5 février 1891, au ministre de l'Intérieur au sujet de l'approbation des statuts du *Grand Cercle Républicain d'Indre-et-Loire* : « *Les organisateurs de ce cercle appartiennent tous au parti républicain et présentent les meilleures garanties à tous égards.* »

l'expression de leur républicanisme. Ou si, plus prosaïquement, la fréquentation d'un cercle de notables républicains constitue un élément favorable dans leur déroulement de carrière. On peut également se poser la même question, mais à l'inverse, concernant la Compagnie du P.O. connue pour son cléralisme. L'absence presque totale de ses dirigeants parmi les membres du *Grand Cercle Républicain* traduit-elle leur réelle position politique d'opposition ou une prudente abstention ? Le dilemme n'est nullement aussi cornélien pour les cheminots membres du *Cercle Républicain Radical d'Indre-et-Loire*. Le Cercle est essentiellement composé de petits patrons, de commerçants, d'artisans, d'employés et d'ouvriers aux opinions politiques bien tranchées et exprimées de façon plus « rugueuse » que dans les salons du *Grand Cercle Républicain*⁵³⁶. Sans surprise, les cheminots qui y adhèrent sont tous des ouvriers et de simples employés des compagnies de chemin de fer.

Mais, il faut éviter de succomber à une vision manichéiste de l'engagement syndical et politique des cheminots : les tensions et les contradictions de la société se retrouvent dans l'univers ferroviaire. Si des cheminots sont engagés dans des organisations politiques républicaines (et pour certains révolutionnaires), d'autres ont fait des choix tout différents. Dans les années 1880, deux cercles catholiques vont retenir notre attention : le *Cercle Sainte-Marie*, fort d'environ 180 personnes et dirigé par l'abbé Maugis, et le *Cercle Saint-Joseph*, fréquenté par 150 personnes environ et dirigé par l'abbé Moreaux⁵³⁷. Parce qu'ils sont fréquentés par des ouvriers du chemin de fer d'Orléans, et parce qu'ils constituent également des foyers politiques anti-républicains (royaliste ou boulangiste) : « *Le siège du Cercle Sainte-Marie est situé rue des Ursulines n° 2. Ses membres sont, en grande partie, des jeunes gens mineurs recrutés parmi les ouvriers et employés de toute sorte. Le siège du Cercle Saint-Joseph est situé rue des Acacias n° 15. Les membres sont, en général, des hommes appartenant à la classe ouvrière. Les ouvriers des ateliers du chemin de fer d'Orléans y figurent, dit-on, pour une bonne part. Comme tous sont électeurs, c'est dans ce cercle que les questions politiques sont le plus souvent agitées.* » On ne se contente pas d'y prier ou de s'y délasser, on y fait aussi de la politique : « *Quant à la question politique, il n'est pas douteux que le gouvernement de la République y est mal mené [sic].* » Le commissaire venu y enquêter déplore que : « *les journaux mis à la disposition des personnes qui fréquentent ces cercles sont des journaux réactionnaires. Le journal 'La Croix' y est vendu et même distribué gratuitement. La propagande qui se fait dans ces deux établissements est surtout une propagande d'élections. Pendant les périodes électorales on fait flèche de tout bois pour arriver à faire triompher les candidats réactionnaires.* » Pire encore : « *Il est avéré que les membres des comités anti-républicains (royaliste ou boulangiste) font partie des cercles Sainte-Marie et Saint-Joseph. [...] le 16 mars 1888, au Cercle Sainte-Marie, on a fait hautement des vœux pour le général Boulanger. On a recommandé de prier Dieu pour qu'un accueil chaleureux lui soit fait à son arrivée à Tours.* »

⁵³⁶ AD 37, 4 M 295 : Associations politiques (1873-1939). Lettre du Commissaire central de Tours, en date du 29 janvier 1878, au maire de Tours : « *La plupart des membres formant la liste des adhérents sont des ouvriers [...] Tous sont connus pour avoir des opinions politiques très avancées. [...] L'opportunité et l'utilité de l'ouverture de ce cercle ne me paraissent donc nullement démontrées.* »

⁵³⁷ AD 37, 4 M 289 : Associations ouvrières (1834-1902). Rapport du 18 avril 1890 du commissaire central de Tours au préfet d'Indre-et-Loire sur les agissements « boulangistes » de deux cercles catholiques de Tours dénoncés par une lettre anonyme. Voir aussi sur le sujet Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p.760. et l'Abbé L.J. Bretonneau, *Le chanoine Maugis et ses œuvres*, Tours, 1920.

Malgré les législations anti-sociales du XIX^e siècle réprimant le fait syndical, les cheminots prennent précocement conscience de la dureté de leurs conditions de travail et de vie, de la force que représente leur nombre, et s'organisent en conséquence. Les premières décennies du chemin de fer en jettent les prémices avec la formation de *sociétés de secours mutuel*, d'*Unions fraternelles*, d'une *Fédération des mécaniciens et des chauffeurs*. Déterminant est le rôle de la loi de 1884, objet de débats parlementaires acharnés, autorisant l'organisation syndicale, y compris pour les cheminots de l'Etat qui n'ont pas le statut de fonctionnaires. La vie syndicale est dès lors marquée par un lent processus de regroupement autour de la *Chambre Syndicale des Ouvriers et Employés de Chemins de Fer* fondée en 1890, devenue *Syndicat national* en 1895 et *Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer* en janvier 1917⁵³⁸.

Les cheminots tourangeaux participent activement à ce combat syndical. Parmi les syndicats présents, à la fin de 1893, à l'assemblée générale de la Bourse du Travail de Tours (au 3, place de Châteauneuf), on rencontre les serruriers, les ferblantiers, les tailleurs d'habits, les couvreurs, les coupeurs en chaussures, les menuisiers, les tailleurs de pierre, les galochiers, les boulangers, les tisseurs, les cordonniers au cloué et les cheminots, seuls véritables représentants, à ce moment-là, du monde industriel⁵³⁹.

Au Congrès d'Amiens d'octobre 1906, les syndicalistes tourangeaux Coignard et Petiot font voter, une motion contre la décision de la Ville de Tours d'ouvrir la Bourse du Travail à tous les syndicats « *d'accepter dans l'immeuble municipal, les organisations plutôt politiques que syndicales, voire même les syndicats jaunes*⁵⁴⁰. » C'est ainsi que sont alors désignés les premiers syndicats chrétiens, en formation à Tours, surtout chez les employés et les cheminots⁵⁴¹.

A partir de 1910, on enregistre une poussée socialiste dans l'agglomération tourangelle, en ville même et dans le centre cheminot de Saint-Pierre-des-Corps en pleine expansion alors avec l'implantation des Ateliers du P.O.⁵⁴². En corollaire, on note une forte syndicalisation des cheminots à la fin années 1910 et au début des années 1920. Sur un effectif de 5350 agents du P.O. dans les Ateliers, 4550 sont syndiqués et la proportion de cheminots syndiqués y atteint 88 %⁵⁴³. Plus de la moitié des syndiqués d'Indre-et-Loire sont alors des cheminots : 6000 au P.O., 760 à la compagnie de l'Etat⁵⁴⁴.

Les cheminots occupent le paysage urbain avec leurs manifestations pendant la guerre. Le 1^{er} mai 1918, ouvriers et cheminots manifestent, en présence de Paul Longuet, le petit-fils de Karl Marx, venu exalter la chute du tsarisme⁵⁴⁵. Puis en 1919 et au début de 1920, contre la vie chère et pour la nationalisation des chemins de fer. Avec la grande grève nationale du chemin de fer, après la rue, l'occupation du paysage gagne aussi les gares.

⁵³⁸ Marc Combier et Sarah Frank, *Op. cit.*, p. 85.

⁵³⁹ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 779.

⁵⁴⁰ Louis Blot, « La Bourse du Travail a 60 ans », in *Le Réveil socialiste*, Tours, novembre-décembre 1951.

⁵⁴¹ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 780. Il faut aussi se souvenir que jusque au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, la C.F.T.C. est le seul syndicat de cheminots avec la C.G.T.

⁵⁴² Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 312.

⁵⁴³ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op. cit.*, p. 82.

⁵⁴⁴ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 337.

⁵⁴⁵ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 334.

Le mouvement éclate en janvier 1920 avec la grève des ateliers de Périgueux, Tours et Saint-Pierre-des-Corps : 4000 cheminots débraient. La situation inquiète les autorités et le patronat qui craignent une révolution prolétarienne à l'imitation des événements de 1917 en Russie. Le 27 février, on fait voter une loi autorisant « *la réquisition civile du matériel et des locaux, autres que ceux de la voie ferrée, nécessaires à l'exécution des transports en cas d'interruption de l'exploitation des voies ferrées* ». Les personnes s'opposant à ces mesures risquent de trois mois à deux ans de prison. Le débat sur la continuité du service public en cas de grève ne date pas d'hier... On envoie des lettres recommandées menaçantes aux grévistes, on organise une campagne de presse efficace dans la presse conservatrice. A Tours, la grève est très forte localement, en raison de l'importance des effectifs des cheminots (8596), et en particulier chez les ouvriers des ateliers où la participation à l'action gréviste varie de 60 à 75 %⁵⁴⁶. Le 1^{er} mai 1920, les cheminots défilent avec le député Morin au chant de l'*Internationale*; cafés et magasins sont fermés ; ni courrier ni tramways ; la troupe garde les ponts et les gares. Bien que condamnée par Camille Chautemps⁵⁴⁷, la grève se durcit, avec l'extension du mouvement aux gaziers, aux ouvriers du bâtiment et aux métallurgistes ; mais, petit à petit, le mouvement s'enlise, devient impopulaire : le 20 mai, les ouvriers reprennent le travail.

La répression est implacable : sur un total de 18 000 pour la France entière, 2330 révocations sont prononcées à Tours dans les compagnies de chemin de fer. Le mouvement ouvrier tourangeau en sort durablement affaibli⁵⁴⁸. Pour briser la grève, la Compagnie du P.O. licencie tout le personnel des ateliers d'entretien de Saint-Pierre-des-Corps et concède les ateliers à la C.G.C.E.M. dont la direction est confiée au colonel Rimailho. C'est en 1933 seulement que le maire de Tours Ferdinand Morin⁵⁴⁹ obtient la réintégration des cheminots révoqués⁵⁵⁰.

En 1920, la municipalité ouvrière de Saint-Pierre-des-Corps élue depuis peu adhère en bloc au parti communiste français qui vient de naître à Tours à l'issue du congrès de la S.F.I.O.⁵⁵¹ Débute alors presque neuf décennies de gestion communiste à l'exception de la parenthèse de la délégation spéciale, pendant la Seconde Guerre mondiale, après la suspension des élus du conseil municipal, le 21 octobre 1939⁵⁵². Au conseil municipal, les cheminots sont surreprésentés au point d'en être hégémoniques : jamais moins des deux

⁵⁴⁶ Christine Colombier (et Bernard Monteil), *Op. cit.*, p.82.

⁵⁴⁷ Maire de Tours du 10 décembre 1919 au 17 mai 1925.

⁵⁴⁸ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 337.

⁵⁴⁹ Maire de Tours du 17 mai 1925 au 1^{er} septembre 1944.

⁵⁵⁰ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 340.

⁵⁵¹ Gaston Monmousseau est un des délégués tourangeaux au congrès de Tours en 1920 qui rallie le Kominterm. Né à Luynes au début de 1883, il est d'abord apprenti menuisier à Azay-sur-Cher avant de passer ouvrier d'entretien aux ateliers du P.O. Il milite à Paris dès 1910, et il est alors « *anarchiste convaincu et syndicaliste décidé* ». Il est choisi, dès 1922, pour diriger *La Vie Ouvrière*, l'hebdomadaire de la C.G.T. Il garde le poste jusqu'à sa mort en 1960.

⁵⁵² Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 862, citant Alain-Pierre Lilti, *La Touraine, de Munich à Vichy (30 septembre 1938- 10 juillet 1940), étude d'opinion*, Mémoire de maîtrise, Université François-Rabelais, Tours, juin 1968 : « *A Saint-Pierre-des-Corps, l'attitude favorable au Pacte [Ribbentrop- Molotov] du Conseil municipal et du syndicat des Cheminots entraîne leur dissolution par le Préfet ; les militants S.N.C.F. sont mutés à Bordeaux.* »

tiers et souvent plus des trois quarts des élus⁵⁵³. Situation qui s'explique, en partie, par la sociologie de la population corpopétrucienne : au lendemain de la Première Guerre mondiale, la majeure partie des habitants appartient à la classe ouvrière, et parmi la population active, la moitié au moins travaille pour le chemin de fer. Mieux organisés, plus combatifs et surtout nombreux, les cheminots constituent les gros bataillons de l'action syndicale. Ils se retrouvent aussi, fort logiquement, dans des organisations politiques de gauche ou d'extrême gauche qui constituent pour eux le prolongement naturel de leur engagement syndical et dont, localement, ils forment, là encore, une part majeure des effectifs⁵⁵⁴. Quand ces mouvements politiques s'emparent du pouvoir municipal, ce sont en fait les cheminots qui prennent les commandes.

En novembre 1937, le parti communiste encadre en Indre-et-loire 1500 adhérents dans quatre-vingt cellules organisées en sept sections et 800 membres des Jeunesses. Autre point fort du parti : son action à l'intérieur de la fédération C.G.T. Parmi les 12 000 syndiqués de décembre 1936 et les 19 000 de mai 1939, les syndicats les plus représentatifs (chemins de fer, bâtiment) et les plus groupés à Tours et Saint-Pierre-des-Corps, sont dirigés par des communistes. Le secrétaire fédéral communiste est le cheminot Marcel Raison dont la carrière ressemble fortement, bien qu'à une échelle inférieure, à celle de Maurice Thorez : il est membre de la direction régionale depuis 1924, est passé par tous les tournants de l'Internationale communiste sans perdre ses responsabilités. De même, à partir de 1936, il devient le dirigeant incontesté de la fédération, et autour de son nom se développent certains aspects, évidemment assez réduits, de ce qu'on pourrait appeler un culte de la personnalité⁵⁵⁵.

Le poids démographique des cheminots a nécessairement des incidences sociologiques et politiques. L'importance électorale des cheminots ne se fait pas sentir qu'à Saint-Pierre-des-Corps. Aux élections de 1924, le Cartel des gauches l'emporte avec en moyenne 43 % des inscrits du département ; la droite : 22 %, les communistes : 8 % (mais 16 % à Tours-ville et 41 % à Saint-Pierre-des-Corps)⁵⁵⁶.

A Tours, les cheminots actifs - qui constituent une population presque exclusivement masculine⁵⁵⁷ - représentent au minimum environ 18,5 % du corps électoral⁵⁵⁸. Si à Paul Bert, ils ne représentent que 7,87 % des électeurs, dans la ville ancienne (Tours Centre), ils forment déjà 9,10 % du corps électoral... et surtout 23,39 % dans les nouveaux quartiers

⁵⁵³ Robespierre Hénault, maire de Saint-Pierre-des-Corps d'une guerre à l'autre, est un ancien cheminot ; puis mutilé du travail, il devient inspecteur d'assurance.

⁵⁵⁴ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.100 : « A la fin de 1925, les communistes affiliés au Comité d'usine des 'Ateliers du chemin de fer' de la localité [Saint-Pierre-des-Corps] étaient au nombre d'environ un millier. »

⁵⁵⁵ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 830, citant Didier Sénécal, *Le mouvement ouvrier en Indre-et-Loire 1919-1939*, Mémoire de maîtrise, Paris-Sorbonne, 1974.

⁵⁵⁶ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 339.

⁵⁵⁷ Les femmes y sont fort peu nombreuses (celles que nous avons rencontrées dans l'*Annuaire* représentent à peine 1 % de l'effectif) et occupent généralement des emplois subalternes (gardes-barrière par exemple), liés souvent à leur statut de veuves d'agent.

⁵⁵⁸ Voir en annexe l'étude statistique sur la population cheminote recensée à Tours en 1928 grâce à l'*Annuaire*. Là encore, il faut bien avoir conscience que ces chiffres sont fortement sous-évalués : ils portent uniquement sur les cheminots actifs dont j'ai trouvé le lien de résidence dans l'*Annuaire* et excluent les retraités dont on peut, très empiriquement, estimé le nombre à environ la moitié de celui des actifs.

de la ville (Tours Sud). On imagine aisément le poids politique d'une telle corporation fortement syndiquée et politisée.

La pratique religieuse

L'Indre-et-Loire est un département déchristianisé ou peu pratiquant⁵⁵⁹ et, dans leur grande majorité, les cheminots ne font pas exception à la règle commune. Et pourtant...

Certes, « *les hommes d'Eglise se contentent de mettre leurs fidèles en garde contre cette invention qui risque de précipiter le déclin de l'homme. Celui-ci imite Dieu, mais c'est une invention diabolique qui voit le jour*⁵⁶⁰. » Mais ils n'hésitent pas à bénir locomotives fumantes, rails et autres installations sorties des forges de Tubalcaïn : le 26 mars 1846, l'inauguration officielle de l'Embarcadère et le baptême de la locomotive *Ville de Tours* se font en présence du duc de Nemours et du duc de Montpensier, fils du roi Louis-Philippe I^{er}, et de l'archevêque de Tours, Mgr Morlot. « *Dès que le convoi des princes eut franchi le pont de Montlouis, un coup de canon annonça son arrivée. A ce signal, le clergé de Tours, fort nombreux, partit de la cathédrale, Monseigneur l'archevêque en tête, pour se rendre à l'Embarcadère. [...] La revue des troupes terminée, le clergé fit son entrée solennelle dans la gare. [...] Monseigneur l'archevêque a prononcé, d'une belle voix, un admirable discours, aussi remarquablement écrit que sagement pensé. [...] Dès que Monseigneur l'archevêque eut achevé ce discours [...] M.M. Woodhouse et Tourneux lui amenèrent la locomotive 'Ville de Tours' [...] jusqu'au pied de l'estrade où l'archevêque s'appêtait à la bénir*⁵⁶¹. »

Dans la politique paternaliste d'inspiration cléricale de la compagnie du P.O., le rôle de l'Eglise et de la religion ne peut se réduire à des processions et des bénédictions : l'encadrement moral des masses laborieuses au service du rail réclame des actions plus concrètes et plus soutenues dans le temps. Augustin Cochin⁵⁶², gendre de Benoist d'Azy qui l'a introduit au conseil d'administration du P.O. en 1852, suggère à quelques prélats de son réseau, dont l'évêque d'Orléans Dupanloup, de solliciter l'aménagement du repos dominical auprès du conseil de la Compagnie, leur soufflant sans doute arguments et propositions concrètes⁵⁶³. En décembre 1854, le conseil d'administration de la Compagnie du P.O. accuse réception d'une lettre signée de « *Messeigneurs les Archevêques et Evêques des villes traversées par le chemin de fer*⁵⁶⁴ ». Il y est fait état de la « *situation préoccupante de 4000 employés sous le rapport religieux [...] condamnés à ne paraître jamais dans les saintes assemblées et exposés à passer tristement la vie dans l'oubli de Dieu, des besoins de leur âme et de leurs destinées éternelles* ». Pour satisfaire à « *la loi*

⁵⁵⁹ Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, p. 311.

⁵⁶⁰ Suzanne Van Weddingen, *Les révolutions romantique et industrielle, le chemin de fer dans la littérature*, Séminaire d'Histoire des Idées : La révolution romantique, Université de Haute-Alsace Mulhouse, 2004, p.10.

⁵⁶¹ *L'Illustration*, numéro spécial du 4 avril 1846.

⁵⁶² Membre de la *Société d'Economie charitable* promotrice à travers diverses œuvres cléricales d'un paternalisme autoritaire visant la classe ouvrière.

⁵⁶³ Georges Ribeill, *Op. cit.*, pp. 393-395, citant J.B. Duroselle, *Les débuts du catholicisme social en France, 1822-1870*, PUF, Paris, 1951, p. 651.

⁵⁶⁴ AN, 60 AQ 12, Conseil d'administration du 15 décembre 1854.

morale et religieuse du dimanche », il est suggéré ce jour-là de supprimer tout travail dans les ateliers du Matériel, de libérer le personnel des gares à la mi-journée durant deux heures et non plus une seule, ainsi qu'un dimanche sur deux, le personnel de la Voie. « [Accepter cela], ce serait témoigner à Dieu la juste reconnaissance que vous lui devez pour la fidèle protection et les faveurs qu'il a répandues sur votre belle entreprise [...]. Et serait de plus rester fidèle à vos propres traditions. La Compagnie d'Orléans a l'habitude des initiatives religieuses. C'est elle qui a donné, la première, l'exemple des bénédictions à l'ouverture des lignes ferrées [...]. Vous faites venir à nous vos machines pour que nous les bénissions ; laissez aussi venir à nous vos hommes ; eux aussi, avec leurs familles, ils ont besoin de cette bénédiction émanée de la main de Dieu sur le saint jour du Dimanche. » Animée par la foi authentique et militante de quelques administrateurs, la Compagnie du P.O. s'engage ainsi progressivement dans la voie d'un cléricisme pesant et tatillon : en contrepartie de ces concessions sociales, une partie de la journée du dimanche doit être consacrée par ses agents à l'exercice minimum de quelques devoirs religieux.

Tours se distingue par la précocité avec laquelle certains cheminots tentent, tant bien que mal, de concilier les exigences de l'exploitation ferroviaire et de la pratique religieuse. Léon Papin-Dupont institue le 2 février 1849, à Tours, l'Adoration nocturne du Saint-Sacrement dans la chapelle des Lazaristes. Dès le départ l'œuvre rassemble soixante-quatorze personnes. Elle « regroupe non seulement des membres de la Confrérie de Saint-Vincent de Paul, des hommes appartenant à l'élite locale, mais aussi des étudiants, des employés du chemin de fer, des ouvriers et des manœuvres. Grâce à Léon Papin-Dupont, Tours fut la première ville de province à instituer, à l'imitation de Paris, l'institution de l'Adoration du Saint-Sacrement⁵⁶⁵. » En 1876, il érige l'oratoire de la Sainte-Face dans sa maison du 8, rue Bernard Palissy à deux pas de l'Embarcadère de Tours⁵⁶⁶. Parmi les disciples du « Saint homme de Tours », se distingue particulièrement la figure de Stanislas Ratel, ingénieur de la Compagnie du P.O. que nous avons déjà croisé en chemin. Archéologue amateur, après deux ans de recherches, il redécouvre le tombeau de saint Martin. Ami de Léon Papin-Dupont, il reprend à son compte, à la mort de ce dernier, le projet de reconstruction de la basilique Saint-Martin et propose un plan en 1873 complété en 1875 par l'architecte Baillargé. Catholique ultramontain intransigeant, Ratel va alors se retrouver en conflit ouvert avec l'archevêché de Tours et la municipalité de Tours⁵⁶⁷.

La pratique religieuse des cheminots ne se limite pas à l'Adoration nocturne du Saint-Sacrement, ni aux cercles catholiques de l'œuvre Sainte-Marie fondée par l'abbé Maugis, jeune vicaire de la cathédrale, avec le soutien de Mgr Colley intéressé au « grand problème de la question ouvrière⁵⁶⁸ ». En 1898 est créée à Montmartre l'Union Catholique des Cheminots Français. L'association a pour devise *Fidem Servavi* - "J'ai conservé la foi" – et se consacre à la propagation de la foi au sein des cheminots actifs et retraités.

⁵⁶⁵ Michel Laurencin, *Op. cit.*, p. 418.

⁵⁶⁶ Pierre Audin, *Lieux sacrés et lieux saints de Touraine*, éditions C.L.D., Chambray-lès-Tours, 2001, 119 p., ill. p. 104.

⁵⁶⁷ Sur le contexte politico-religieux de l'époque autour de l'invention de la tombe de saint Martin et la reconstruction de la basilique voir Bernard Chevalier (dir.), *Op. cit.*, pp. 317-320 et Sandrine Spitaleri, *Reconstruire la basilique Saint-Martin : projets et querelles, 1861-1895*, Mémoire de maîtrise, Université François Rabelais, Tours, 2003 sous la direction de M.Cointet.

⁵⁶⁸ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 760.

La religion fait ainsi partie du paysage ferroviaire, même si elle reste relativement marginale au sein du monde cheminot, très tôt et largement déchristianisé. A moins, bien sûr, d'envisager l'activisme communiste avec ses visées messianiques et ses discours eschatologiques comme une forme de religion.

Discrète, la présence des églises⁵⁶⁹ est pourtant systématique dans les quartiers cheminots à Beaujardin, à Velpeau, à Saint-Étienne et même à Saint-Pierre-des-Corps avec la Chapelle de la médaille miraculeuse. Une fois de plus, laissons la parole à Valdour qui a fait pour nous la tournée des paroisses : « *le quartier Blaise Pascal dépend de Saint-Étienne, paroisse surtout bourgeoise, dont la population s'élève à environ 20 000 âmes ; le quartier de la Fuye est desservi par la très petite église du Sacré-Cœur, paroisse presque exclusivement ouvrière, qui compte 8000 habitants ; le quartier de la place Thiers et des casernes possède une chapelle provisoire, Sainte Jeanne d'Arc, paroisse mi-ouvrière et mi-bourgeoise, d'environ 10 000 âmes*⁵⁷⁰. » Le quartier de La Fuye nous intéresse plus particulièrement car il « *est habité presque uniquement par des ouvriers, surtout des chemins de fer, auxquels s'ajoutent des jardiniers, des employés, quelques petits boutiquiers et très modestes rentiers. L'église, humble et exiguë, est desservie par un curé et un vicaire*⁵⁷¹. » Après enquête, il s'avère que « *le total général des fidèles des deux sexes et tout âge remplissant, dans ce quartier ouvrier, le devoir essentiel d'assistance à la messe dominicale, s'élève donc, au début de juillet à 603 sur 8000 habitants, c'est-à-dire à 7,5 %*⁵⁷² » Pourcentage fort modeste puisque, pour la période 1936-1939, le pourcentage de fidèles allant régulièrement à la messe dominicale est de 15 % pour l'arrondissement de Tours⁵⁷³.

⁵⁶⁹ Pour des raisons de commodité et de sources je me suis cantonné à l'étude de la seule église catholique.

⁵⁷⁰ Jacques Valdour, *Op. cit.*, p.186.

⁵⁷¹ Jacques Valdour, *Ibid.*, pp.186-187.

⁵⁷² Jacques Valdour, *Ibid.*, p.188.

⁵⁷³ Pierre Leveel, *Histoire de Touraine*, p. 844.