

SOMMAIRE

7

L'EAU ET LE FER

Jean-Baptiste Minnaert

31

1789-1846 - DE LA CLARTÉ RÉPUBLICAINE AUX PRÉMICES DE L'INDUSTRIE

Charlotte Mus

43

1846-1940 - LA VILLE DES VAPEURS

Charlotte Mus

71

1940-1965 - L'INVENTION D'UNE VILLE NEUVE

Hugo Massire, Amayranni Zarate Altamirano

109

1965-2030 - DE LA CROISSANCE AUX QUESTIONNEMENTS

Hugo Massire

137

1944-2030 - MONUMENTALITÉS INDUSTRIELLES

Hugo Massire, Charlotte Mus, Jean-Baptiste Minnaert

167

2000-2030 - NAISSANCE D'UN PROJET URBAIN

Barbara Rivière

193

LA MÉMOIRE ET L'INNOVATION

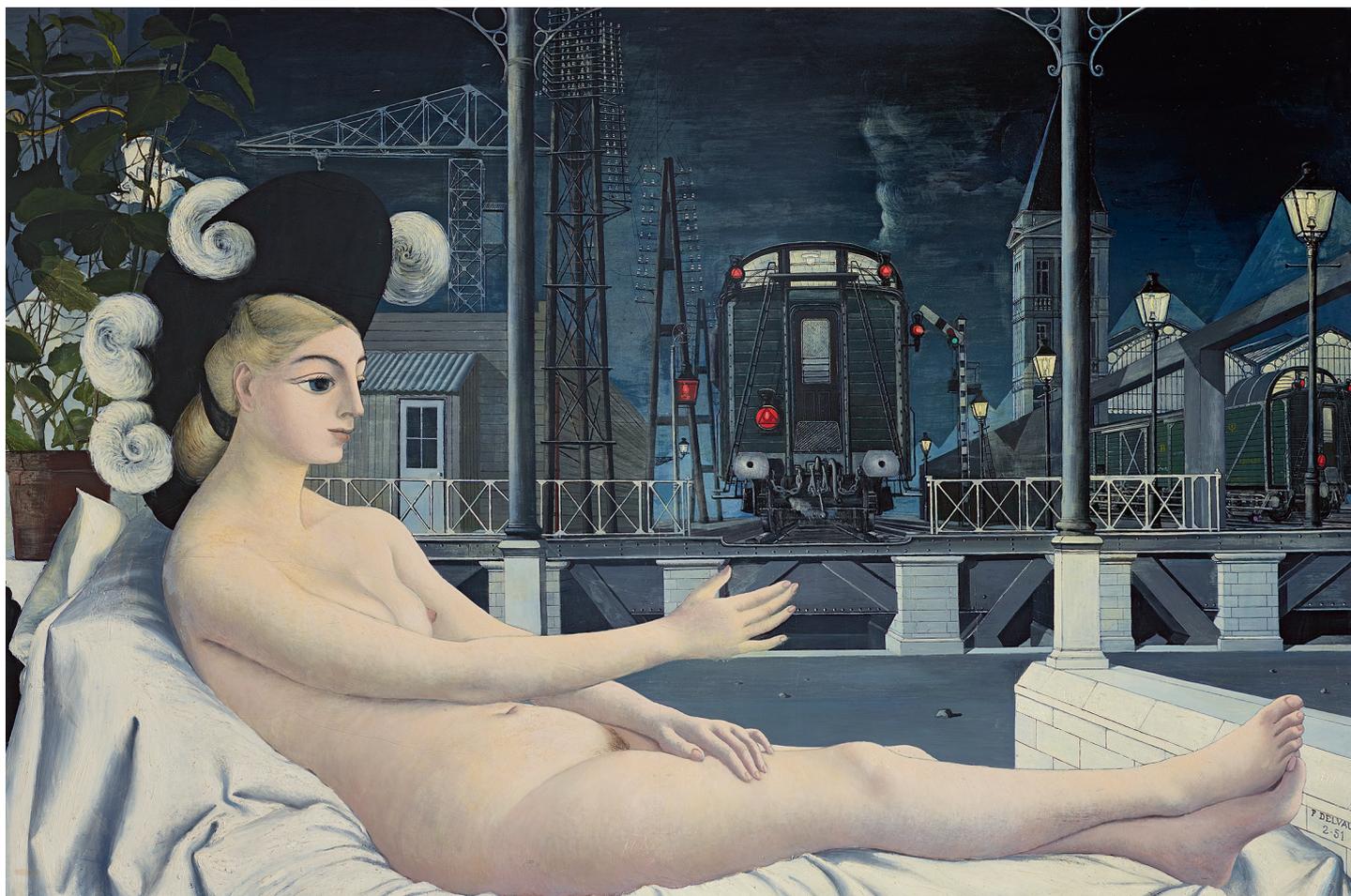
Jean-Baptiste Minnaert, Barbara Rivière



L'EAU ET LE FER

Jean-Baptiste Minnaert

← Jean Gabin dans une scène du film de Jean Renoir, *La Bête humaine*, Raymond & Robert Hakim et Paris Film Production, 1938, 100 minutes.



Dans les premiers temps de son mariage, ces bruits violents de gare, ces coups de sifflet, chocs de plaques tournantes, roulements de foudre, ces trépидations brusques, pareilles à des tremblements de terre, qui la secouaient avec les meubles, l'avaient affolée. Puis peu à peu, l'habitude était venue, la gare sonore et frissonnante entrainait dans sa vie ; et maintenant, elle s'y plaisait, son calme était fait de cette agitation et de ce vacarme.¹

Quoi de plus naturel que de citer l'écrivain Émile Zola, et le cinéaste Jean Renoir à sa suite², afin d'évoquer la vie des hommes et des femmes du rail ? *La Bête humaine*, l'homme-machine, c'est le mécanicien d'une locomotive à vapeur, Jacques Lantier. Le héros tragique de Zola et de Renoir relie quotidiennement Paris au Havre, mais il aurait aussi bien pu pousser la Lison — la loco dont il est le mécanicien — sur la ligne Tours-Nantes par exemple, deux fois le jour, dormant une nuit à Saint-Pierre-des-Corps, une autre à Saint-Nazaire. La vie des mécaniciens, des chauffeurs, de tous les cheminots et de leurs familles et, au-delà, de la classe ouvrière de la révolution industrielle, est loin de

n'avoir été gouvernée que par les sombres fatalités qui brisent les personnages de Zola. Certes, les grèves finirent parfois mal, comme celle des cheminots du Paris-Orléans en 1920, mais jalonnèrent le difficile chemin vers l'État-providence mis en place après la Seconde Guerre mondiale³. Des hommes et des femmes d'origine souvent paysanne, venus de Touraine, de toute la France, ou de plus loin encore, louèrent leurs bras à l'industrie. Ils eurent des enfants devenus à leur tour cheminots, fondeurs, chaudronniers, verriers, boulangers, instituteurs, médecins, maires, députés, sénateurs. L'émancipation sociale ne fut pas un vain mot, et Saint-Pierre-des-Corps en fut l'un des

creusets. Les vacarmes du rail et des usines composaient le bruit de fond de cette ville industrielle. Aujourd'hui encore, la sirène d'une locomotive à la manœuvre, la stridence du freinage des trains, les annonces sonores de la gare TGV, les bruits sourds ou aigus des machines et des matériaux en mouvement dans les usines, composent une ambiance qui éloigne Saint-Pierre-des-Corps de la sensation de douce éternité que suscitent les berges de la Loire et du Cher, aux limites septentrionale et méridionale de la ville.

Il n'a fallu que dix générations humaines pour que la paroisse de l'Ancien Régime, d'à peine plus de 600 âmes, tapie sur la frange orientale de Tours et prolongée par quelques fermes parsemant des varennes, pâturages, vergers et maraîchages, devienne cette commune vaste de 1 128 hectares où vivent aujourd'hui quelque 16 000 habitants, qualifiés du savoureux gentilé de

† Paul Delvaux, *L'Âge de fer*, 2, 1951, Ostende, MuZee.

1. Émile Zola, *La Bête humaine*, Paris, G. Charpentier & E. Fasquelle, 1893, p. 173.
2. Jean Renoir, *La Bête humaine*, Raymond & Robert Hakim et Paris Film Production, 1938, 100 minutes.
3. Voir notamment Gérard Da Silva, *Georges Buisson, père de la Sécurité sociale*, Paris, L'Harmattan, 2016.

Corpopétrussiens. Excroissance industrielle de Tours la ville-mère qui, elle-même, ne fut que mollement manufacturière, Saint-Pierre-des-Corps est traversée par un axe ferroviaire majeur à l'échelle européenne. Celui-ci irrigue d'importantes installations de production devenues le poumon industriel non plus seulement de Tours, mais désormais de la métropole Tours-Val de Loire, forte de près de 300 000 habitants. Saint-Pierre-des-Corps est essentiellement d'époque contemporaine, mais il n'a pas fallu attendre les tumultes de la Révolution française puis de la révolution industrielle pour que son histoire soit mouvementée. Ce faubourg a été coupé de son lien organique à Tours dès le XVII^e siècle par le rempart. Cette cassure se répètera avec le percement du canal de Berry en 1828, puis avec l'arrivée du train en 1846, enfin avec l'aménagement de l'autoroute A10 à partir de 1967. À l'inverse, ce sont les velléités d'annexion tourangelles qu'endignent les Corpopétrussiens, comme ce fut

→ Bureau d'octroi de Tours, mitoyen d'une maison située sur la commune de Saint-Pierre-des-Corps, à l'est du canal de Berry. Charles Loyau architecte, 1875.

plusieurs fois le cas durant les Trente Glorieuses (1945-1975). Faut-il entendre l'histoire de Saint-Pierre-des-Corps comme celle d'une satellisation conflictuelle à la ville-mère ? Une fine histoire architecturale et urbaine de Saint-Pierre-des-Corps depuis la fin du XVIII^e siècle nuance la question. Il convient premièrement de descendre à une échelle plus petite, et parler par exemple de la lutte que la ville et ses citoyens ont menée pour cultiver leur mémoire propre⁴ (notamment celle des résistants communistes de la Seconde Guerre mondiale) et, sur un autre registre mais à la même échelle, celle des individus, d'évoquer les détails constructifs et décoratifs de l'architecture du quotidien. Si le regard cadre ensuite la grande échelle tant spatiale que temporelle des événements et des mutations de la période contemporaine, la révolution industrielle qui démarre en France dans le deuxième tiers du XIX^e siècle, puis les destructions



de la Seconde Guerre mondiale, trouvent à Saint-Pierre-des-Corps une expression exacerbée. Peu nombreuses sont les villes françaises qui ont traversé de si violents événements. Quand l'antique ville-mère de Tours, soumise aux mêmes bouleversements économiques et géopolitiques européens, a grandi, par sa masse même, plutôt dans une forme d'évolution créatrice⁵, Saint-Pierre-des-Corps a forgé son destin dans les ruptures. Ne serait-ce pas là le lot de toute périphérie, que de souffrir et de muter davantage que la ville-centre ? Certes limitrophe de Tours et aujourd'hui constitutive de Tours Métropole Val de Loire, Saint-Pierre-des-Corps n'en a pas moins connu et connaît toujours un destin national et européen spécifique⁶.

Les épisodes parfois tragiques qui ancrent Saint-Pierre-des-Corps dans la grande histoire européenne sont bien documentés par l'historiographie nationale. C'est

en revanche dans une sorte de bienheureux silence des archives locales, que semble grandir la ville jour après jour. S'y passait-il si peu de choses jugées dignes d'intérêt par les producteurs d'archives et les citoyens et les élus même, que la mémoire s'y consignât si peu ? Une croissance interne trop étale d'une part, et des circonstances externes trop rudes d'autre part, auraient-elles frappé la ville d'une double amnésie ? Le présent ouvrage dément cette allégation. Quelle que soit l'échelle à laquelle on l'embrasse, Saint-Pierre-des-Corps recèle une mémoire et trace une histoire qui lui sont particulières et qui ne sont pas réductibles à celles de la ville-mère tourangelles, ni à celles d'autres cités ferroviaires et industrielles européennes, ni à celles d'autres villes reconstruites après 1944.

Ancienne varenne devenue ville ferroviaire et industrielle, Saint-Pierre-des-Corps paraît

4. Gérard Noiriel, *Les Ouvriers dans la société française (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Seuil, coll. « Points Histoire », 1986.

5. Jean-Baptiste Minnaert (dir.), *Tours, métamorphoses d'une ville. Architecture et urbanisme XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Norma, 2016.

6. Nombreux sont les ouvrages de géographie portant sur la question des rapports entre centres et périphéries. Voir notamment Jacques Lévy (dir.), *L'Invention du monde. Une géographie de la mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, 2008.





←↑ Maison de la reconstruction, 22, rue de la Grand-Cour, Henri-Marcel Rohard architecte, 1949.



qui, aujourd'hui encore, gît à faible profondeur, et dont les remontées sont aussi causes d'inondation. Nous tenons une première constante corpopétrussienne : l'omniprésence de l'eau devenue discrète à force d'anthropisation, bien que la Loire et le Cher aient eu — et ils auront — des débordements dévastateurs. Au sud court un ancien bras mort du Cher, la boire du Bois-de-Plante qui s'allonge sur deux kilomètres¹³. Parfois étroite, la boire atteint une largeur de plus de cinquante mètres, le long de l'actuelle rue du Colombier, au lieu-dit de la Brosse où elle forme un étang. Plus à l'ouest coule le ruisseau de l'Archevêque, aujourd'hui souterrain, qui poursuit sa course sous le sol de Tours. Le Filet, longeant, lui, le cours du Cher, se jetait dans celui-ci à l'embouchure du canal de Berry, avant que celui-ci ne soit comblé dans les années 1960 et le cours du Cher dévié. Le Filet conflue aujourd'hui avec le Cher au

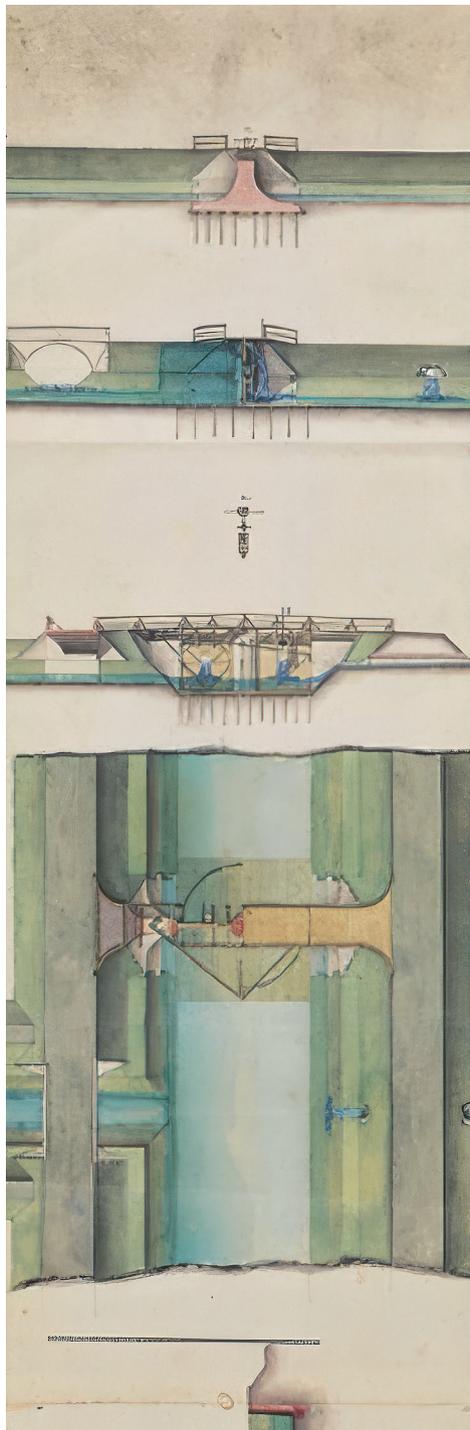
niveau de la Tour d'aviron du Pôle nautique, quai Georges-Vallerey. À l'intérieur de ces frontières naturelles que forment la Loire et le Cher, l'eau reste aussi discrète que ces rus et boire, et signale sa présence sous nos pieds par des puits nombreux, et par des tonnes à eau, ces réservoirs métalliques perchés à six ou sept mètres, qui stockaient l'eau et fournissaient la pression d'irrigation des maraîchages et des jardins. Ces tonnes sont constitutives du paysage corpopétrussien, à tel point que l'une d'elles trône au cœur de l'opération de logements de la Nouvel'R, rue Jacquard, réalisée en 2014 par l'architecte Alain Gourdon.

COUPURES ET RÉMANENCES

Les buttes hors d'eau qui jalonnent la vallée où grandira l'agglomération tourangelle furent colonisées par des populations que les Romains dénommaient Turons. Sur l'une de ces

buttes, les Romains à leur tour fondèrent *Caesarodunum* — Tours future — où ils construisirent l'un des plus grands amphithéâtres de l'Empire, visible aujourd'hui par le tracé des rues Racine, de la Bazoche et du Général-Meusnier. En 27, l'empereur Auguste émancipa les Turons. *Caesarodunum* devint *Civitas Turonum*. Au IV^e siècle, *Turonum*, tapie autour de Saint-Gatien, se vit adjoindre l'abbaye de Saint-Martin, élevée à l'ouest, sur une autre butte insubmersible. Une ville entoura bientôt la jeune et dynamique abbaye : la Martinopole-Châteauneuf¹⁴. En 1462, les deux cités indépendantes fusionnèrent en une seule entité alors qu'une troisième butte, entre elles deux, accueillait une autre abbaye, Saint-Julien. Naquit ainsi la ville de Tours, telle que nous en percevons le centre historique actuel. Le développement économique de cette cité renouvelée, et celui de ses faubourgs, s'accélère avec l'arrivée de la cour royale des Valois à la fin du

13. « Une boire est un terme local désignant un petit chenal d'inondation, qui reçoit les eaux de crues de la Loire ou du Cher, et qui parcourt la plaine de Tours, d'est en ouest [...] ». », dans Hélène Noizet, *La Fabrique de la ville. Espaces et sociétés à Tours (IX^e-XIII^e siècle)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2007, p. 45-63, note 26.
14. *Ibid.*



← Plan et coupes d'ouvrages d'art établis sur une portion de canal : projets concernant le canal de jonction entre la Loire et le Cher, Cormier ingénieur, non daté. AD IL, Plan V 12/5/10.

→ Plan du canal de jonction de la Loire au Cher à l'amont de la ville de Tours, n.d. AD IL, Plan V/12.5.1.



grand-chose à Saint-Pierre-des-Corps. Exemple de l'an II : le 17 floréal, on recense les cochons, le 30 floréal, on distribue des grains et le 20 thermidor, on évoque une fête civique. La vie municipale s'écoule paisiblement.

UNE DÉCHIRURE POUR UN DÉSENCLAVEMENT : LE CANAL DE BERRY

Tout au long du XIX^e siècle, l'industrialisation de la France a

des conséquences importantes sur le développement de Saint-Pierre-des-Corps qui accueille progressivement des flux de communications. La première grande infrastructure qui transforme la commune est le canal dit de Berry, percé entre 1824 et 1826 pour assurer la jonction du Cher à la Loire¹⁷. Il est le maillon d'un vaste programme impérial — poursuivi sous la Restauration — visant à rendre navigable le Cher¹⁸, rivière alors impraticable de longs mois à

cause des variations saisonnières du niveau de l'eau. En 1807, un décret impérial précise : « Le Cher sera rendu navigable, en suivant son cours actuel, au moyen d'une ou plusieurs dérivations, depuis Montluçon, dans le département de l'Allier, jusqu'à son embouchure dans la Loire¹⁹. » L'objectif de ce projet de 320 kilomètres de long²⁰ est de faciliter le développement industriel du Berry, notamment celui de l'industrie sidérurgique en pleine expansion. L'ingénieur des

17. Voir René Chambareau, Christelle Jamot-Robert (dir.), *Le Canal de Berry*, s.l., Éditions associées de France, 1998.

18. Rendre navigable le Cher est déjà débattu à la toute fin du XVIII^e siècle. Voir notamment Pierre Pinon, *Un canal... des canaux*, cat. exp., Paris, Conciergerie, 7 mars-8 juin 1986, Paris, CNMH/Picard, 1986.

19. « Décret concernant la navigation du Cher, etc. [sic] » du 16 novembre 1807, dans Conseil général des Ponts et Chaussées, *Annuaire du Corps impérial des Ponts et Chaussées*, Paris, Goeyury, vol. 3, 1807, p. 2, art. 1^{er}.

20. Pour rendre le Cher navigable sur 320 km de long, de Montluçon à Nantes en passant par Bourges, Vierzon, et Tours.



21. Joseph-Michel Dutens, *Mémoires sur les travaux publics de l'Angleterre, suivis d'un mémoire sur l'esprit d'association et sur les différents modes de concession [sic]*, Paris, Imprimerie royale, 1819.

22. Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, *Du canal de jonction à l'autoroute A10. Deux ou trois choses que nous savons d'eux*, Tours, ATU, 2011, t. 1, *Histoire du canal*.

23. Le gabarit des écluses est normalisé dans le cadre du plan mis en œuvre par le ministre des Travaux publics Charles de Freycinet en 1879. Celles-ci adoptent les longueurs et largeurs normalisées de 39 m et 5,20 m.

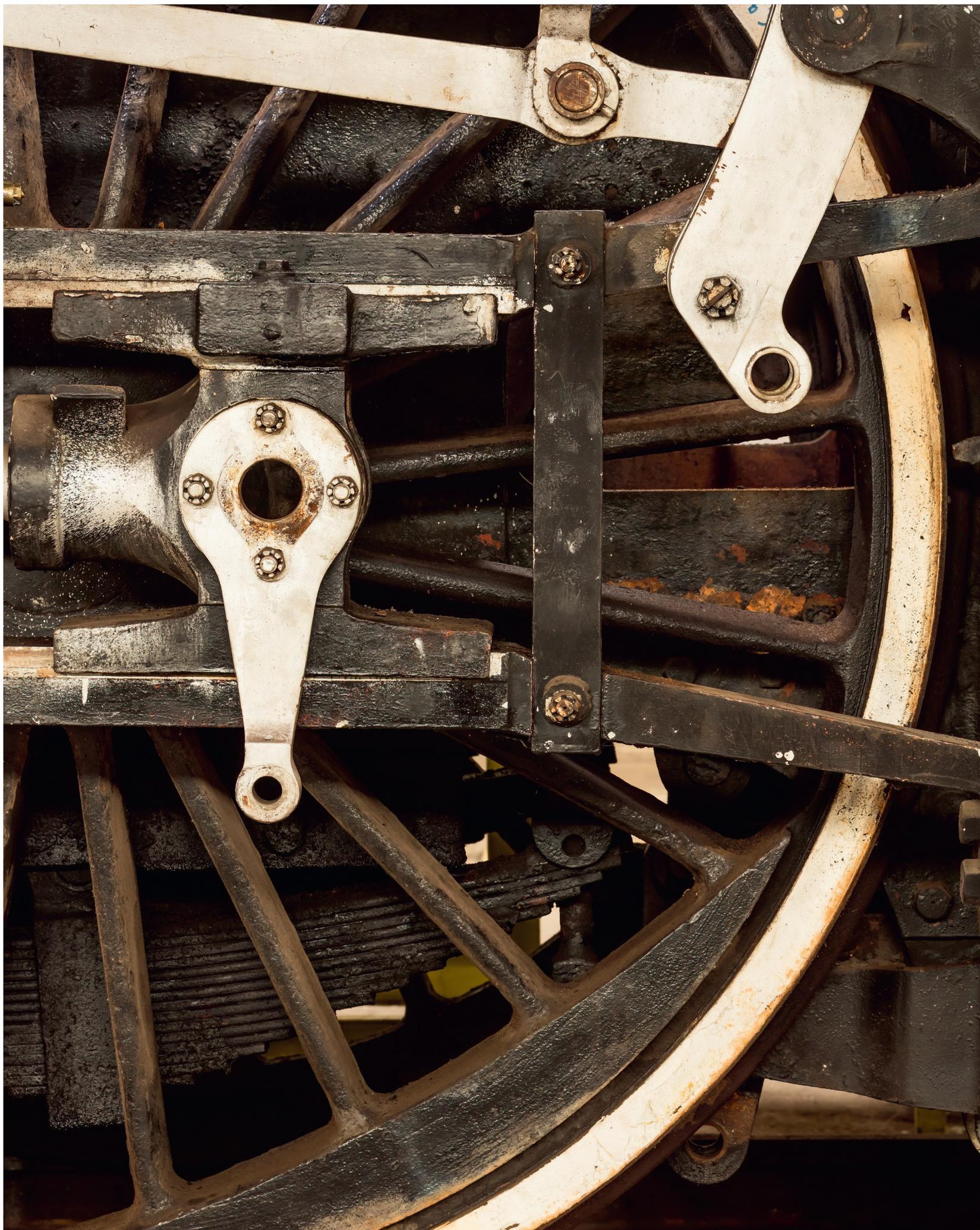
24. AD IL, S 2108, Plan de l'ingénieur Marie François Cormier, 4 juillet 1824.

25. AM SPC, 1D4, 1830-1853, Délibérations du conseil municipal, 9 juin 1831, p. 12.

Ponts et Chaussées Joseph-Michel Dutens (1765-1848) en définit les grandes lignes, après avoir étudié le modèle anglais²¹, le tracé évoluant et étant totalement fixé sous la Restauration. L'ingénieur des Ponts et Chaussées Marie François Cormier est chargé de réaliser le tronçon du canal qui passe à Saint-Pierre-des-Corps. Long de 2432 mètres et large de 12 mètres²², il est doté de deux écluses avec maison éclusière, l'une côté Loire, l'autre côté Cher. Trop étroites,

elles seront finalement mises au gabarit Freycinet²³. Côté Loire est aménagée la gare d'eau, petit port où la marchandise est déchargée. Le long du canal sont aménagés un chemin de halage empierré et planté, à l'est, et un chemin de contre-halage, à l'ouest. Des haleurs et des chevaux aident alors les bateaux à passer du Cher à la Loire. En 1825, est construit le pont du milieu, alors modeste pont en bois²⁴. S'il facilite la communication entre les différents lieux-dits de

Saint-Pierre, cela ne se fera pas sans danger, tout comme aux écluses. En 1831, le conseil municipal déplore la mort de cinq personnes en quatre années, sans compter « ceux qui ont été assez heureux pour se retirer, ou pour obtenir des secours assez à temps pour ne pas périr »²⁵. Le canal est inauguré le 4 novembre 1828 et le peintre William Turner nous a laissé une précieuse représentation de son port et de l'intense activité qui s'y déroule vers 1830.

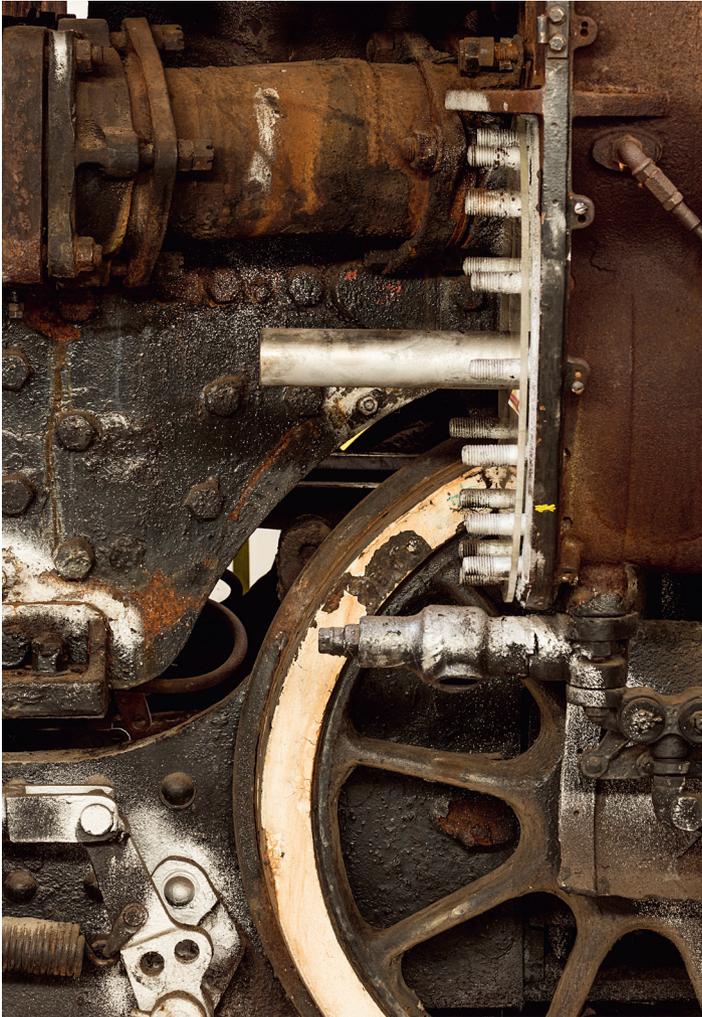


1846-1940

LA VILLE DES VAPEURS

Charlotte Mus

← Détail de la locomotive à vapeur
Pacific Chapelon 231 E 41, que l'Amicale
des Anciens et Amis de la traction
vapeur restaure patiemment dans le
hangar dit « aux avions ».



caleurs¹¹ commence alors. Ces agents doivent réussir à placer la cale destinée à freiner le wagon sans que celui-ci ne percute ceux déjà installés sur la voie de triage. Afin d'éviter les « coups de tampon », la Compagnie manie la carotte et le bâton : ses agents sont sanctionnés en cas d'avarie de matériel, mais touchent une prime équivalant à près d'une journée de travail¹² si, durant un mois, ils ne causent aucun incident¹³. Une fois triés, les wagons sont attelés pour former de nouveaux trains en partance. Ces opérations de triage font appel à un savoir-faire précis et requièrent une énorme surface de terrain.

Au cours de la première moitié du xx^e siècle, la gare connaît bien d'autres aménagements, sous la houlette de plusieurs ingénieurs de la Compagnie. Sans en dresser une liste exhaustive, nous pouvons citer : un pont-route de

quatre travées bâti en 1902¹⁴, une nouvelle halle de marchandises élevée en 1908 par l'ingénieur Claudet¹⁵, un dépôt en rotonde pour dix-huit locomotives construit en 1909, des estacades à charbon réalisées en 1911 par l'ingénieur Louis Balling¹⁶. Vers 1909, la gare bénéficie d'un éclairage à l'électricité, fourni par la nouvelle usine de Tours¹⁷. Les ateliers d'entretien du matériel roulant sont implantés en 1910 au nord des voies, non loin du canal. Ils sont construits d'après les plans de l'ingénieur Émile-Ernest Sevin¹⁸ sur une charpente en béton armé probablement avec remplissages de briques, comme les ateliers de Tours construits au même moment. Les « matériaux [...] 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 »¹⁹, c'est-à-dire un chemin de fer à voie étroite. En 1922, la Compagnie décide l'installation au sud des voies ferrées, près du hameau Quillier²⁰, d'un magasin général destiné à centraliser le matériel et les pièces détachées et à faciliter leur gestion²¹. Elle possède alors cinq magasins d'entretien, à Paris, à Tours, à Périgueux, à Choisy-Bâches et à Saint-Pierre-des-Corps²². Ce dernier est construit par Émile-Ernest Sevin, peu après les ateliers, en 1913. Cet éparpillement des stocks sur cinq sites complique et renchérit l'exploitation de la ligne. De plus, la suppression du magasin de Tours permettra d'améliorer l'aménagement des voies dans cette commune²³. En 1922, la Compagnie de Paris à Orléans achète à Saint-Pierre-des-Corps des parcelles maraîchères, afin d'étendre son emprise et de construire le nouveau magasin

11. Ils sont plus tard appelés enrayeurs. Leur tâche, pénible, sera par la suite automatisée.

12. En 1891, un caleur est payé 3,50 francs par jour et la prime est fixée à 5 francs. Voir [Paul] Jégou d'Herbeline, art. cit., p. 190.

13. *Ibid.*, p. 184.

14. *Le Béton armé*, n° 50, juillet 1902, p. 39.

15. *Le Béton armé*, n° 122, juillet 1908, p. 97.

16. *Le Béton armé*, n° 157, juin 1911, p. 95.

17. Anonyme, « La nouvelle usine électrique de la Cie du Chemin de fer d'Orléans à Tours », *Le Béton armé*, n° 140, janvier 1910, p. 7-8.

18. Né en 1880, Émile-Ernest Sevin est formé à l'École polytechnique puis à l'École des ponts et chaussées. Il est ingénieur en chef du service technique de la Compagnie du Paris-Orléans. AD Yvelines, matricule de la guerre 1914-18, 1M/RM 130.

19. Bernard Monteil et Christine Colombier, « Les ateliers du chemin de fer de Tours et de sa région », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29, 2003, p. 73-99.

20. AD IL, 2O/233/31PL, commune de Saint-Pierre-des-Corps, contrôle de l'État, travaux publics, équipement, assainissement, chemin de fer, gare de Saint-Pierre, plan d'installation d'un magasin général pour le service du matériel et de la traction (1924).

21. Daniel Manon, *Le Magasin général de Saint-Pierre-des-Corps et son site (1924-2000)*, mémoire de master 1, histoire de l'art, sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert, Université de Tours, 2013.

22. Gély, ingénieur chef-adjoint au service des Approvisionnements de la Compagnie d'Orléans, « Magasin général des matières de Saint-Pierre-des-Corps », *Revue générale des chemins de fer*, Dunod, Paris, juin 1929, p. 411-425. Voir aussi « Le magasin général des matières du Service de la traction à Saint-Pierre-des-Corps », *Le P.O. illustré*, 1^{er} mai 1933, p. 5-7.

← → Détails de la locomotive à vapeur Pacific Chapelon 231 E 41, que l'Amicale des Anciens et Amis de la traction vapeur restaure patiemment dans le hangar dit « aux avions ».

23. Le Mans, service Archives Documentation SNCF (ci après SARDO, SNCF), 1473LM45, Projet d'installation d'un magasin pour le service du matériel et de la traction, notice explicative dressée le 31 août 1923 par l'ingénieur chef du 2^e arrondissement.

24. Daniel Manon, *Le Magasin général*, op. cit., p. 37.

25. Il s'agit probablement de Pierre Albagnac, né en 1862 à Penne (Lot-et-Garonne), formé à l'École centrale des arts et manufactures.

26. Gély, « Magasin général des matières de Saint-Pierre-des-Corps », art. cit., p. 412.

27. « Le magasin général des matières du Service de la Traction à Saint-Pierre-des-Corps », *Le P.O. illustré*, 1^{er} mai 1933, p. 5-7.

28. SARDO, SNCF, 1473 LM 45, Magasins généraux des matières de Saint-Pierre-des-Corps, allongement en rdc du bâtiment principal, plans, élévation et coupes, 23 juillet 1932.

29. Jacques Dumas, « Inauguration de la traction électrique sur la nouvelle ligne », *Le Génie civil*, n° 5, 1^{er} juillet 1933, p. 116. Voir aussi « Électrification du réseau et la mise en service des installations 220 000 volts », *Le P.O. illustré*, n° 25, janvier 1933, p. 5-7.

30. Cité de l'architecture et du patrimoine (ci-après CAPA), Centre d'archives d'architecture contemporaine, fonds Hennebique, 76 IFA 3105/10, Sous-station électrique des Épinettes-Fortes pour la Compagnie de chemin de fer Paris-Orléans, Saint-Pierre-des-Corps. Voir notamment l'élévation de la façade sur voie, Louis Brachet architecte, s.d.

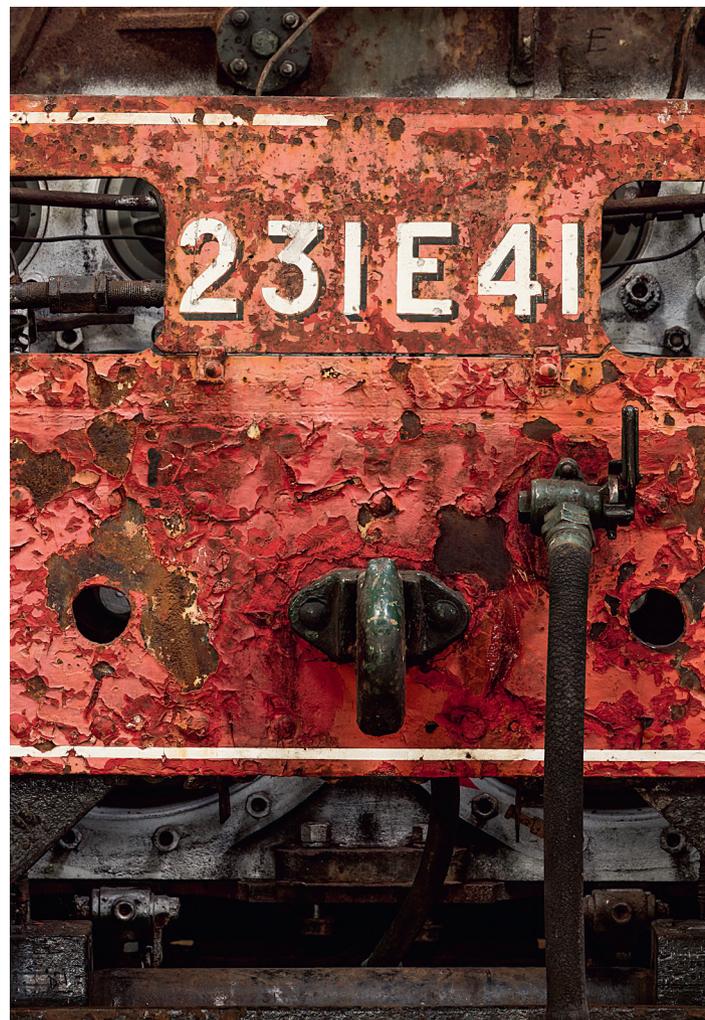
31. Le directeur de l'entreprise responsable des travaux, Benoît Mano, note que les « méthodes de l'Alsthom sont déplorables ». Dans un autre courrier, antérieur, il précise qu'il faut sans cesse refaire les plans de coffrage et que « le groupe travaille tous les jours. Résultats actuels : les fondations ne sont pas encore terminées puisque le plan est à refaire... deux affaires dans le même genre et le groupe n'a plus qu'à se retirer ». CAPA, Centre d'archives d'architecture contemporaine, fonds Hennebique, 76 IFA 3105/10, Sous-station électrique des Épinettes-Fortes pour la Compagnie de chemin de fer Paris-Orléans, Saint-Pierre-des-Corps, lettre de Benoît Mano, destinataire non précisé, 29 avril 1932 et pneumatique de Benoît Mano, destinataire non précisé, 28 avril 1932.

32. Et cela bien que le bâtiment ait été légèrement modifié.

33. Numéro de l'arrêté de protection : OM/2003-37/n° 057.

général²⁴. Celui-ci est bâti en ciment armé entre 1924 et 1926, d'après les plans d'Albagnac, ingénieur en chef de l'arrondissement de Tours, sous la houlette de l'ingénieur en chef adjoint du service des Approvisionnements de la Compagnie, Gély²⁵. Ce dernier présente l'édifice dans la *Revue générale des chemins de fer*. « C'est une construction aux proportions de cathédrale »²⁶, impressionnante par ses dimensions : 120 mètres de longueur sur une largeur de 50 mètres, qui « comporte un rez-de-chaussée et deux étages en galeries, réunies par des passerelles légères »²⁷. Les 18 000 mètres carrés sont largement éclairés à chaque étage par des baies vitrées et par des sheds (qui ne sont pas paraboliques ni aussi développés que ceux qui seront reconstruits après la Seconde Guerre mondiale). Le magasin impose sa silhouette massive sur les champs alentour. En 1932, les ingénieurs de la Compagnie dressent un projet d'extension du bâtiment principal, long de onze travées sur un niveau²⁸. Le magasin sera lourdement endommagé lors de la Seconde Guerre mondiale.

En 1933, l'électrification de la ligne permet de relier la gare de Paris-Austerlitz à celle de Saint-Pierre-des-Corps en 1h56²⁹. C'est pour rendre cette prouesse possible qu'en 1932, l'architecte de la Compagnie du Paris-Orléans Louis Brachet conçoit la sous-station d'alimentation électrique des Épinettes-Fortes, parmi plusieurs autres sur la ligne³⁰. Plus grande que celles d'Amboise et Meung-sur-Loire qui lui sont formellement apparentées, la station des Épinettes-Fortes est édifiée sur une structure poteaux-dalles en béton armé réalisée, non sans difficultés, par la Société générale de construction en béton armé et de travaux spéciaux en ciment (anciens établissements Dumesnil), société qui est l'une des nombreuses concessionnaires de l'entreprise Hennebique, pionnière en matière d'ossatures en béton armé³¹. Les remplissages de la structure sont

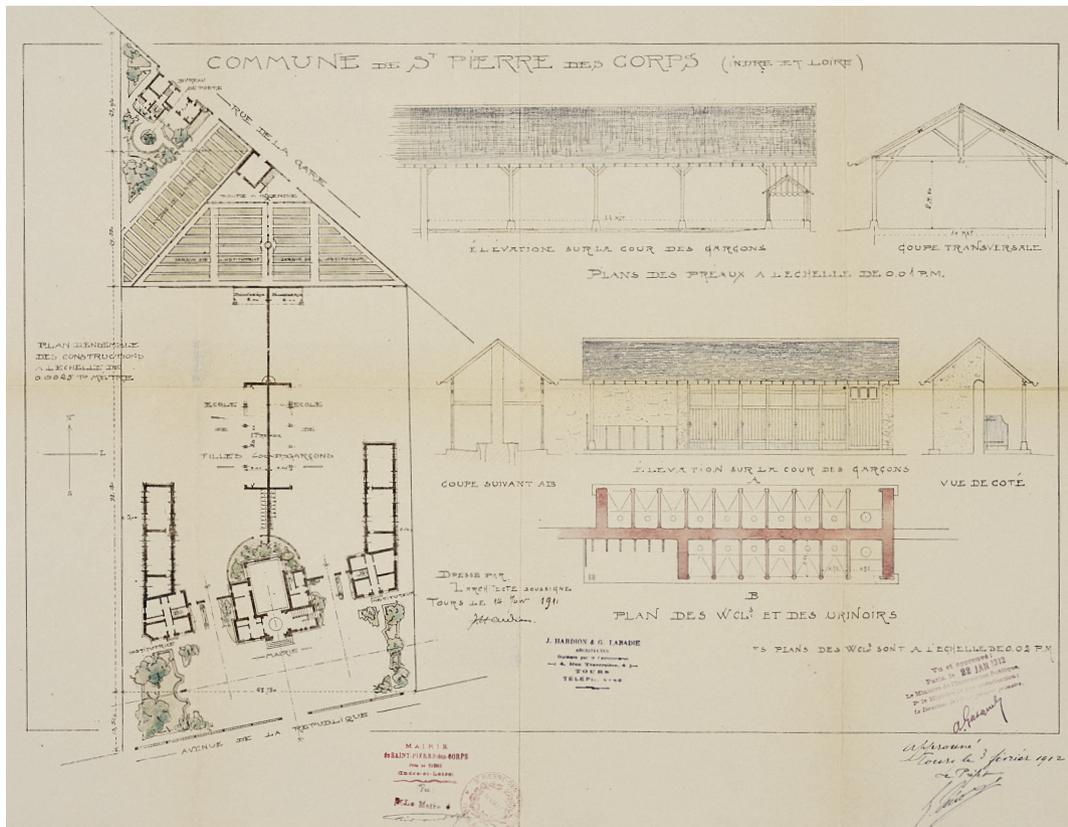


en briques rouges, ce qui surprend dans le paysage architectural corpopétrussien alors dominé par le tuffeau blanc. Esthétiquement, les Épinettes-Fortes annoncent les gares que Louis Brachet réalisera bientôt dans la région parisienne sur la ligne de Sceaux (notamment Massy-Palaiseau ou Gentilly). Apportant un grand soin au dessin des façades et en particulier des baies, il confère une touche Art déco à cette architecture qui aurait pu n'être qu'industrielle³². Cette cathédrale électrique qui s'élève au milieu des champs célèbre aux yeux de tous les voyageurs les noces de l'électricité et du chemin de fer. La mémoire de la traction vapeur continue néanmoins d'être perpétuée à Saint-Pierre-des-Corps, par la locomotive Chapelon Pacific 231 E 41. Construite en 1937 par Fives-Lille, elle fut utilisée pour tirer La Flèche d'Or, train de prestige reliant Paris à Calais.

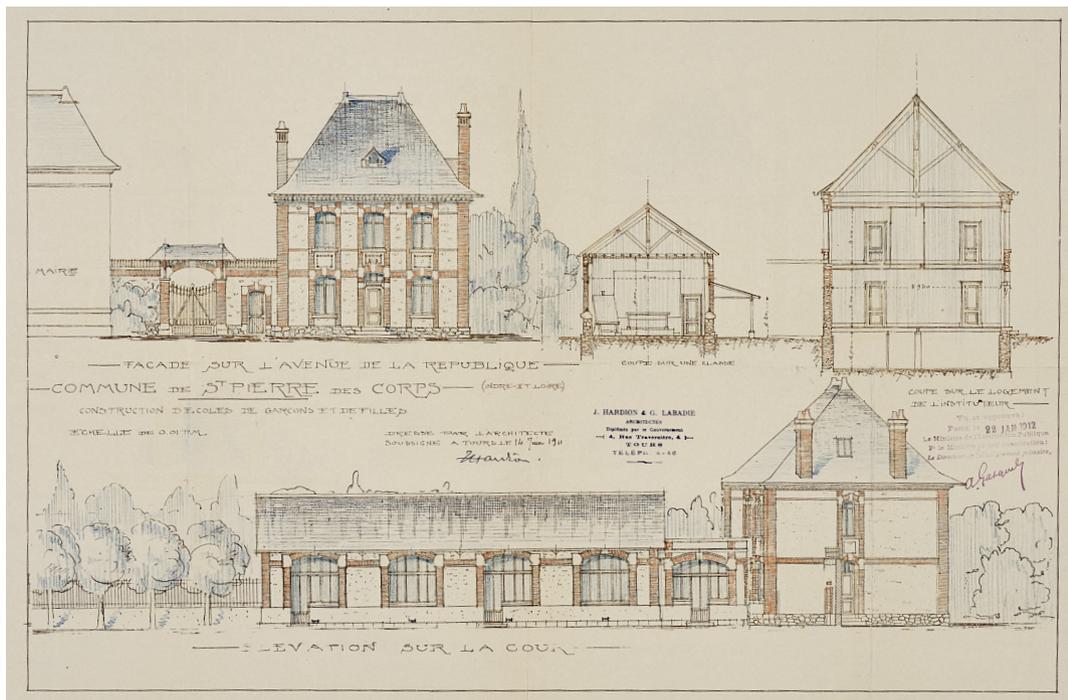
Acquise par la Ville, elle a été installée en 1974 sur le terre-plein central du boulevard des Déportés, au centre de Saint-Pierre-des-Corps, où elle suscite alors la fierté des Corpopétrussiens et même des Tourangeaux. Classée au titre des monuments historiques en 2003³³, elle est restaurée depuis 2007 par les passionnés de l'Amicale des anciens et amis de la traction vapeur, qui ont fait le pari de remettre sa chaudière en chauffe et de la relancer sur les rails.

LES VAPEURS MÉPHITIQUES

Traversant Saint-Pierre-des-Corps d'est en ouest, les voies ferrées sont le berceau de la ville industrielle. Bientôt se dressent dans ce paysage encore rural et plat les hautes cheminées des usines raccordées au vaste réseau de chemin de fer dont les ramifications innervent la campagne.



← Plan de la mairie, des écoles et des préaux, coupes des préaux et de toilettes, Émile Labadie et Jean-Marie Hardion architectes, 8 août 1910. AD IL, 20/233/47PL, commune de Saint-Pierre-des-Corps-contrôle de l'État, bâtiments, monuments, matériel et mobilier communaux.



← Écoles des filles et des garçons, élévation sur l'avenue de la République et sur cour, et coupes d'une classe et d'un logement d'instituteur, Émile Labadie et Jean-Marie Hardion architectes, 8 août 1910. AD IL, 20/233/47PL, commune de Saint-Pierre-des-Corps-contrôle de l'État, bâtiments, monuments, matériel et mobilier communaux.

autorités qui constatent que des maraîchers se livrent à des trafics de vidanges. En 1913, l'inspecteur départemental du travail s'inquiète de « tinettes vidangées » dans un champ voisin. « Les matières premières provenant de ces tinettes étaient déversées à même le sol, sans avoir subi aucune épuration préalable »⁵⁰. Il

note aussi que « l'équipe occupée au triage des os travaille dans une atmosphère de poussières pestilentielles et se trouve par conséquent dans de très mauvaises conditions d'hygiène ». Cela représente aussi un danger pour les nappes phréatiques et les cours d'eau. La société mise en cause est sommée de se conformer

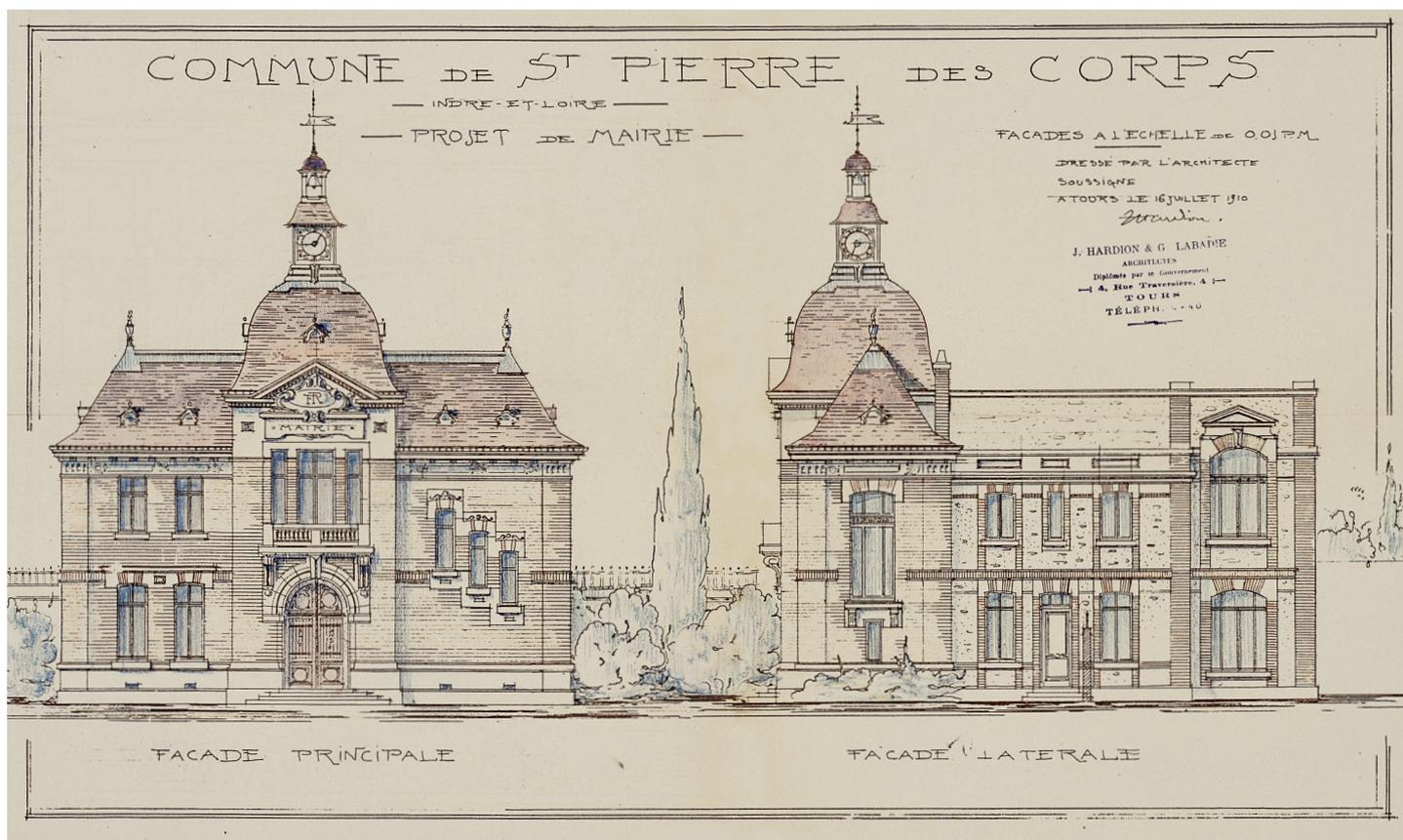
aux dispositions préfectorales⁵¹. Certes, Saint-Pierre-des-Corps est moins touché par la pollution aux immondices et boues⁵² que La Riche, en particulier près de la barrière Saint-François⁵³, mais les Corpopétrussiens sont largement exposés aux effluents et vapeurs méphitiques de l'industrie qui les fait vivre.

50. AD IL, 5M249, Fabrique d'engrais et dépôt de fumiers, Saint-Pierre-des-Corps, 1900-1914, lettre adressée le 23 juin 1913 par l'inspecteur départemental du travail au préfet d'Indre-et-Loire.

51. AD IL, 5M249, Fabrique d'engrais et dépôt de fumiers, Saint-Pierre-des-Corps, 1900-1914, lettre adressée le 26 août 1913 par le préfet au maire.

52. Un anglais [sic], *De la salubrité des villes de France par rapport à l'approvisionnement de bonne eau fournie à domicile et à bas prix et à l'exploitation de la vase des égouts comme engrais liquide*, Paris, J.-B. Dumoulin, 1848, p. 9.

53. Voir l'article du *Journal d'Indre-et-Loire*, du 16 août 1911 reproduit sous le titre « La contamination à Tours. L'empoisonnement du Cher », *La Pêche illustrée*, 15 septembre 1911, p. 153.



↑ Projet de mairie, façades, Émile Labadie et Jean-Marie Hardion architectes, 16 juillet 1910. AD IL, 20/233/47P, commune de Saint-Pierre-des-Corps-contrôle de l'État, bâtiments, monuments, matériel et mobilier communaux.

NOUVELLE CENTRALITÉ

Le développement du chemin de fer et l'industrialisation subséquente déplacent le centre de la commune. Autrefois situé en bord de Loire, il se relocalise progressivement au sud, près des emprises du chemin de fer où se concentrent peu à peu maisons de commerce, nouvelles habitations ouvrières, puis nouveaux équipements collectifs. Ceux qui existent ne peuvent plus répondre à l'affluence, la population corpopétrussienne passant de 1 060 habitants à 3 066 entre 1846 et 1906. Ces équipements désormais sous-dimensionnés se retrouvent éloignés du nouveau centre qui se dessine alors, ce qui complique la vie des Corpopétrussiens. Le curé est l'un des premiers à s'en émouvoir en 1899 : « [L]es habitants, tous ouvriers des champs, usines de chemin de fer sont obligés de faire un long trajet pour venir dans la ville de Tours, à l'église de Saint-Pierre-des-Corps [intra-muros] et par conséquent exposés assez souvent, à manquer à l'accomplissement de leurs devoirs religieux⁵⁴. »

Si un premier projet d'église est dessiné, la levée des fonds est laborieuse. L'église Notre-Dame-de-la-Médaille-miraculeuse sort finalement de terre en 1908⁵⁵. Construite avec certains éléments en béton armé⁵⁶ par Stéphane Vallée, architecte tourangeau formé à l'École des beaux-arts de Paris, elle a une apparence aussi modeste que son budget. Elle possède une seule nef éclairée par cinq fenêtres hautes et un chevet. La façade principale est ornée d'un tympan sculpté. Stéphane Vallée est ensuite chargé de la construction d'un presbytère avec salle paroissiale dédiée aux spectacles et au sport, en particulier à la gymnastique⁵⁷. La construction de l'église est le premier symbole du déplacement du centre-ville. Les quais de Loire ne perdent pas tout leur attrait. En 1909, ils sont desservis par le tramway qui est prolongé depuis Tours jusqu'au bâtiment qui abrite alors la mairie de Saint-Pierre⁵⁸. Cependant, la municipalité prend acte du changement de centralité, et décide bientôt le déplacement des institutions dont elle a la charge : la

mairie et les écoles. Celles-ci, installées jusque alors rue Marceau, sont désormais jugées trop lointaines, « presque à l'extrémité de la partie agglomérée »⁵⁹. Le déplacement des écoles doit « permettre à un plus grand nombre (surtout parmi les très jeunes) d'y venir profiter des bienfaits de l'instruction et de l'éducation en commun ». Le conseil municipal précise que cette décision offrira « à leurs mères une liberté plus grande pour se livrer à leurs travaux de ménages ou autres ». C'est finalement le regroupement, près du nouveau centre, des écoles, de la mairie et du bureau de poste, qui est acté, et deux architectes tourangeaux, Émile Labadie et Jean-Marie Hardion, s'attellent aux projets. Le chantier débute en 1913, mais est interrompu par la guerre et ne s'achève qu'en 1922. Les architectes installent la mairie au centre d'une composition ramassée. Les écoles de filles et de garçons se développent chacune en deux corps de bâtiment de part et d'autre, le premier sur rue regroupe les logements des instituteurs et des adjoints, tandis que

54. AM SPC, 10 W, Lettre du curé de Saint-Pierre-des-Corps, l'abbé Biet, à la sœur supérieure de la Charité, 10 octobre 1899, fac-similé.

55. Elle est érigée en église paroissiale. *Semaine religieuse du diocèse de Tours*, n° 10, vendredi 19 juin 1908, p. 147-148.

56. « Églises en béton armé », *Le Béton armé*, n° 183, août 1913, p. 113-114.

57. Il est détruit par les bombardements de 1944, tandis que l'église est endommagée et perd sa toiture.

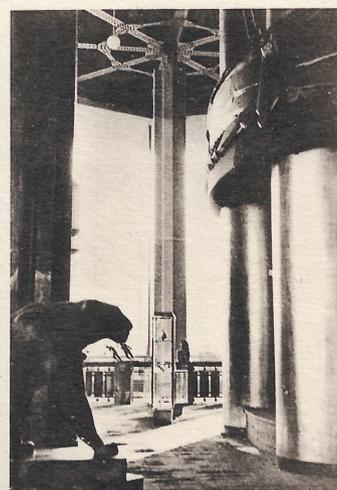
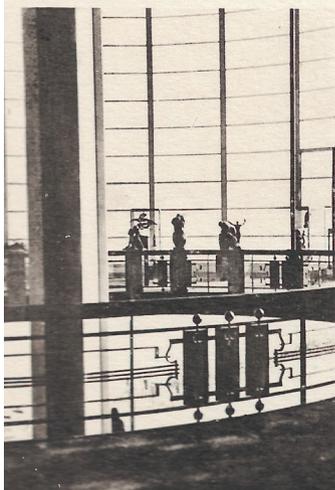
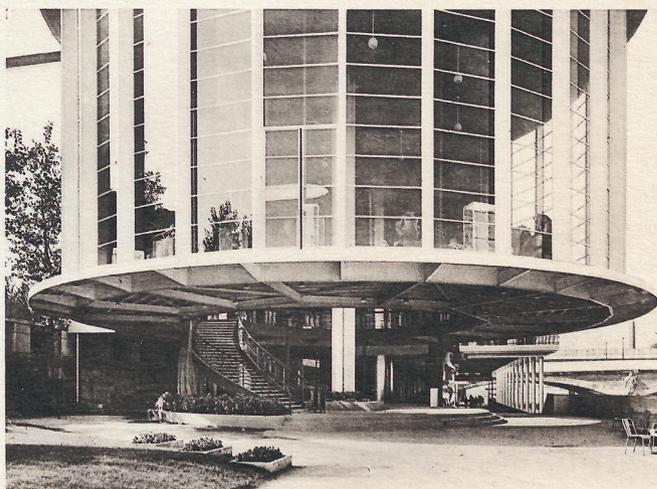
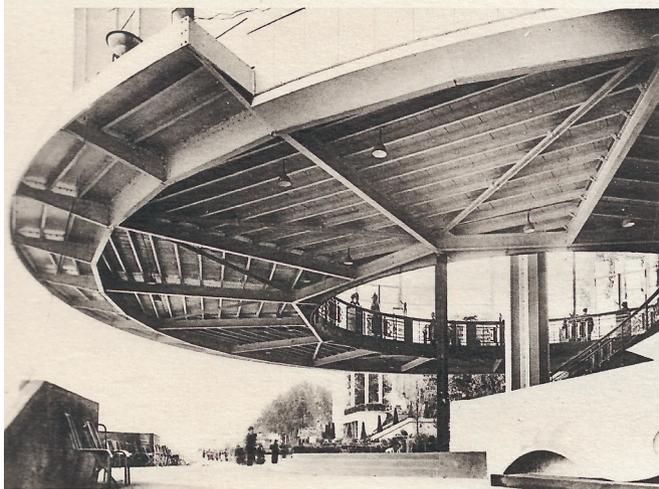
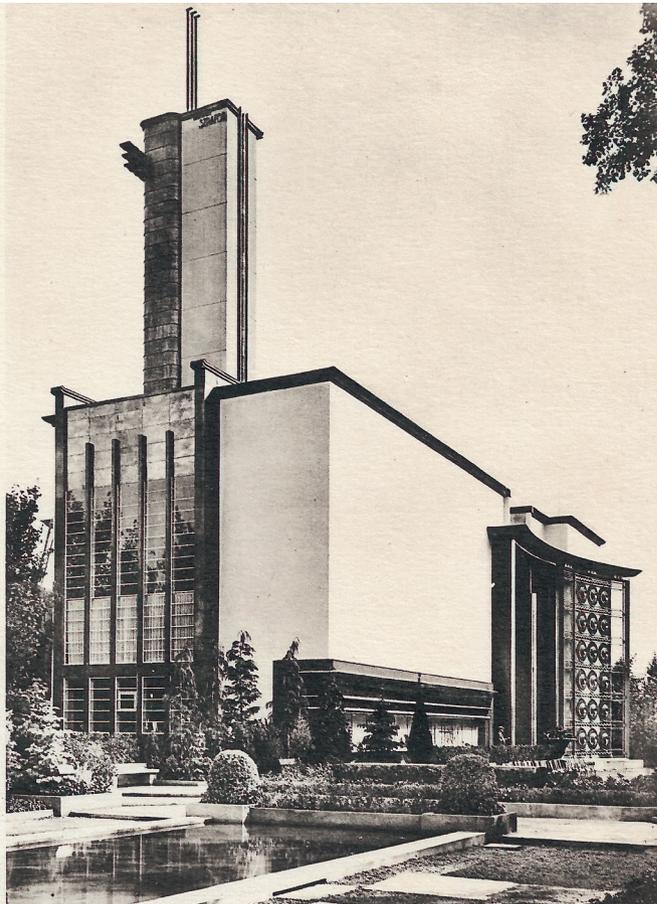
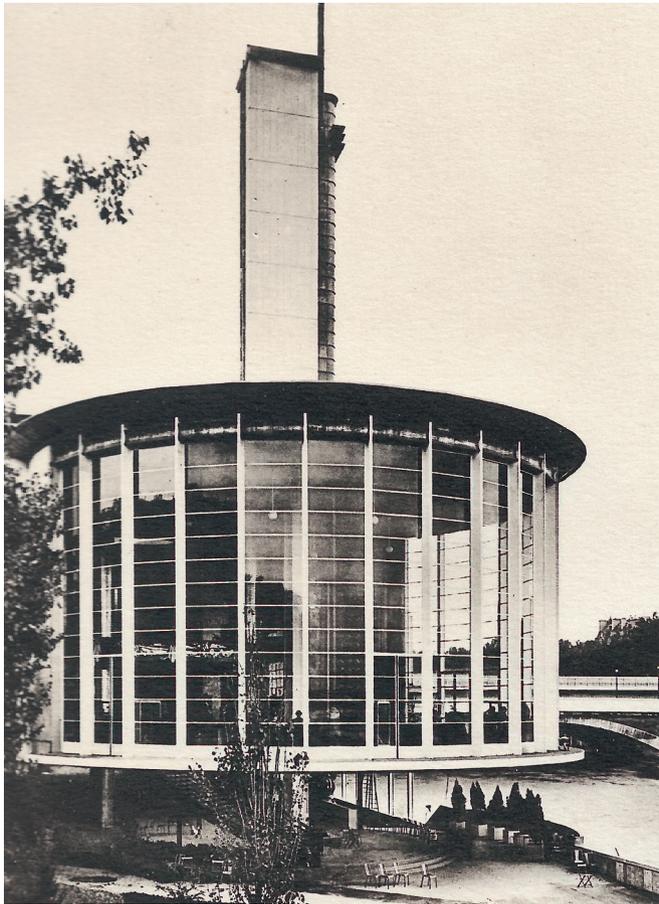
58. Le prolongement de la ligne est ouvert le 28 juillet 1909. *Chemins de fer régionaux et urbains*, revue bimestrielle de la Fédération des amis des chemins de fer secondaires, numéro spécial « Les tramways de Tours », 1970.

59. AM SPC, 1D8, Délibération municipale du 27 août 1908, p. 42, « Améliorations scolaires : déplacement des écoles et nomination de la commission d'initiative, etc. »



→ La mairie et les écoles communales, 34, avenue de la République, Émile Labadie et Jean-Marie Hardion architectes, 1910-1922. Si la construction débute en 1913, l'inauguration n'a lieu que le 4 juin 1922, en présence du maire Robespierre Hénault.





← Le pavillon du Métal à l'Exposition internationale de Paris 1937 est réalisé par quatre architectes d'à peine trente ans : Charles et Jean Dorian, Bernard Vitry et Jean-Pierre Paquet. Sa forme en rotonde sera reprise après-guerre par les frères Dorian pour le groupe scolaire des Sablons à Saint-Pierre-des-Corps. Collection particulière.

atteignent la commune jusqu'à sa libération, le 1^{er} septembre 1944. Les orthophotographies prises quelques jours avant, le 12 août, montrent l'étendue des destructions : piqué de cratères, le triage offre un aspect lunaire et désolé, tandis que des chapiteaux d'impacts s'égrènent sur la majeure part du territoire communal, jusque dans le lit de la Loire. Seul le secteur nord-ouest, à l'écart des objectifs stratégiques, est relativement épargné. Le décompte n'en reste pas moins effrayant : le territoire communal est considéré sinistré à 80 %, 875 bâtiments sont totalement détruits, 1 723 sont endommagés ; l'ensemble des installations de la SNCF est à rétablir ; l'usine Primagaz, en bord de Loire, est rayée de la carte, de même que le groupe scolaire du Cheval-Blanc qui avait été achevé à la veille de la guerre. Le bilan humain, enfin, est tragique, plusieurs dizaines de morts étant à déplorer.

Un nouveau conseil municipal est installé immédiatement après le départ de l'armée d'occupation : le cheminot Jean Bonnin est choisi pour assurer les fonctions de maire, à la tête d'une assemblée à nouveau dominée par le Parti communiste. Le relèvement de Saint-Pierre-des-Corps sera étroitement lié à celui de Tours : le 20 mai 1944, la zone industrielle abritant les immenses ateliers de l'ancienne Compagnie du Paris-Orléans, au sud de la gare édifée par Victor Laloux, est anéantie par les bombes. L'architecte Jean Dorian, qui succède à Camille Lefèvre dont il était l'un des assistants, y voit l'opportunité de mener à bien le projet, déjà sérieusement envisagé dans les années 1930, de réunion des deux gares tourangelles, et de transférer à Saint-Pierre-des-Corps l'ensemble des installations de la SNCF et des entreprises embranchées sur le réseau ferroviaire. Cette perspective ambitieuse implique cependant la refondation de l'organisation du territoire de la cité cheminote, d'autant que celle-ci

doit désormais accueillir une vaste cité-jardin construite pour les employés du chemin de fer. Peut-être pourra-t-on voir dans cette décision, prise avant même la fin de la guerre, la marque du nouveau ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme Raoul Dautry, ancien administrateur des Chemins de fer de l'État, et initiateur de la construction de nombreuses cités-jardins dans le nord de la France. Cette ambition nouvelle, conjuguée à l'état de dévastation d'une large part de la commune, amène les hauts fonctionnaires du MRU à considérer qu'il faut « profiter des circonstances actuelles [pour] recharpenter l'ensemble de la voirie³ », et modeler un nouveau paysage urbain. Jean Royer, inspecteur général de l'Urbanisme du ministère, note après son passage à Saint-Pierre-des-Corps à l'hiver 1945 que le plan de René Boucheron se « réduit à 4 ou 5 voies nouvelles sans intérêt⁴ », son auteur disant attendre de Jean Dorian des indications sur les conséquences de la fusion des gares. Déjà chargé du plan d'agglomération et du plan communal de Tours, Dorian se voit confier en sus celui de Saint-Pierre-des-Corps en se substituant à son confrère, le ministère faisant ainsi le choix d'une économie des niveaux de décision et d'un évitement des risques de conflit entre hommes de l'art.

JEAN DORIAN, URBANISTE DU NOUVEAU SAINT-PIERRE-DES-CORPS

Né à Tours le 25 mai 1906, Jean Dorian est le fils d'un entrepreneur de menuiserie installé rue Mirabeau. À la suite de son frère aîné Charles — futur architecte en chef des monuments historiques, et architecte en chef des Bâtiments civils et des Palais nationaux — il est admis en 1928 à l'École des beaux-arts de Paris, dans l'atelier d'Emmanuel Pontremoli. Premier Grand Prix de Rome, ancien élève de Victor Laloux, Pontremoli

prend lui-même la direction d'un atelier qui devient la meilleure écurie pour les prétendants à la villa Médicis. Sans l'amener à cette distinction suprême, les études de Jean Dorian sont néanmoins émaillées de plusieurs récompenses, et surtout conclues par sa participation à l'Exposition internationale de Paris de 1937, où il réalise le pavillon du Métal avec son aîné Charles et ses confrères et anciens camarades d'atelier Bernard Vitry et Jean-Pierre Paquet. Ses premiers projets le montrent attentif aux possibilités neuves offertes par l'industrialisation, et notamment par la construction métallique, mise en œuvre dans un projet de chalet de montagne. C'est toutefois sans expérience aucune de l'urbanisme, sinon par l'assistance apportée à Camille Lefèvre — autre ancien de l'atelier Laloux — que Jean Dorian est chargé du plan de reconstruction de sa ville natale, puis des communes de sa périphérie.

La reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps⁵ s'inscrit dans une perspective d'ensemble, articulée autour des logiques hygiénistes et fonctionnalistes qui ont structuré les théories de l'urbanisme de l'entre-deux-guerres. Le plan Dorian met ainsi en œuvre, au niveau de l'agglomération tourangelles, la logique du zonage : outre le regroupement des activités industrielles en des secteurs particuliers, il prévoit la définition de zones d'habitation de différentes densités. Sa dimension prospective en fait un document de planification, dépassant le seul cadre de la reconstruction : d'importantes zones d'expansion urbaine sont ainsi prévues au nord de la Loire, mais aussi à La Riche et à Saint-Pierre-des-Corps. Le réseau des voies à grande circulation est réorganisé autour de nouveaux boulevards — dont un établi à l'emplacement de l'ancien canal de jonction de la Loire au Cher — et d'une grande déviation de la Nationale 10, franchissant le fleuve au droit de Rochecorbon avant de passer en limite de

2. AM SPC, 400 W 220, Rapport documentaire du Projet d'aménagement et de reconstruction établi par Jean Dorian, p. 23, 5 septembre 1946. Ce chiffre sera fréquemment repris après-guerre dans les communications et prises de positions du conseil municipal en en faussant le sens : les élus corpopétrussiens adressent ainsi au maire d'Oradour-sur-Glane, le 25 février 1953, un courrier présentant leur commune comme « détruite à 84% par les bombardements américains pendant la guerre ».

3. Archives nationales (ci-après AN), 19800093-175, Rapport de l'inspecteur général de l'Urbanisme Paul Marty au directeur général de l'Urbanisme et de l'Habitation, 3 janvier 1945.

4. AN, 19800093-177, Note à ses services de l'inspecteur général de l'Urbanisme Jean Royer, 2 février 1945.

5. Ce chapitre s'appuie sur les travaux menés par Élise Beaudoin : on verra *La Reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps : le centre-ville*, mémoire de master 1 d'histoire de l'art sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert, Université de Tours, 2015 ; et *La Reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps. Les îlots VII, IXA et XA, leur urbanisme et leur architecture (1944-1960)*, mémoire de master 2 d'histoire de l'art sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert, Université de Tours, 2016.





le conseil municipal présidé par Jean Bonnin rejoignent celles, régulièrement exprimées dans le journal d'informations communales *La Clarté*, portées contre le soutien apporté par le régime gaulliste aux grandes entreprises et au complexe militaro-industriel. Le choix de la ville communiste de traiter en direct, à la Rabaterie, les acquisitions foncières et les travaux d'équipements collectifs, et de rejeter tout intermédiaire, est ainsi à voir comme un acte fondamentalement politique¹.

Les premiers chantiers, lancés en 1966, permettent par des opérations-tiroirs le relogement des habitants des cités provisoires de l'après-guerre, dont la démolition doit permettre la libération des terrains des tranches suivantes. Les programmes de logements locatifs sociaux, sous maîtrise d'ouvrage de l'office départemental d'HLM, reviennent à nouveau à l'agence Architurone, associée à François Hess. En dépit de la modicité des crédits disponibles, la pierre de taille est utilisée pour les murs porteurs des bâtiments bas, et en placage des façades des tours. Le secteur à l'ouest de la Rabaterie, d'un standing un peu plus élevé et pour partie destiné à l'accession à la propriété, fait quant à lui appel à des plans-types² conçus par Pierre Boille et Michel Marconnet, et qu'Architurone et Hess sont, à nouveau, chargés d'exécuter. Le centre commercial est lui placé sous la responsabilité de l'architecte parisien François de Alexandris, également auteur des cinq tours de la résidence du Grand Mail, dont la commercialisation s'étire jusqu'au début des années 1980. Les groupes scolaires, enfin, reviennent à Raymond Sénevat et à François Hess qui exploitent — comme sur le reste du territoire communal — les procédés industrialisés alors proposés au niveau national. La mise en œuvre du 1 % artistique trouve cependant à Saint-Pierre-des-Corps une résonance remarquable par la qualité des intervenants, souvent

liés au Parti communiste français : le peintre André Fougeron³, les sculpteurs Ilio Signori, Mireille Mialhe, Guy Lartigue, le mosaïste tourangeau Jacques Place.

Parallèlement au lancement du grand ensemble de la Rabaterie, le passage de l'autoroute A10 entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps constitue un autre dossier sensible pour la municipalité de Jean Bonnin. Si la mise en service, en 1967, du premier jalon de la déviation de l'agglomération se fait sans dommage pour la commune grâce à l'utilisation de l'emprise de l'ancien canal, le raccordement au nouveau pont sur la Loire et surtout la création de l'échangeur de Tours-centre requièrent la démolition de plus d'une centaine de logements. L'achèvement des travaux, en 1973, isole définitivement le secteur de la rue Ambroise-Croizat, enclavé dans un nœud de bretelles autoroutières.

Le rôle alloué à Saint-Pierre-des-Corps au sein de l'agglomération tourangelle continue, du reste, à être source de tensions entre la mairie et la préfecture. Publié en 1964, le PUD limitait les possibilités de construction dense aux zones déjà urbanisées, empêchant notamment tout projet dans le secteur de la Morinerie. Quatre ans plus tard, le conseil municipal réclame la mise à l'étude par Raymond Sénevat d'un plan d'occupation des sols (POS) : créé par la loi d'orientation foncière de 1967, ce nouveau document doit se substituer au plan de reconstruction de Jean Dorian, toujours en vigueur quoique totalement obsolète. La commune participe la même année à la création d'un éphémère « syndicat intercommunal d'études des problèmes d'urbanisme des communes de l'agglomération tourangelle » avec quatre autres municipalités, alors même qu'elle vient d'adhérer au nouvel atelier intercommunal d'urbanisme fondé par Jean-Claude Drouin, mais encore suspect car installé

dans les locaux de l'hôtel de ville de Tours. L'étude du POS est pourtant repoussée plusieurs années, dans l'attente d'un accord — qui ne viendra pas — entre les élus tourangeaux autour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) qui doit définir les grands équilibres de l'agglomération à l'horizon de l'an 2000. Un ultime rapport de force se produit encore, en 1974, autour des courbes isophoniques liées à la présence de l'école de chasse sur le terrain d'aviation au nord de la Loire : l'exposition au bruit rendrait *de facto* inconstruisible la partie septentrionale de la commune. Le POS de Saint-Pierre-des-Corps est finalement approuvé en mars 1979, refermant plus de trois décennies d'histoire opérationnelle liée, de près ou de loin, aux conséquences de la Seconde Guerre mondiale.

SORTIR DU TOURS-ET-BARRES : L'ARCHITECTURE COMME PROJET DE CULTURE

Figure de la politique corpopé-trussienne depuis la Libération, Jean Bonnin se retire du fauteuil de maire quelques semaines après les élections municipales de 1971 : longtemps adjoint, Jacques Vigier, qui avait orchestré la construction du quartier de la Rabaterie depuis ses débuts, lui succède. Le programme du grand ensemble est régulièrement révisé, la part de logements HLM augmentant tandis que celle des logements non aidés diminue en parallèle. Les critiques croissantes contre le modèle en tours et barres — entérinées par la circulaire Guichard de 1973 — conduisent les architectes comme les maîtres d'ouvrage à repenser leurs modèles. Moins d'une décennie sépare les massives tours de la résidence des Bords de Loire, édiflée en 1977 sur les plans de François de Alexandris, des volumétries basses et fractionnées de la résidence des Mastabas (1986) : les dispositions internes

→ La Ville de Saint-Pierre-des-Corps attache, dès les années 1950, un soin particulier à l'application du 1% artistique sur les bâtiments scolaires. Ici une mosaïque de Bernard Bouton au collège Pablo-Neruda (1976).

1. Émanation de la SCET (elle-même filiale de la Caisse des dépôts) et pilotée par des élus départementaux inscrits dans le courant gaulliste, la Société d'équipement de la Touraine est l'aménageur de la plupart des grandes opérations d'urbanisme entreprises en Indre-et-Loire. Les SEM de la Ville de Tours bâties avec le concours du secteur privé sont quant à elles considérées comme des « auxiliaires des sociétés capitalistes » par *La Voix du Peuple*, hebdomadaire diffusé par le Parti communiste.

2. La politique des « modèles témoins » conçue par le ministère de l'Équipement et du Logement en 1969 devait permettre d'accélérer l'instruction des autorisations d'urbanisme, en permettant l'emploi de plans-types agréés de logements conçus sans affectation particulière, et proposés par des équipes formées d'architectes et d'entreprises régionales. La mission de Boille et Marconnet se limite, à Saint-Pierre-des-Corps, à l'établissement de schémas indiquant les possibilités d'utilisation des plans-types en fonction du terrain proposé.

3. Une exposition réunissant les principaux tenants du réalisme socialiste, dont Fougeron était un représentant, fut organisée à Saint-Pierre-des-Corps en 1956.





des logements ne diffèrent guère mais à l'extérieur, les toitures d'ardoise refont leur apparition. Toujours du même auteur, la résidence des Jets d'Eaux⁴ (1979), qui vient clore à l'ouest la perspective du Grand Mail, multiplie les redents et les décrochements en vue d'apporter une plus grande variété architecturale à un quartier souffrant déjà de stigmatisation vis-à-vis du reste de Saint-Pierre-des-Corps. François Hess, qui reprend au mitan des années 1970 la mission d'urbaniste de Raymond Sénevat, opère une même inflexion dans les programmes dont il est l'architecte : on considérera ainsi le changement entre le graphisme assumé des façades préfabriquées en béton architectonique de la résidence pour personnes âgées de la Diablerie (1978), et la

recherche d'une intégration des invariants du paysage tourangeau par la multiplication des toitures sur la résidence Prévert⁵ (1981) qui lui est mitoyenne. La 52^e et dernière tranche d'acquisition du foncier faite par la commune à la Rabaterie intervient en 1984, alors que débutent au même moment les premières réflexions sur la réhabilitation du quartier, engagées dans la foulée de la mission interministérielle Banlieues 89. La Ville rompt en outre, en 1977, avec son rejet des sociétés d'économie mixte en chargeant la Société d'équipement de la Touraine (SET) d'une étude urbaine sur un secteur d'un kilomètre carré correspondant au Vieux Saint-Pierre, à l'ouest de la commune. Cette zone relativement peu touchée par les bombes

de la Seconde Guerre mondiale, et encore peu dense, avait déjà fait l'objet d'une demande de création de ZAD par la municipalité en 1973 dans le but de préserver les terrains de toute visée spéculative. Un premier jalon opérationnel est posé, en 1980, avec la construction par la SET d'un centre commercial face à la mairie. De nouveau dû à François Hess, ce projet entend contrer le déclin des boutiques locales, conséquence de l'ouverture d'hypermarchés en banlieue de Tours. Il engage aussi la revitalisation des abords de la mairie, d'abord excentrés vis-à-vis des quartiers de l'après-guerre, puis laissés à la marge du grand ensemble de la Rabaterie. Il marque surtout un changement général d'orientation dans le développement de Saint-Pierre-des-Corps :

↑ Mis en service en avril 1973, le viaduc autoroutier sur la Loire enclave plusieurs rues de Saint-Pierre-des-Corps entre les bras d'un échangeur. AM Tours, 1 AUT17DOIV.

4. Construit pour la société d'HLM Le Nouveau Logis (filiale de la SCIC), cet ensemble était décoré d'une fontaine monumentale due au sculpteur Guy Lartigau, démontée en 1999. La dépense engagée pour cette œuvre était exceptionnelle pour l'époque : 318 000 francs, soit environ 177 000 euros valeur 2022.

5. Un premier état du projet de la résidence Prévert, contemporain de celui de la résidence pour personnes âgées, prévoyait également l'utilisation d'un système de préfabrication des façades, dont François Hess donne un exemple d'emploi à la résidence Paul-Louis Courier (1976).



↑ Les piles du viaduc de l'autoroute A10 (1967) sont fondées dans le lit de l'ancien canal de Berry. AD IL, 5Fi015439.

après avoir atteint un maximum de 18 313 habitants au recensement de 1982, la population municipale décroît lentement, tandis que la crise économique frappe les entreprises locales : la fabrique de cartons Pigé-Pioger, l'entreprise de construction Bouchardon, la fabrique de meubles Doubinski ferment leur portes ; les établissements Cadoux, à qui la SNCF sous-traite l'entretien de son matériel roulant, sont eux sauvés en étant absorbés par la société nationale en 1983.

La sédimentation des formes architecturales du Saint-Pierre-des-Corps contemporain est accompagnée, à partir des années 1980, d'une plus grande diversité des praticiens. Si, au cours des trois décennies suivant la Reconstruction, la commande

publique et l'essentiel des programmes de logements collectifs et de lotissements sont l'apanage de trois agences — Architurone, François Hess, François de Alexandris — quelques chantiers, plus discrets, montrent la richesse des postures théoriques de l'époque et du goût retrouvé pour le rapport à l'histoire, le recours à la symétrie et la distinction entre l'ossature et la peau. Le lotissement municipal de Saint-Pierre-Village (1979) construit par Yves Chaperot à l'ouest du cimetière, réitère la générosité spatiale de la cité-jardin de Jean Dorian : desservis par une voirie légère, les pavillons jumelés font appel à des panneaux de façade préfabriqués en béton texturé.

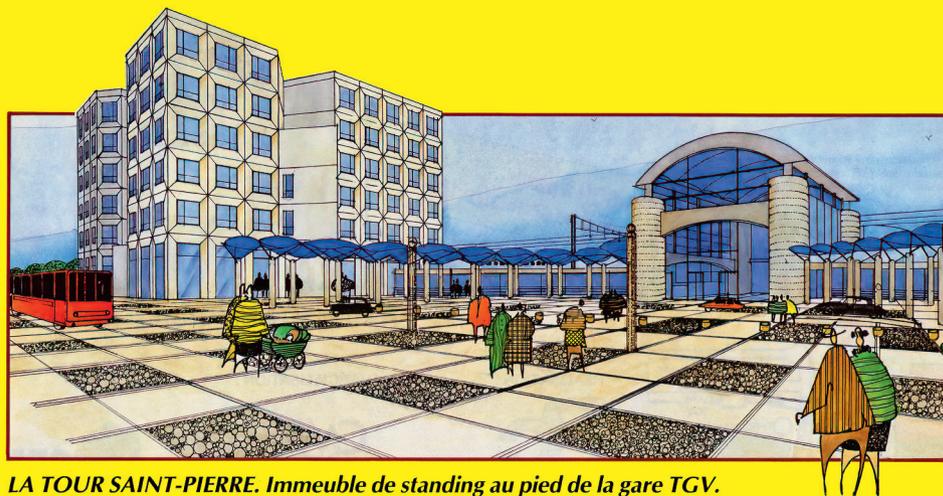
Le même architecte réalise ensuite aux Sablons (1985) un

petit ensemble de vingt maisons regroupées par grappes de quatre autour d'une cour commune. Aux Grillonnières (1981), François de Alexandris insère 74 maisons sur un terrain de deux hectares : à l'aspiration des Français pour la maison individuelle, les hommes de l'art répondent par des solutions préservant une relative densité, tout en ménageant une variété d'effets de volumes, de matières, de couleurs. Quelques réalisations plus isolées marquent, enfin, la pluralité des formes du post-modernisme : le foyer SNCF avenue Stalingrad (Architurone architecte, 1981), le bâtiment administratif des PTT rue Pierre-Brossolette (Emmanuel Costa de Beauregard architecte, 1982) l'institut du médicament rue Joseph-Cugnot (Jan Losowski architecte, 1983),



← Inauguré en 1992, le centre commercial des Atlantes (Sebastiano Capodicasa architecte) est l'un des premiers grands exemples de reconversion d'une friche industrielle en Touraine. AM SPC, non coté.

**Prenez un TGV d'avance...
Réservez vos bureaux "classe affaires"**



LA TOUR SAINT-PIERRE. Immeuble de standing au pied de la gare TGV. Paris-Montparnasse : 1 h 02 minutes. 14 départs/jour.

← La proximité avec la capitale faisait espérer le développement de plusieurs programmes de bureaux : la récession de 1992-1993 mettra un frein brutal à la ZAC Gare. Archives départementales de Seine-Saint-Denis, 42 J 14.

↗→ La programmation de la nouvelle ZAC Gare (François Hess architecte, 1987) repose sur les activités tertiaires et de loisirs : commune industrielle, Saint-Pierre-des-Corps s'engage dans la diversification de son économie. Archives départementales de Seine-Saint-Denis, 42 J 16.

le centre de loisirs des Sablons (Patrick Méry architecte, 1990), ou encore les bureaux du district de football d'Indre-et-Loire à Rochepinard (Philippe Caubel architecte, 1991). L'élection de Marie-France Beaufile à la tête de la mairie de Saint-Pierre-des-Corps, en mars 1983, coïncide avec le lancement de deux grands projets particulièrement stratégiques dans la structuration du territoire tourangeau. Rendu à l'état de friche industrielle, le site Saint-Gobain, dans le quartier de Rochepinard, est affecté à la création d'un centre commercial

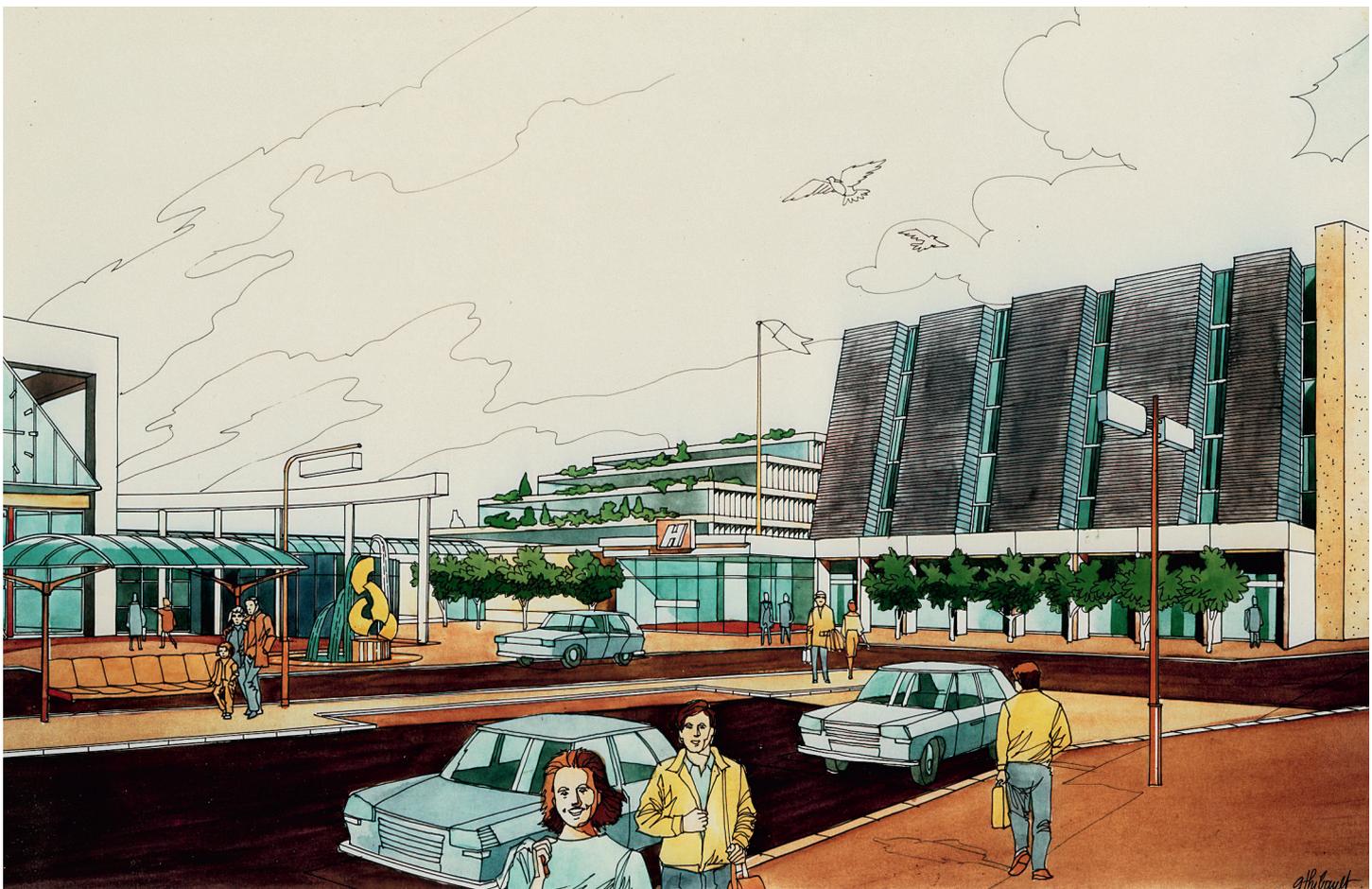
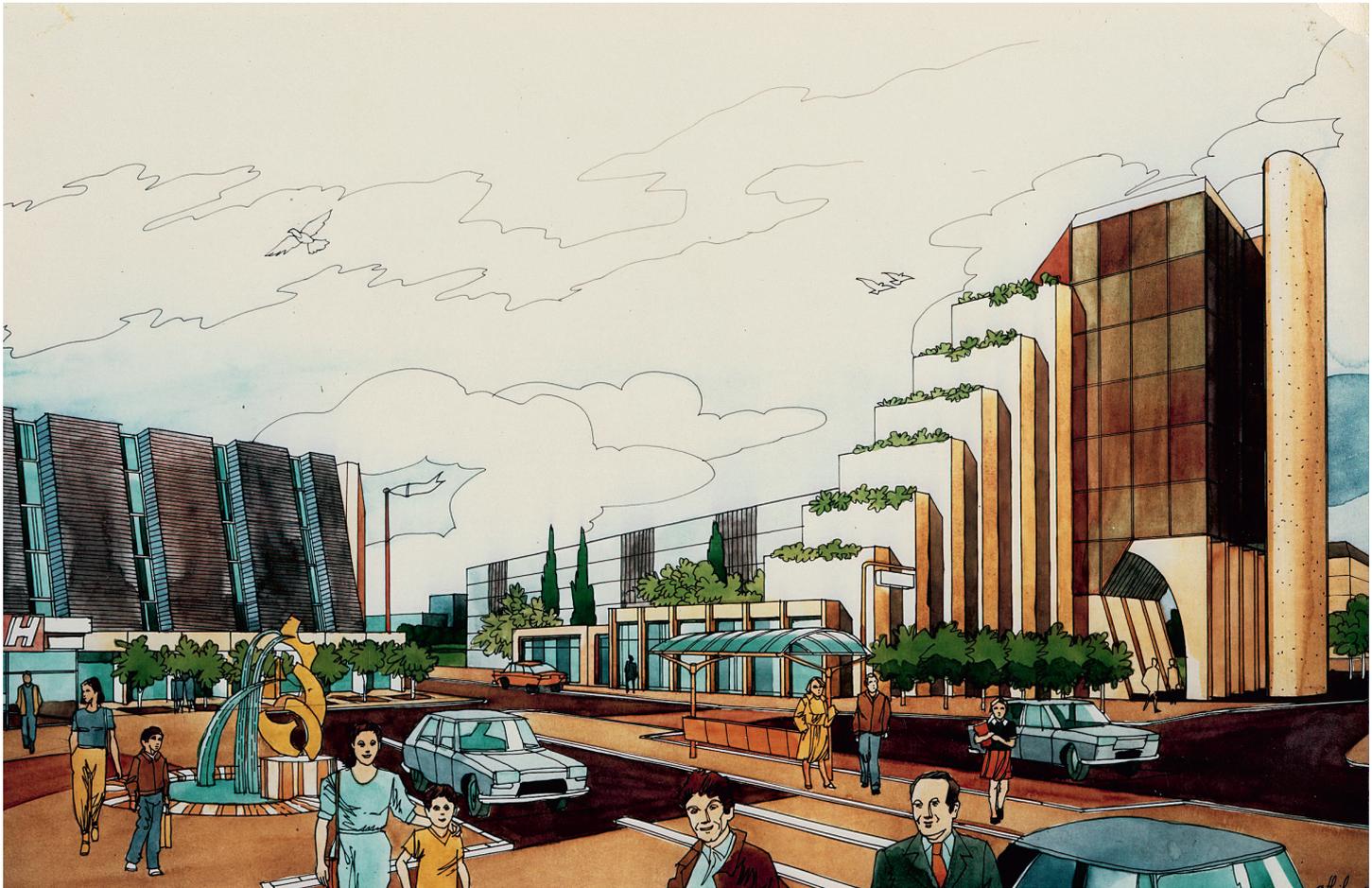
d'importance régionale. Porté par l'aménageur Breguet, le centre commercial des Atlantes (Sebastiano Capodicasa architecte) ouvre ses portes en 1992, alors que le modèle des hypermarchés parvient au faîte de son succès.

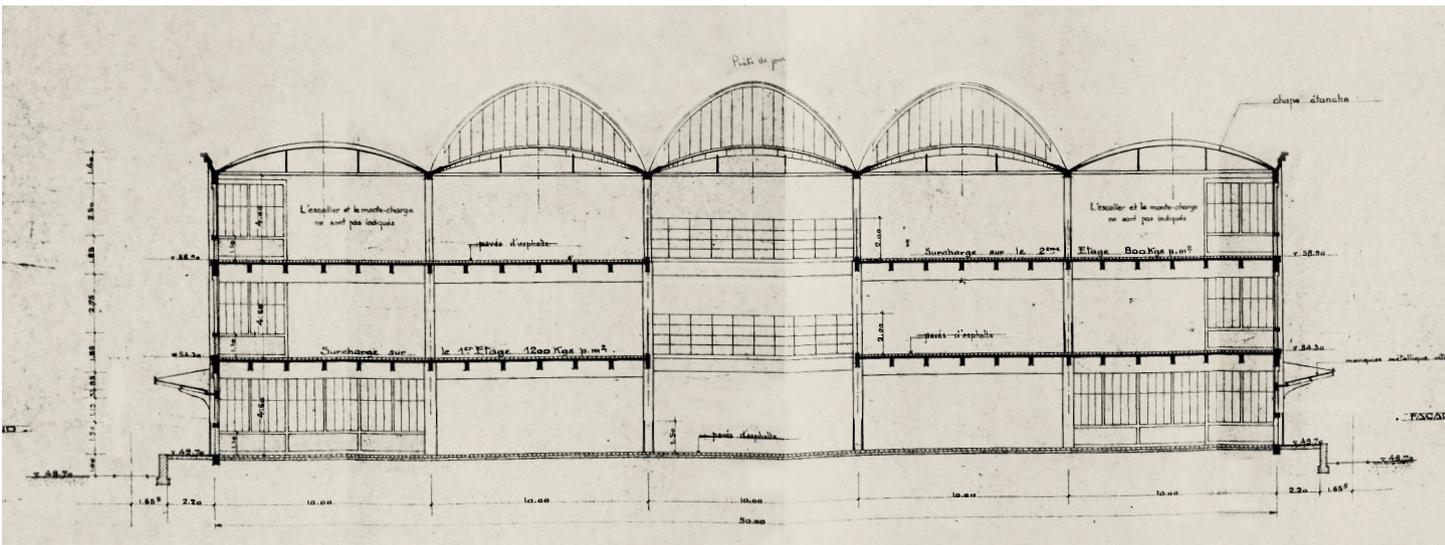
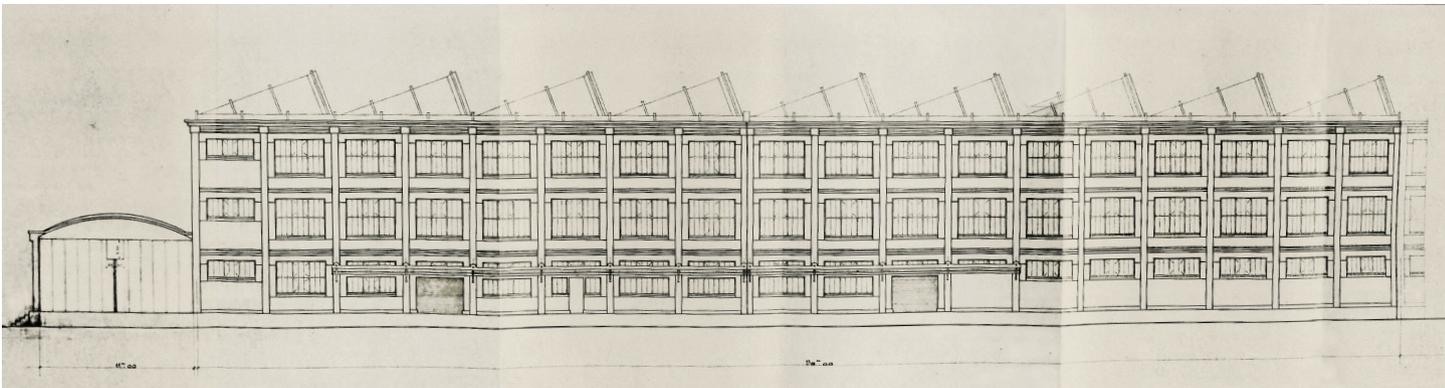
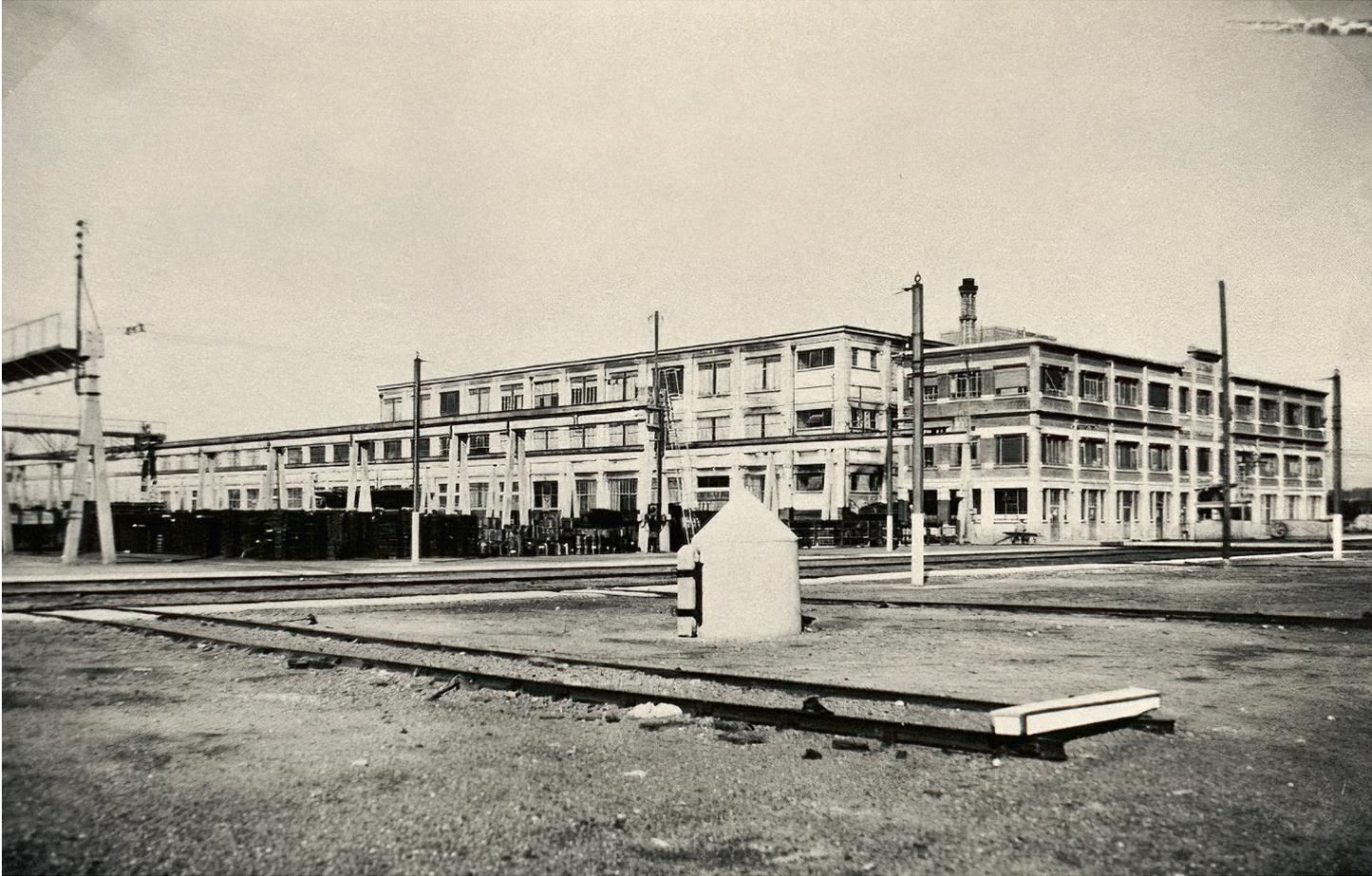
L'EFFET TGV

L'annonce par François Mitterrand, en septembre 1981, de la réalisation d'une ligne à grande vitesse reliant Paris à la façade Atlantique, offre, elle, l'opportunité aux élus corporatistes de métamorphoser

le quartier de la gare SNCF. Deuxième du département par sa fréquentation, celle-ci ne consiste qu'en des quais ouverts à tous vents, joints par un souterrain à une placette chétive, mal reliée aux grandes voies de communication routières. Décision est prise, en 1983, de créer une zone d'aménagement concerté (ZAC), la SET jouant le rôle d'aménageur. François Hess, à nouveau, est chargé de dresser le plan d'ensemble du nouveau quartier qui doit accueillir, autour de la rue Fabienne-Landy prolongée, des logements, un hôtel, un vaste parking-silo et des ensembles

de bureaux placés, grâce au TGV, à une heure de la Capitale. Le temps presse, alors que le nouveau train doit entrer en service en 1990 : des négociations serrées entreprises avec la SNCF permettent d'assurer la maîtrise du foncier grâce à la démolition de nombreux logements de fonction de cheminots. Il faut encore convaincre l'entreprise nationale de donner à la gare une architecture dont la monumentalité soit à la hauteur de la technologie déployée sur les rails. Les perspectives dressées par François Hess montrent les formes sculpturales proposées pour le centre







↑ Simple structure en bois, la gare provisoire est construite après les bombardement de 1944. Architecte non identifié, 1945. Cliché daté du 27 mars 1946. Bibliothèque de Saint-Pierre-des-Corps, fonds Chemin de fer 66 JIEL.

↖ Le Magasin général en cours de reconstruction, 1946. AD IL, 40 J 336002-016.

← Magasin général, élévation de la façade sud dressée par la SNCF, Dougoroat dessinateur, Baldet vérificateur, juillet 1946. Le Mans, SARDO SNCF, B00023057.

✓ Magasin général, coupe longitudinale dressée par la SNCF, anonyme, s.d. (v. 1946). Le Mans, SARDO SNCF, B00023057.

6. *Revue générale des chemins de fer*, 77^e année, janvier 1958, p. 660-667.

vrai, été approuvé dès 1939, car le triage de Saint-Pierre-des-Corps étant saturé, la SNCF devait exploiter en complément celui de Saint-Cosme, à La Riche, entraînant des difficultés de circulation des convois. Le nouveau triage du régime ordinaire, fort de 34 voies de 800 mètres de long, est terminé en novembre 1945. La position de Saint-Pierre-des-Corps, à l'intersection de la ligne Paris-Bordeaux, déjà électrifiée, et de celles suivant la Loire et le Cher et dont les profils en long sont très favorables pour les lourds trains de fret, en fait la porte d'entrée de tout le sud-ouest de la France. La presse spécialisée rappelle les chiffres impressionnants de l'activité qui y règne : 2 800 wagons y sont traités en moyenne tous les jours en 1958,

avec des pointes à 3 300. Les 16 voies de 600 mètres du triage de régime accéléré voient, à la même date, passer entre 1 000 et 1 200 wagons⁶. Terminé la même année, le nouveau dépôt du matériel roulant accueille les trois types de traction : locomotives électriques, diesel, vapeur, cette dernière ne perdurant qu'une dizaine d'années. Les anciens ateliers du Paris-Orléans construits près du canal et privatisés en 1920 à la suite d'une grande grève durement réprimée, subissent d'importants dommages entre 1942 et 1944 et sont en très grande partie reconstruits. Aujourd'hui, les trains express régionaux y sont réparés. Et en 2020, un nouveau Technicentre est inauguré, sur le même terrain, rue des Ateliers. Le bâtiment est d'une longueur

suffisante pour accueillir des trains entiers sans avoir besoin de les dételer et gagner ainsi en rapidité lors de la maintenance. Que faire, cependant, pour la gare de voyageurs ? Jean Dorian proposait le report des trains express dans une nouvelle gare de Tours, à construire dans le quartier de Beaujardin, Saint-Pierre-des-Corps ne conservant qu'une simple station de desserte locale, prévue en contrebas du nouveau pont Jean-Moulin. Le report *sine die* de cette nouvelle gare tourangelle et le maintien en fonction de la gare de Tours en cul-de-sac ont pour conséquence le maintien de celle de Saint-Pierre-des-Corps, néanmoins déportée une centaine de mètres au nord de son emplacement d'avant-guerre, en raison de l'augmentation du nombre





Saint-Pierre des-Corps



Fouraine à Grande Vitesse

La permanence d'un projet urbain est liée à celle du projet politique et social porté par un maire et une équipe municipale. Marie-France Beaufilets va assurer de nombreux mandats : trente-sept ans en tant que maire de Saint-Pierre-des-Corps, douze ans au conseil départemental d'Indre-et-Loire, seize ans au Sénat. Depuis 2012, elle préside le Centre européen de prévention du risque inondation (CEPRI). Avant 2000, la ville disposait de ressources importantes tirées de la taxe professionnelle perçue auprès des nombreuses entreprises implantées sur son territoire, dont la SNCF. Premier employeur de la ville avec environ 2 500 salariés, celle-ci apporte une manne fiscale qui dégage des moyens d'action significatifs. Saint-Pierre-des-Corps est l'une des premières municipalités qui décident, dès les années 1980, d'utiliser les droits de préemption et d'expropriation comme

outils d'aménagement, souvent au grand dam des propriétaires fonciers, maraîchers essentiellement. Dès les années 1990, la ville se dote d'un projet urbain qui préside à son changement d'image et lui permet de prendre sa place sur l'échiquier territorial tourangeau. Marie-France Beaufilets fait appel à d'éminents spécialistes pour construire cette stratégie de développement communal, tant à l'échelle de l'agglomération tourangelle qu'au niveau national. Surnommée « Madame TGV », elle milite avec le maire de Tours Jean Royer, et tous deux obtiennent en 1991 que ce vecteur de développement qu'est le train à grande vitesse, couleur bleu Atlantique, s'arrête à Tours et à Saint-Pierre-des-Corps, afin de desservir la Touraine. Pour transformer sa ville, Marie-France Beaufilets s'appuie sur les transformations que généreront l'aménagement urbain et les projets de développement économique.