

L'industrialisation de Saint-Pierre-des-Corps – Corpus documentaire

Documents textuels

La fin des diligences et des mariniers :

Le rail n'en est encore qu'à ses débuts, en 1830, lorsque le gouvernement de la monarchie de juillet décide que des trains rouleront en France

Certains sont réticents. Les opposants au rail mettent en avant des dangers moraux autant que physiques. On craint ainsi l'explosion des machines, l'inflammation de la rétine engendrée par le défilement incessant des paysages, ou encore des maladies nerveuses résultant de la trépidation des voitures (wagons de passagers). L'éminent scientifique François Arago prévoit même que « la rapide translation d'un climat à un autre produira sur les voies respiratoires des effets mortels ».

Après douze ans de débats, une loi crée sept grandes lignes partant de Paris. L'une d'elles passera par Tours.

Trois ans après Orléans, en 1846, les Tourangeaux peuvent enfin prendre le train pour Paris, au lendemain d'une inauguration en grande pompe. Dès la veille, une immense foule de curieux a envahi la ville, nombre d'entre eux ne trouvant à se nourrir et à coucher qu'en banlieue.

Coups de canon et musique militaire précèdent l'arrivée en gare du convoi royal, qui repart à Paris après. « A minuit nous arrivions à la gare de Paris, après avoir fait environ 120 lieues (480km) en moins de 12 heures si nous ne comptons pas les temps d'arrêts ».

Quel exploit ! Il n'y a guère que les entrepreneurs de diligence à faire grise mine face à ce pur-sang de la modernité qui met Tours à six heures de la capitale, alors qu'il en

faut vingt trois par la route et qu'il coûte six fois moins cher. Les mariniers de Loire, eux aussi dépités, ont compris que le transport fluvial est appelé à prendre l'eau. Navigant au mieux à 18km/h, les bateaux à aubes ne peuvent rivaliser avec le rail, qui enthousiasme Balzac dès juin 1846 : son cher château de Saché s'est rapproché de Paris et c'est à pied qu'il s'y rend depuis la gare de Tours.

Successivement neuf lignes relient Tours de 1846 à 1894 aux autres centres de la région : après Orléans en 1846, c'est le tour de Saumur en 1848, Poitiers en 1851, Le Mans en 1858, Vendôme en 1867, Vierzon en 1869, Thouars en 1876 et Sargé sur Brayes en 1891.

Le chemin de fer à Saint Pierre des Corps :

Devenue une plaque tournante de la nouvelle France ferroviaire, Tours n'a plus les moyens d'en assurer le succès. Dès 1847, la Compagnie d'Orléans déplore que l'embarcadère (première gare de Tours construite en 1846) n'ait pas été conçu sur un plan plus vaste. Aussi, afin d'éviter le « rebroussement » des trains en transit, il est décidé en 1856 de construire à Saint-Pierre-des-Corps « des courbes de raccordement direct entre les trois chemins d'Orléans, de Nantes et de Bordeaux » et une gare de passage... sans billetterie. De quoi faire réagir les municipalités de Saint-Pierre-des-Corps, Saint Avertin et La Ville-aux-Dames, mais pour la compagnie, pas question de les entendre, arguant du fait qu'aucun chemin d'accès ne mène à la station.

Il faut donc attendre la mise en état de ces voies d'accès pour que le PO finisse par accepter en 1878, de construire une recette à billets et un passage souterrain (pour accéder aux quais de l'autre côté des voies). Saint-

Pierre-des-Corps prend son véritable départ ferroviaire.

Des années plus tard, en 1910, la compagnie ferroviaire du Paris-Orléans décide d'installer à Saint-Pierre-des-Corps ses ateliers de maintenance. Toutes les locomotives et les wagons de la compagnie seront révisés et réparés dans les ateliers de la ville.

D'autres installations industrielles :

En 1864 sont fondés à Saint-Pierre-des-Corps les établissements Larmanjat. Ils se spécialisent dans la production de ciments et de produits dérivés (tuyaux, carreaux, réservoirs...). A la fin du XIXe siècle, la cimenterie compte 20 salariés sur son site de Saint-Pierre-des-Corps.

L'usine Saint-Gobain, Chauny et Cirey a été construite en 1896. Elle dépend d'une grande société industrielle existant toujours aujourd'hui. Cette usine était spécialisée dans la fabrication d'engrais phosphatés à partir de phosphate importé du Maroc. Au début de son activité, elle employait 69 salariés.

Documents photographiques :



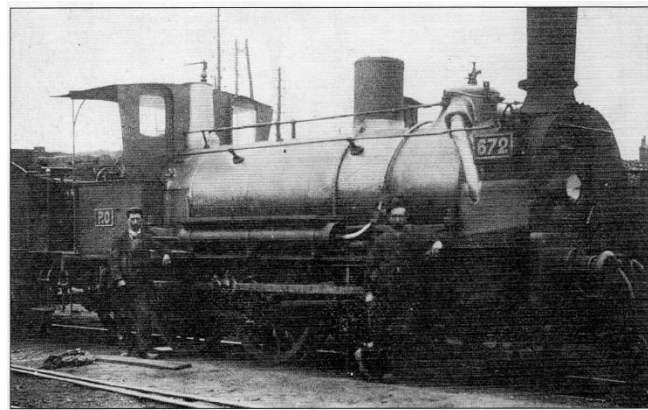
L'embarcadère, première gare de Tours.



La gare de Saint-Pierre-des-Corps, entrée du passage sous-terrain.



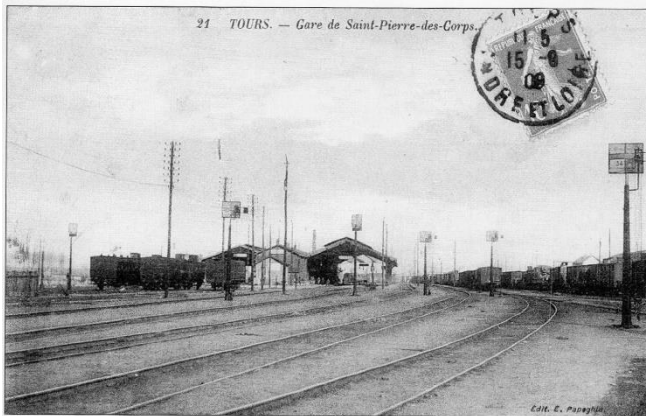
Intérieur de la gare de Saint-Pierre-des-Corps



Une locomotive à vapeur du PO (d'avant 1900) et son équipe: le mécanicien et le chauffeur.



La gare et les quais, Saint-Pierre-des-Corps.



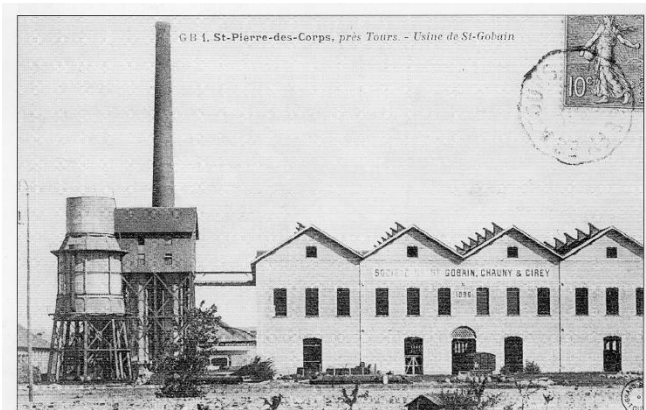
Les dépôts de la gare.



Le dépôt des machines ferroviaires et de ravitaillement vers 1911. On y entrepose rails, traverses, essieux, graviers pour les ballasts, etc.



Les ateliers de la Compagnie du PO le long du canal. En 1910, la Compagnie privée des chemins de fer de Paris-Orléans installe ses ateliers de réparation et de maintenance des locomotives. En août 1914, ils passent sous l'autorité militaire qui les utilise pour la guerre. Ils retrouvent leur vocation initiale à la fin du conflit



L'usine de Saint-Gobain, Chauny et Cirey a été construite en 1896. C'est une des rares entreprises industrielles implantées sur la commune à la fin du XIX^e siècle.

Etab^{ts} A. LARMANJAT
Fondés en 1864
 Société à responsabilité limitée au capital de 1.200.000 francs

BUREAUX & USINE :
SAINT-PIERRE-DES-CORPS (I.-&-L.)
 Téléphone : TOURS-3.18

TUYAUX EN CIMENT
CARREAUX EN CIMENT
FOSSES SEPTIQUES, RÉSERVOIRS
CLOTURES EN CIMENT
PIERRE ARTIFICIELLE

USINES :
SAINT-PIERRE-DES-CORPS (I.-&-L.) et JUVISY (S.-&-O.)
 H. C. Tours 17.381

Sources des documents et informations :

- Mémoires en image, Saint-Pierre-des-Corps, Michel Laurencin, éditions Allan Sutton, 2008
- Le chemin de fer en Touraine, de la vapeur au TGV, La Nouvelle République, 2013