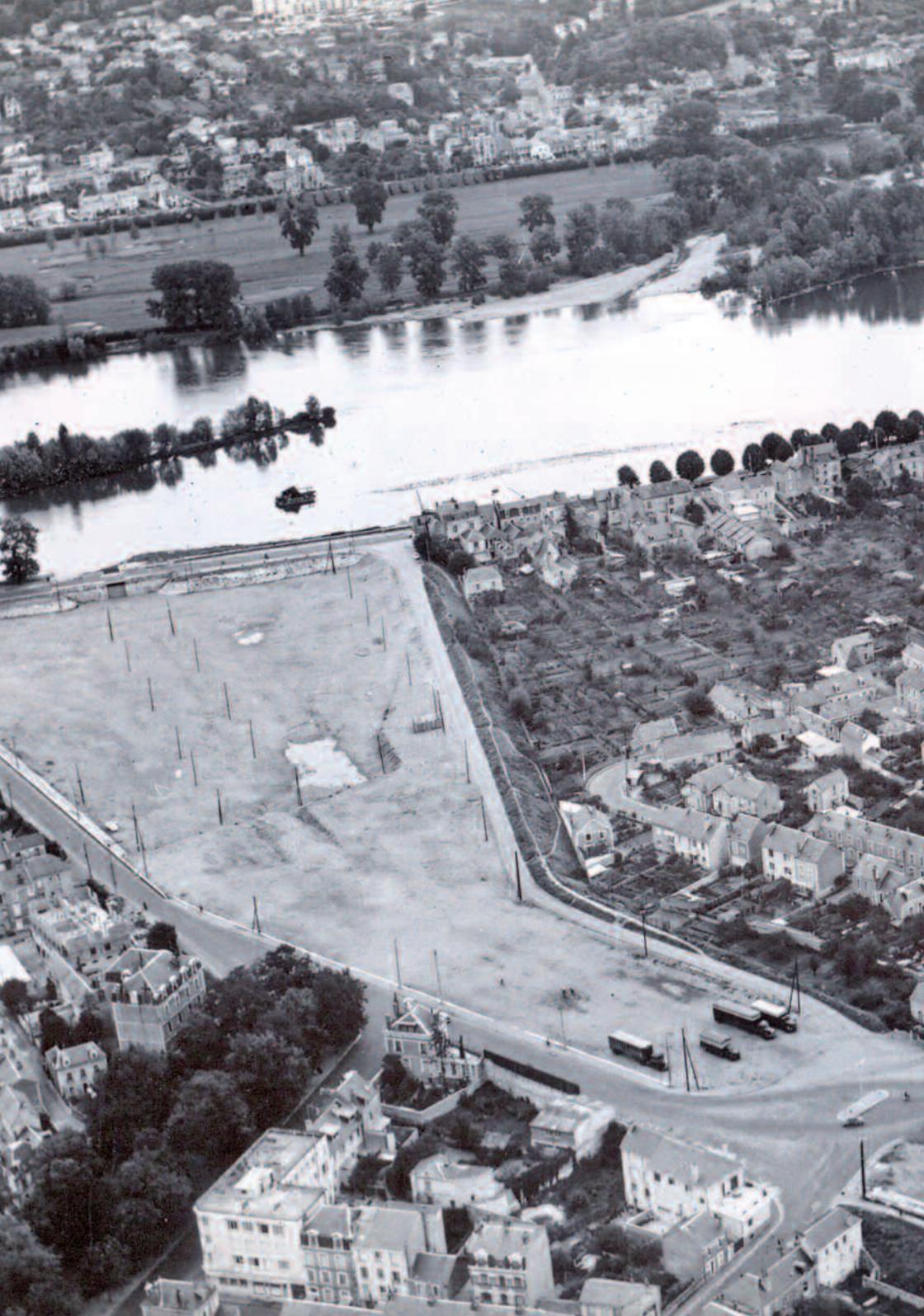


Du canal de jonction à l'autoroute A10

Deux ou trois choses
que nous savons d'eux

Tome 1
Histoire de canal

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours
Septembre 2011



Histoire de canal

SOMMAIRE

UNE NOUVELLE VOIE DE CIRCULATION	P 8
Le site originel	p 8
La construction du canal	p 11
Inauguration et limites communales	p 14
L'ESSOR DE LA NAVIGATION FLUVIALE	P 16
Développement économique et navigation	p 16
La ville et le canal	p 20
LES CAPRICES DES EAUX	P 22
Le canal accentue-t-il les inondations ?	p 22
Les grandes inondations entre 1846 et 1866	p 24
Protégeons-nous des crues	p 26
DE NOUVELLES MOBILITÉS	p 28
Le chemin de fer	p 28
Une urbanisation croissante	p 31



Le canal vers l'écluse, première moitié du XX^e siècle, ADH

Avec le précieux concours de Jean-Luc Porhel, directeur des Archives, de la Documentation et du Patrimoine de la ville de Tours, de Nathalie Guy, Archives Municipales Contemporaines de la ville de Tours, d'Anne-Jeanne Udron et Régine Malveau, Archives Départementales d'Indre-et-Loire, de Roger-Bernard Bouyerie, président de l'association des Amis du Cher canalisé, de Vincent Loison, ingénieur, Syndicat du Cher canalisé, de Daniel Schweitz, bibliothécaire de la Société Archéologique de Touraine, et de Frédéric Dagès, ingénieur des travaux publics, Direction Départementale des Territoires, section fluviale.

INTRODUCTION

Comme quelques autres villes en France, Tours a la particularité d'être traversée en son centre par une grande infrastructure autoroutière, l'autoroute A10. Certains lui reprochent de couper l'agglomération tourangelle en deux parties, d'autres constatent la pollution générée par les déplacements de véhicules et de camions, d'autres enfin y ont vu et y voient encore un formidable facteur de développement économique pour la ville. Quelle que soit l'opinion que l'on puisse en avoir, l'autoroute fait partie du paysage tourangeau, et comme beaucoup de voies de circulation, elle raconte une histoire, l'histoire des déplacements certes, mais aussi et surtout l'histoire urbaine de Tours.

Ouvert au début des années soixante-dix, cet étrange élément urbain familier des Tourangeaux a remplacé une autre infrastructure de transport qui traversait la ville depuis le début du XIX^e siècle, il s'agissait du canal de jonction du Cher à la Loire, appelé aussi canal de Berry. De la navigation fluviale à l'automobile il pourrait sembler n'y avoir qu'un pas. Pourtant, depuis l'ouverture du canal jusqu'à la mise en circulation de l'autoroute se sont écoulées près de 150 années au cours desquelles la ville de Tours n'a cessé de se développer, alors même que les questions de mobilité et de mode de transport ont considérablement évolué.

L'ambition de ce dossier est de rappeler l'histoire de ces grandes infrastructures de circulation dont l'influence a largement dépassée les murs d'enceinte de la bonne ville de Tours. Les traces d'une mémoire liée au canal et au projet de l'autoroute nous conduiront à mieux comprendre le processus territorial et politique qui marque aujourd'hui la limite entre les communes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps. Cela nous amènera également à analyser les annales des transports et du développement industriel de Tours et de ses environs, tout en approchant un versant de l'histoire tourangelle encore très présent, la batellerie. Historiquement ces infrastructures ne sont pas dissociables des caprices de la nature, les crues, et de leurs conséquences, les inondations. Car même si nous nous sentons peut-être moins concernés par ces questions aujourd'hui, elles constituaient la préoccupation dominante de nos aïeux en matière d'aménagement.

Dans ce premier tome, nous focaliserons notre approche sur le canal, en analysant les raisons qui ont poussé à sa construction et les conséquences que cela a pu avoir sur le développement urbain de Tours et sur les activités liées à la batellerie. Il sera bien sûr question de navigation, d'industrialisation, mais également, ne l'oublions pas, de l'eau. Quand fleuves et rivières navigables façonnent le visage d'une ville, **histoire de canal**.

UNE NOUVELLE VOIE DE CIRCULATION

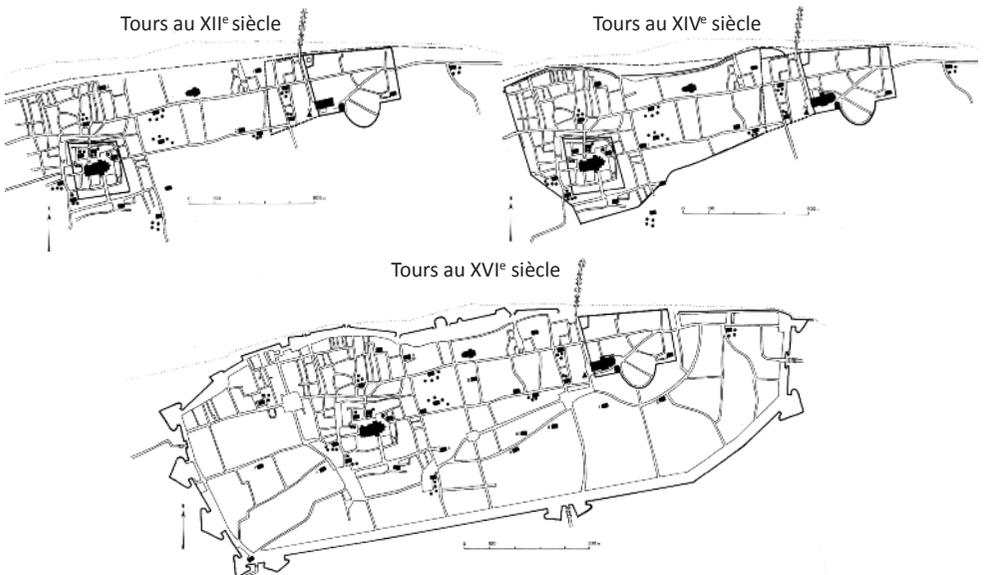
La navigation fluviale a toujours été un mode de déplacement privilégié pour les villes installées en bordure d'un fleuve ou d'une rivière. Tours n'échappe pas à la règle et la ville bénéficie même de la proximité de deux cours d'eau desservant une vaste région. La Loire, bien sûr, dont le bassin s'étend depuis le massif des Cévennes jusqu'à son embouchure dans la région de Nantes, mais aussi le Cher, qui prend sa source au nord du massif central, dans la Creuse, pour se jeter dans la Loire, quelques kilomètres avant Villandry. Ces éléments naturels sont des atouts pour le commerce et le développement de la ville ; on songe très tôt à les rendre navigables.

Le site originel

À la fin du XVIII^e siècle, la ville de Tours a déjà pris sa forme moderne. La route d'Espagne, qui arrive par le nord, avenue de la Tranchée, et le boulevard de la ceinture de rempart au sud structurent la ville selon deux axes nord/sud et est/ouest. À l'extrémité est de la ville intramuros se trouve la paroisse de Saint-Pierre, autour de l'église appelée Saint-Pierre-Ville (aujourd'hui église Saint-Pierre dans le quartier Blanqui). Cette paroisse a été séparée de ses terres agricoles et d'une partie de son faubourg par la construction de l'enceinte du XVII^e siècle qui n'intègre pas ce qu'on appelle aujourd'hui le vieux Saint-Pierre, à l'époque un bâti principalement rural de grandes fermes. La Révolution française conduit à un redécoupage des communes et c'est ainsi que les anciennes terres de la paroisse de Saint-Pierre, au sud de Tours, ainsi que les terrains de la varenne à l'est, deviennent la commune indépendante de Saint-Pierre-des-Corps. Le canal de jonction du Cher à la Loire aboutira dans la Loire à l'emplacement de la limite communale entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps, au niveau du rempart, à l'est de l'église Saint-Pierre. Ce site qui était jusqu'alors l'extrémité est de la ville de Tours va devenir un nœud de communication et un pôle urbain relativement important.



Vue en dessin de Tours au début du XVII^e siècle, depuis le coteau nord du Cher. On aperçoit à l'ouest le ruau Sainte-Anne qui relie le Cher à la Loire du côté de Saint-Martin, AMH



Plans de Tours à différentes époques, on remarque bien l'église de Saint-Pierre, d'abord hors-les-murs à l'est, puis finalement intégrée aux remparts du XVII^e, AMH

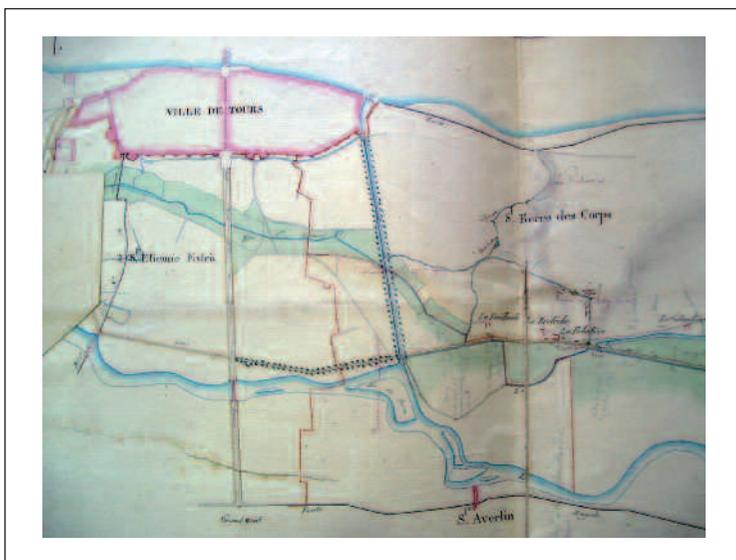


Relevé du ruau Sainte-Anne avant les travaux de comblement, dossier de travaux pour le creusement du canal, 1825, ADH

Les jonctions naturelles entre le Cher et la Loire étaient nombreuses, il en existait même une à Tours, à l'ouest du faubourg de Châteauneuf (quartier des Halles), on l'appelait le ruau Sainte-Anne. Au départ, il s'agissait d'une jonction naturelle, mais au vu de son utilité, l'homme a peu à peu aménagé son lit pour pouvoir y faire passer des embarcations et y faciliter la navigation marchande. On songea au XVIII^e siècle à canaliser le ruau, mais faute de moyens, on préféra abandonner le projet et privilégier des travaux le long du Cher, prémices de la canalisation. En effet, à partir de 1772, on effectua d'importants travaux sur les berges du Cher, principalement la construction de digues et on combla une partie du ruau Sainte-Anne (1774), dont les problèmes d'insalubrité devenaient plus néfastes pour la ville que le maigre réseau de circulation que la rivière représentait entre Cher et Loire. Le projet de canalisation n'était cependant pas abandonné et les événements de la fin du siècle repoussèrent le projet au siècle suivant.

La construction du canal

En 1807, par décret impérial, il est décidé la canalisation du Cher. Les travaux pour la réalisation du "canal du Cher" sont très importants et ils dureront plusieurs décennies (jusqu'en 1839). Le canal sera long de 320 kilomètres et comptera près de 115 écluses. L'idée est de pouvoir transporter voyageurs et marchandises depuis Montluçon jusqu'à Nantes, en passant par Bourges, Vierzon et Tours pour rejoindre la Loire. On parle déjà d'un canal de jonction et au début des années vingt, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées proposent trois tracés différents. Le premier tracé imaginait un canal partant du château de Cangé sur la commune de Saint-Avertin et rejoignant la Loire au niveau de l'église de Saint-Georges. Le second, correspond au tracé actuel de l'autoroute, avec tout de même un léger décalage puisqu'il se terminait dans la Loire au niveau du rond-point des Français Libres et non sur la commune de Saint-Pierre. Le dernier tracé enfin, empruntait le lit de l'ancien ruau Sainte-Anne, mais il n'est pas retenu car le fond du ruau est peu perméable et les travaux de terrassement auraient été trop chers. C'est finalement le deuxième tracé qui l'emporte car il présente de nombreux avantages et a le mérite de ne pas soulever de problèmes techniques trop importants comme pouvaient le faire les deux autres.



Plan du canal de jonction, dossier de travaux pour le creusement du canal, 1825, ADH

Elle était située le long de la grande voie qui reliait Caesarodunum à Orléans (actuelle rue Blanqui). Cette découverte a confirmé l'hypothèse selon laquelle la ville de Saint-Pierre-des-Corps devait son nom à la présence des corps d'une nécropole près de l'église Saint-Pierre. Il s'agirait de l'une des premières nécropoles chrétiennes de Tours.

Le canal de jonction, achevé, est long de 2.432 mètres et large de 12 mètres, à chacune de ses extrémités sont aménagées des gares d'eau : la gare du canal, côté Loire, et le port de Rochepinard, côté Cher. Deux écluses sont également construites dans le canal pour permettre aux bateaux de rattraper le dénivelé entre les deux cours d'eau. L'une se situe à l'entrée du canal, côté Cher, l'autre juste avant la gare du canal. Les écluses ont un gabarit dit "Freyssinet", c'est-à-dire 38 mètres de long sur 5,20 mètres de large, ceci limite donc la taille des bateaux. Le principe de la navigation sur le canal est de maintenir un niveau minimum d'eau dans le canal afin de garantir une circulation possible des navires même en cas de baisse du niveau d'eau des rivières en période de sécheresse par exemple. Le niveau de l'eau ne descend pas à l'étiage en dessous de 1,50 mètre. Un chemin de halage empierré est aménagé côté Saint-Pierre, ainsi qu'un chemin de contre halage, pavé. La digue de la gare du canal et les levées sont plantées d'Ormeaux et de Peupliers suisses pour agrémenter ces chemins et faire écho aux promenades des boulevards de Tours.



Plan de l'embouchure du canal côté Cher, dossier de travaux pour le creusement du canal, 1825, ADH

Inauguration et limites communales

Le canal de jonction, qui n'est autre que l'aboutissement du "canal du Cher", devenu "canal du duc de Berry", est inauguré le 4 novembre 1828. Il doit son nom au fils de Charles X, duc de Berry, qui a été assassiné en 1820 par un républicain, le canal prendra plus tard, sous Louis-Philippe (1830) le nom de "canal de Berry". La circulation est possible sur le canal de jonction depuis octobre 1827, mais c'est à l'occasion de la fête en l'honneur du roi Charles X que l'on inaugure la jonction du Cher à la Loire en grandes pompes. L'archevêque, accompagné de tout le clergé de la ville, bénit le canal avec le cérémonial accoutumé. C'est une fête importante pour la ville, qui marque l'essor de la navigation fluviale et le début d'une grande période de développement économique et industriel lié aux activités de transports.

Le canal modifie profondément le paysage des varennes de Tours. À l'est de la ville, les varennes de Saint-Pierre-des-Corps et de La Ville-aux-Dames sont coupées de Tours par le canal, qui malgré plusieurs ponts en bois constitue une



Plan des nouvelles limites des communes de Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin et Joué lès Tours, 1854, AMH

frontière physique importante. De plus, les rangées d'arbres plantés sur la levée accentuent considérablement l'effet de perspective au travers des varennes. Une partie de la commune de Saint-Pierre-des-Corps se situe à l'ouest du canal, héritage des terres de la paroisse de Saint-Pierre au sud des remparts. Détachée de son église prise dans les murs de Tours, la commune se trouve ainsi séparée d'une partie de ses terres. L'annexion par Tours de la commune de Saint-Etienne (au sud-ouest des remparts du XVII^e) en 1846 vient accélérer le processus de nouvelle délimitation des communes. Contre l'avis de Saint-Pierre-des-Corps et de Saint-Avertin, Tours récupère tous les terrains situés à l'ouest du canal, tandis que ceux situés à l'est reviennent à Saint-Pierre. Les nouvelles limites sont fixées en 1854, et n'ont pas bougé depuis. La limite communale entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours n'est donc pas issue de la volonté d'un ingénieur de tirer un trait rectiligne entre les deux communes, mais elle est une retombée du passage du canal à cet endroit. Il faut rappeler qu'à l'époque l'urbanisation de Saint-Pierre-des-Corps est très modeste, la ville reste une commune rurale dont l'activité principale est la culture maraîchère. Si l'on excepte la partie nord du canal qui débouche dans le faubourg de Saint-Pierre, le reste des berges n'est pas du tout urbanisé et le canal constitue une grande infrastructure isolée au milieu des champs de culture.



L'ESSOR DE LA NAVIGATION FLUVIALE

La construction du canal a eu une influence sur la vie économique tourangelle, mais également sur le développement de la ville et le trafic fluvial de façon générale.

Développement économique et navigation

Dès 1829, l'Etat commande un premier rapport pour analyser l'impact de l'ouverture du canal de jonction sur le trafic fluvial. Il s'avère que les conséquences en termes d'affluence de trafic ne sont pas spectaculaires, tout du moins dans un premier temps, et que jusqu'en 1834 le trafic sur le canal est inférieur à 20.000 tonnes, mais s'en approche de plus en plus. En 1829 apparaissent les premières liaisons par bateaux à vapeur d'Orléans à Nantes, le temps de trajet est considérablement réduit et le trafic augmente légèrement sur la Loire et sur le Cher, donc par conséquent, sur le canal de jonction. Certains bateaux à vapeur explosent par accident et il faut attendre 1834 pour que soit mis en place un nouveau système à vapeur plus sûr. Ce nouveau moteur donne naissance à la compagnie des "inexplosibles", qui transporte jusqu'à 250 passagers par jour, il ne faut alors que deux jours de navigation pour joindre Orléans à Nantes.

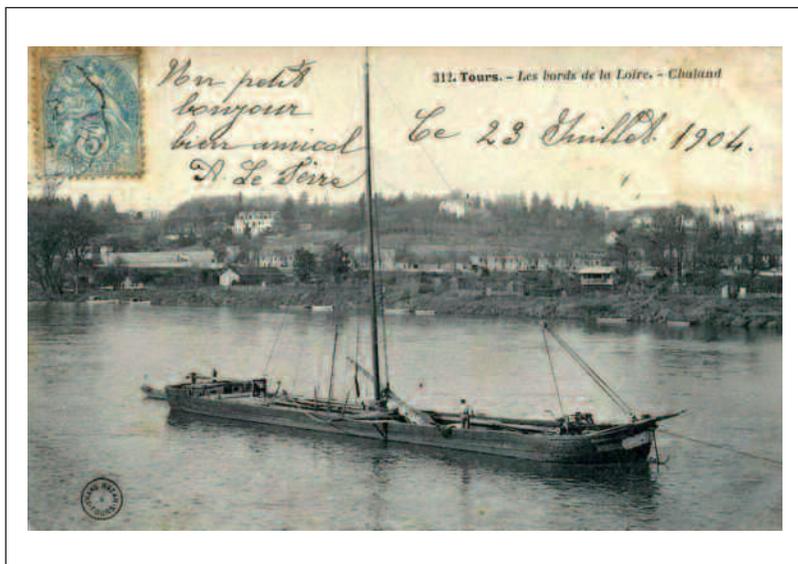


La gare du canal, gravure de William Turner, 1837, AMH

En 1835, le trafic sur le canal de jonction dépasse 20.000 tonnes par an, il croît fortement à partir de 1840 pour atteindre plus de 60.000 tonnes en 1845, 1849 et 1850, le canal est alors à son apogée. Sur la Loire, à la veille de l'arrivée du chemin de fer (1846), le trafic fluvial est de 400.000 tonnes par an pour environ 40.000 bateaux. Le transport de marchandises est le plus important, mais on trouve aussi beaucoup de voyageurs. Tours représente une plate-forme importante d'échange et le transit de nombreuses marchandises par voie navigable en fait un nœud privilégié de communication et de négoce. De plus, la vitalité économique de la ville a des répercussions sur le trafic, puisque l'extension urbaine consomme des matériaux qu'il faut importer. Les pourcentages varient en fonction des années, mais le trafic sur le canal concerne majoritairement le transport de matériaux de construction, comme la pierre de Bourré et le bois. À son ouverture, le canal sert également à transporter des métaux et de la houille qui alimentent les fonderies et les entreprises de métallurgie qui fournissent des armes et du matériel à l'armée. On transporte également quelques denrées alimentaires et notamment du vin. Avant l'arrivée des bateaux à vapeur, il fallait parfois 15 jours pour relier Tours à Orléans si les vents n'étaient pas favorables, le vin tournait alors au vinaigre et c'est la raison pour laquelle de nombreuses vinaigreries s'ouvrent dans l'orléanais. Le canal de jonction est une aubaine pour les marchands et les mariners, il fait gagner presque 40 kilomètres aux navigants du Cher pour rejoindre la Loire et favorise les activités économiques dans les ports de Tours.



Chaland sur la Loire à Tours, début XX^e siècle, carte postale



Chaland sur la Loire à Tours, début XX^e siècle, carte postale

La Loire et le Cher (même partiellement entretenus pour la navigation) sont des cours d'eau à faible tirant, c'est pourquoi les bateaux qui y naviguent sont à fond plat comme la gabarre ou le chaland (d'environ 30 mètres de long sur 5 mètres de large). Ils peuvent transporter de nombreuses marchandises et craignent moins les bancs de sable. Sur le canal de Berry circulent des bateaux à plus petits gabarits, les berrichonnes, des embarcations de 27,5 mètres sur 2,60 mètres qui peuvent passer les écluses du Cher canalisé, plus petites que les écluses du canal de jonction. Les bateaux naviguent grâce à une voile lorsque le vent leur est favorable, sinon, ils utilisent le chemin de halage le long du canal, le principe est simple : le bateau est tiré à l'aide d'une corde par la force physique depuis la berge du canal. Le halage est très souvent assuré par des animaux, chevaux ou mulets et parfois par des hommes. Cette activité entraîne l'installation de bâtiments de relais le long du canal comme il en existait au niveau de la gare du canal à Tours.

Ces types de transport spécialisé engendrent pléthore de métiers liés à la navigation fluviale. Les éclusiers qui assurent le passage des bateaux par les écluses et leur entretien, les barragistes qui s'occupent des barrages comme leur

nom l'indique et les mariniers qui transportent les marchandises et participent parfois au halage. Les premiers éclusiers choisis pour s'occuper des écluses du canal de jonction sont d'anciens mariniers, ils habitent dans les maisons éclusières en pierre de Bourré construites le long du canal et ont en charge la conservation du canal, de ses ouvrages, de ses plantations et du passage des bateaux. La société tourangelle est alors très liée à l'activité fluviale et les éclusiers sont des personnages importants qui assurent la bonne marche de l'activité commerciale et contrôlent le niveau d'eau du canal en cas d'inondation. Nous verrons que cela n'est pas sans conséquences en cas de graves crues.

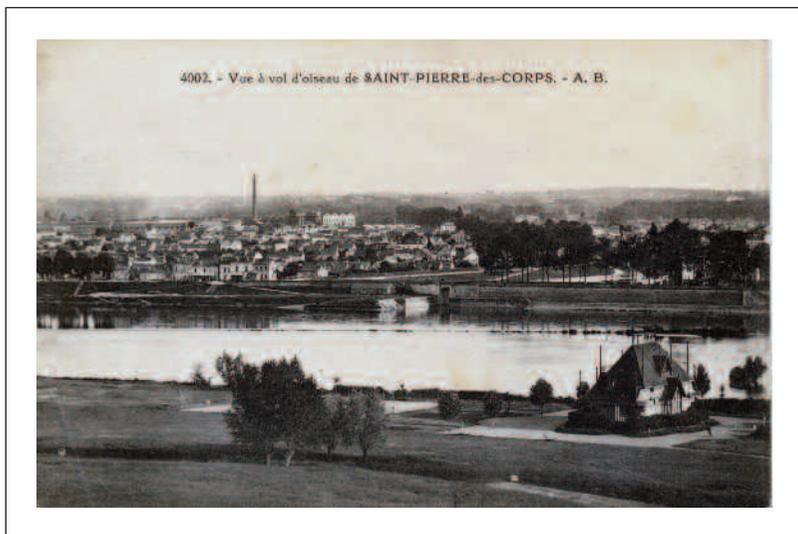


Halage, N.D., ACC

La ville et le canal

Au milieu du XIX^e siècle, la navigation sur le canal de jonction est à son apogée, la ville de Tours connaît une grande expansion urbaine, marquée par l'annexion de la commune de Saint-Etienne en 1846 et par le réajustement des limites communales de 1854. La ville ne peut plus s'étendre à l'est puisqu'elle butte sur le canal, en revanche, elle peut commencer à urbaniser les anciennes terres de la paroisse de Saint-Pierre, au sud du boulevard Heurteloup. En 1881, la commune de Saint-Pierre-des-Corps compte 435 maisons, dont 200 qui sont installées le long du canal. Le faubourg reste rural et agricole, mais le vieux Saint-Pierre, juste derrière la barrière d'Octroi de la route de Montlouis (le bâtiment existe encore) se développe grâce au canal.

S'il favorise le développement urbain, le canal n'est pas à l'origine de l'installation d'usines sur ses berges. Le développement de zones industrielles le long du canal sera plus tardif et principalement dû à l'activité croissante du chemin de fer arrivé en 1846. Le trafic sur le canal est avant tout lié à des activités de négoce, aux productions artisanales, à l'armement et à la construction. Certes,



Vue de Saint-Pierre-des-Corps et de l'embouchure du canal, début XX^e, carte postale

une partie des marchandises qui transite par le canal est destinée à la production industrielle, mais peu d'entreprises viennent s'installer le long du canal au XIX^e siècle et c'est surtout l'activité des ports à chacune de ses extrémités qui stimule le développement industriel.

Le canal fait donc figure au XIX^e siècle d'une contradiction urbaine en termes d'occupation du territoire. Il facilite les circulations à l'échelle nationale, favorise le commerce, les échanges et stimule l'activité économique. Au niveau local, il constitue une frontière physique entre Tours et ses varennes et empêche l'urbanisation spontanée, les constructions nouvelles se heurtant aux levées du canal, près desquelles il est interdit de construire pour des raisons de sécurité.



Tours, canal de jonction du Cher à la Loire, écluse de Rochepinard, début XX^e, carte postale

LES CAPRICES DES EAUX

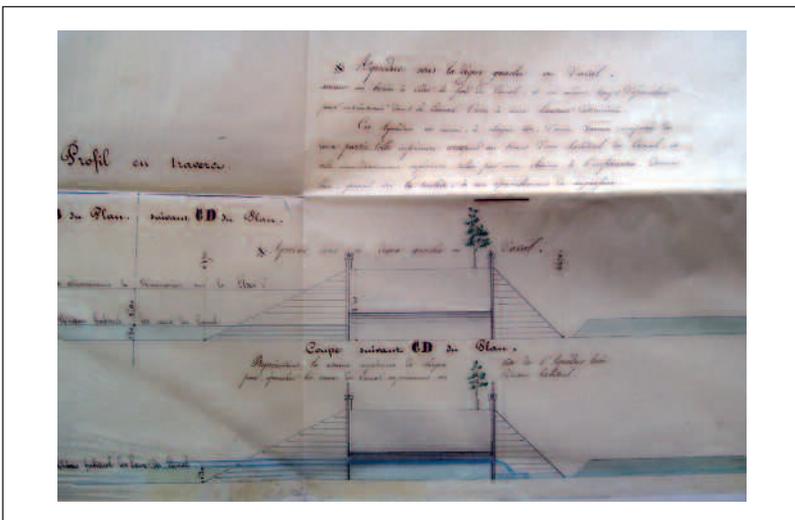
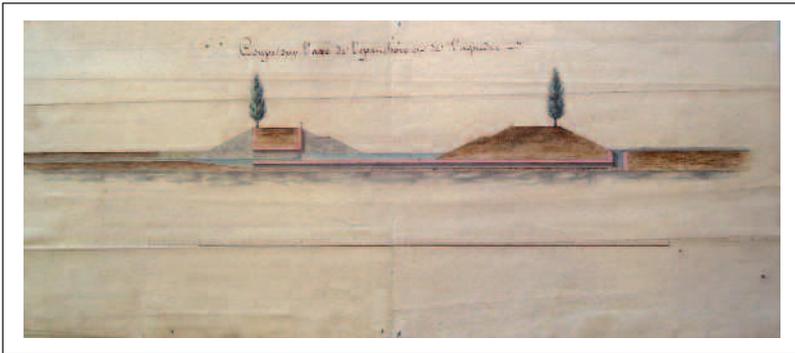
Une autre difficulté est soulevée par la construction du canal. Les eaux des rivières comme le Cher ou la Loire peuvent être coupables de nombreux méfaits et il est essentiel de prévenir les risques et d'anticiper les crues pour protéger les populations qui vivent près du fleuve. Le canal et la navigation fluviale sont autant impliqués dans la prospérité de la ville de Tours et de ses environs qu'ils sont à l'origine de grands malheurs. Creuser un canal dans les varennes a modifié le rapport des rivières avec leur lit, d'autant que comme nous l'expliquions plus haut, l'étiage du canal est au-dessus de celui du Cher et de la Loire. Dans l'esprit des populations qui ne maîtrisent pas forcément le savoir technique, le canal peut être impliqué dans l'augmentation de l'aggravation des crues.

Le canal accentue-t-il les inondations ?

Le 22 février 1829, seulement deux ans après l'ouverture de la circulation fluviale, quelques habitants de Saint-Pierre-des-Corps, principalement des fermiers, envoient une pétition à la préfecture pour se plaindre des inondations qui seraient générées par le creusement du canal. "Les inondations [sont] préjudicieuses considérablement à nos récoltes. (...) Il serait nécessaire que les eaux provenant du filet de Montlouis ne se jetteraient plus dans le canal mais qu'elles passeraient par dessous par le moyen d'une arche". Une enquête est lancée et l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées fait un rapport deux ans plus tard en septembre 1831 : "(...) il suffit que l'éclusier ait l'attention de tenir toujours l'eau du canal au niveau de l'étiage". L'idée d'un siphon qui permettrait l'écoulement des eaux en dessous du canal (et limiterait donc la montée de l'étiage du canal en période de crue) avait déjà été soulevée lors de sa construction, mais faute de moyens, on s'en était tenu à un système d'évacuation des eaux de terre par le canal. L'ingénieur finit son rapport en expliquant qu'il est normal que les habitants de Saint-Pierre-des-Corps souhaitent tirer parti de la construction récente d'un canal à proximité de leurs fermes, mais que les crues ne sauraient être le résultat de l'existence de celui-ci.

Au-delà du simple différent "technique" il est intéressant de remarquer qu'à cette époque le canal est déjà considéré comme une "brèche" dans le système de défense contre les crues. En 1842, une nouvelle pétition allant dans le même sens est envoyée au préfet. Le maire de Saint-Pierre-des-Corps écrit lui aussi au préfet pour demander la suppression des vannes afin de les remplacer par un

siphon ou un aqueduc tuyau. La construction d'un tel ouvrage a finalement lieu mais ne sera achevée qu'en 1870, au terme de nombreux travaux. En 1855, après la première grande crue de 1846, le préfet annonce au maire de Tours le démarrage de travaux sur la vanne du milieu qui n'est pas assez haute, et qui pourrait entraîner l'accentuation des inondations sur la plaine ouest (côté Tours donc). Le canal n'est donc pas sans conséquences sur la protection de la ville face aux crues.

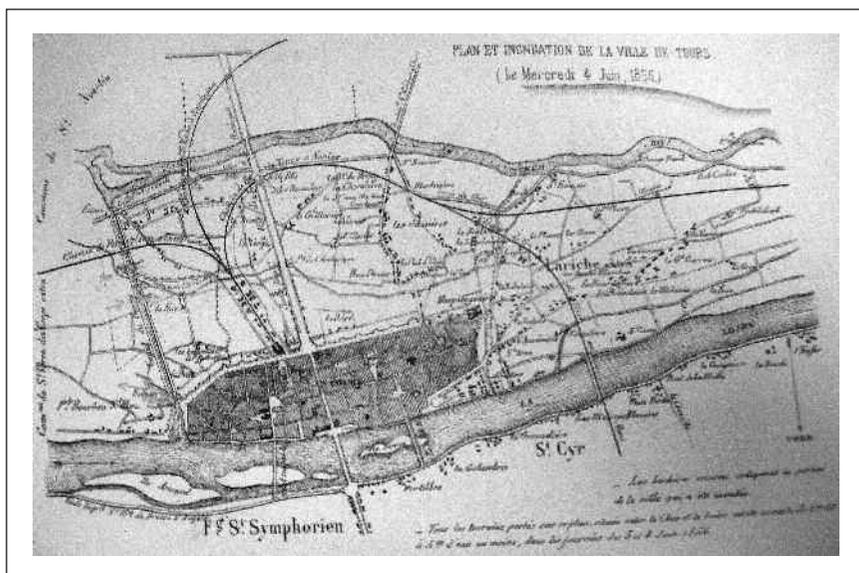


Documents techniques de l'aqueduc d'évacuation des eaux sous le canal, dessinés en 1825 avec les documents de réalisation du canal, mais réalisés seulement à partir de 1840, ADH

Les grandes inondations entre 1846 et 1866

En 1846, 1856 et 1866 ont lieu trois grandes crues qui ont profondément marqué les esprits du siècle. Les deux premières touchent la ville de Tours tandis que la dernière l'épargne, mais n'est pas aussi magnanime avec la ville de Saint-Pierre. Le 17 février 1857, Napoléon III déclare, lors de son discours à l'ouverture de la session législative, "Je tiens à honneur qu'en France, les fleuves comme la révolution rentrent dans leur lit et qu'ils ne puissent plus en ressortir".

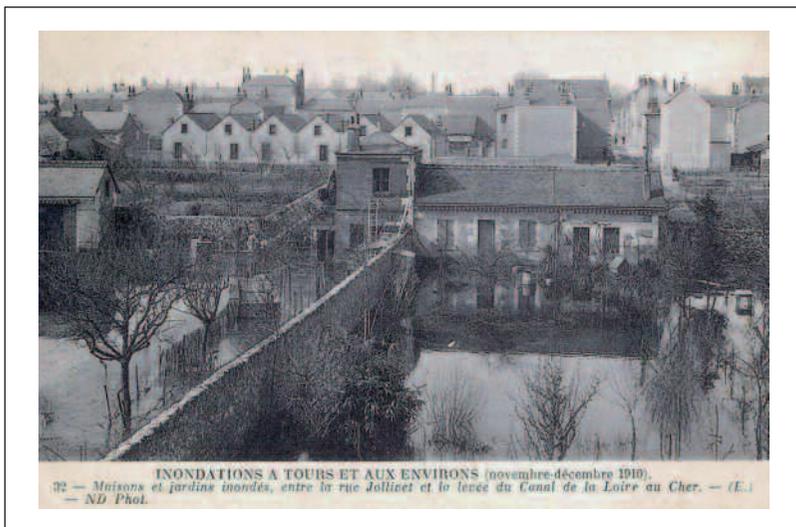
La crue de 1856 est la plus désastreuse, elle ne touche pas que la Loire et concerne de nombreuses villes et rivières en France. Un contemporain Tourangeau nommé Rouillé-Courbe, raconte les événements dans un ouvrage qu'il publie en 1858. Il rappelle que la crue fait monter l'eau à 7,55 mètres au-dessus de l'étiage et que, comme La Ville-aux-Dames, les varennes de Saint-Pierre-des-Corps sont inondées par la brèche de Rochepinard lorsque s'ouvre celle de la gare du canal, qui entraîne une destruction des ponts et des écluses. Les habitants de Saint-Pierre-des-Corps sont alors pris entre deux eaux et doivent attendre les secours. Ils se réfugient, isolés, pendant trois jours et trois nuits sur la levée du canal battue par les flots de la Loire et du Cher.



Plan des inondations de Tours 1856, ouvrage de Rouillé-Courbe, 1858

Les terres cultivables sont ensablées à hauteur de 80 centimètres et 66 hectares ne pourront plus être mis en valeur, la perte est estimée à l'époque à presque 650.000 Fr. "Cette population naguère aisée, maintenant réduite à la misère, campant en plein air, en face de ses habitations détruites ou abandonnées". Il faut rappeler que la ville de Saint-Pierre-des-Corps est "prise" entre trois levées qui font d'elle une "baignoire" en cas de crue : la levée de Rochepinard au sud, la levée de la Loire au nord et la levée du canal à l'ouest.

Rouillé-Courbe revient sur la responsabilité du canal dans la gravité des inondations, "le canal devait sauver la ville, mais cela est faux, l'ouverture du siphon, brèche dans la gare, est responsable de l'inondation des varennes et du midi, les remparts ou anciennes murailles conservées auraient été plus utiles que le canal mis en amont de la ville puisqu'il n'a plus aujourd'hui aucune utilité commerciale". Nous sommes en 1858 et le trafic sur le canal de jonction a considérablement diminué depuis la mise en service du chemin de fer entre Orléans et Nantes. Dans les esprits, l'enceinte du XVII^e siècle protégeait mieux des inondations que ne le fait le canal, dont les nombreuses "brèches" (siphon, vannes, etc.) mettent en péril les varennes. L'inondation de 1866 est anticipée et si les varennes de Saint-Pierre sont une fois de plus inondées, les habitants ont pu désertier la ville avant la catastrophe, protégeant ainsi au moins leur vie.



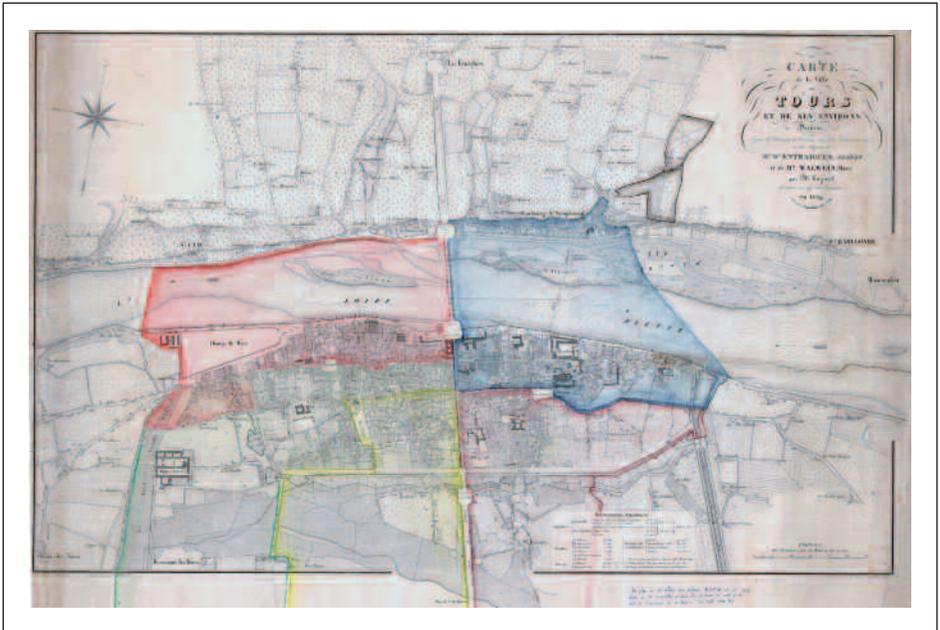
Crue du Cher en 1910, maisons entre la rue Jolivet et la levée du canal de la Loire au Cher, carte postale

Les inondations font de nombreux dégâts matériels et l'Etat alloue alors des compensations aux préjudices portés. Le montant versé est fixé par des textes et ne tient pas compte de la condition sociale de la personne sinistrée. La municipalité de Saint-Pierre-des-Corps réfute cette façon de procéder et estime que sa population indigente et très touchée par les inondations doit percevoir des indemnités plus élevées. Le Journal d'Indre-et-Loire du lundi 13 et du mardi 14 janvier 1868 fait état de la démission de la moitié du conseil municipal de Saint-Pierre-des-Corps pour "mauvaise répartition des biens des sinistrés". L'administration de la commune, dont un adjoint au maire aisé se serait gracieusement rétribué, n'a pas respecté la réglementation visant la répartition des indemnités, eu égard à l'indigence de leurs concitoyens. Cette anecdote, qui n'est pas la seule de ce genre, montre à quel point les conséquences des inondations sont bien plus vastes que simplement matérielles et peuvent être politiques. Saint-Pierre-des-Corps, depuis la construction du canal, a le sentiment de ne pas avoir pu profiter de son incidence économique et d'avoir surtout subi les défaillances en matière de protection contre les crues.

Protégeons-nous des crues

Suite aux grandes crues, l'Etat lance un projet de consolidation de la levée du canal, à l'extrémité du boulevard Heurteloup en 1857, cette levée tiendra face à la crue de 1866 et protégera Tours d'une nouvelle inondation. Entre 1860 et 1864 est réalisé le renforcement des levées du canal avec les matériaux de démolition des remparts. Ces travaux sont à l'origine d'un contentieux entre l'entreprise Lamotte (entrepreneur des travaux publics) et l'Etat, l'affaire n'a pas trop de répercussions sur l'avancée des travaux, mais elle alimente cette idée que le canal, qui connaît de moins en moins de trafic, cause plus de problèmes qu'il n'est bénéfique pour la ville. En 1868-1869 on procède à l'élargissement de la levée ouest du canal (grande levée du Tours), la préfecture fait état de l'achat de terrains pour cet élargissement, les berges ne sont alors que peu urbanisées. La même année la décision est prise de fermer la gare du canal en temps d'inondation, ceci pour éviter les brèches (comme celle de 1856). En 1875 on établit un garde-corps le long de la levée, on ferme le canal pendant les travaux. Entre 1878 et 1879, on consolide la levée de la Loire et on exhausse celle de Rochepinard.

Cette série de travaux qui fait suite aux traumatismes des grandes inondations donne le sentiment qu'il faut "réparer" les défaillances du canal. Les propos durs de Rouillé-Courbe concernant "l'inutilité commerciale" sont à relativiser, car même si le trafic est en baisse il reste relativement important jusque dans les années 1870. Néanmoins, cela rend bien compte d'un état d'esprit général autour du canal et donc son impact dans les catastrophes naturelles du milieu du siècle. Après l'euphorie du début du siècle, le canal apparaît désormais comme un handicap pour la ville, l'arrivée du chemin de fer ayant porté un coup sérieux à sa pertinence économique.



Plan de Tours avant l'arrivée du chemin de fer, 1839, AMH

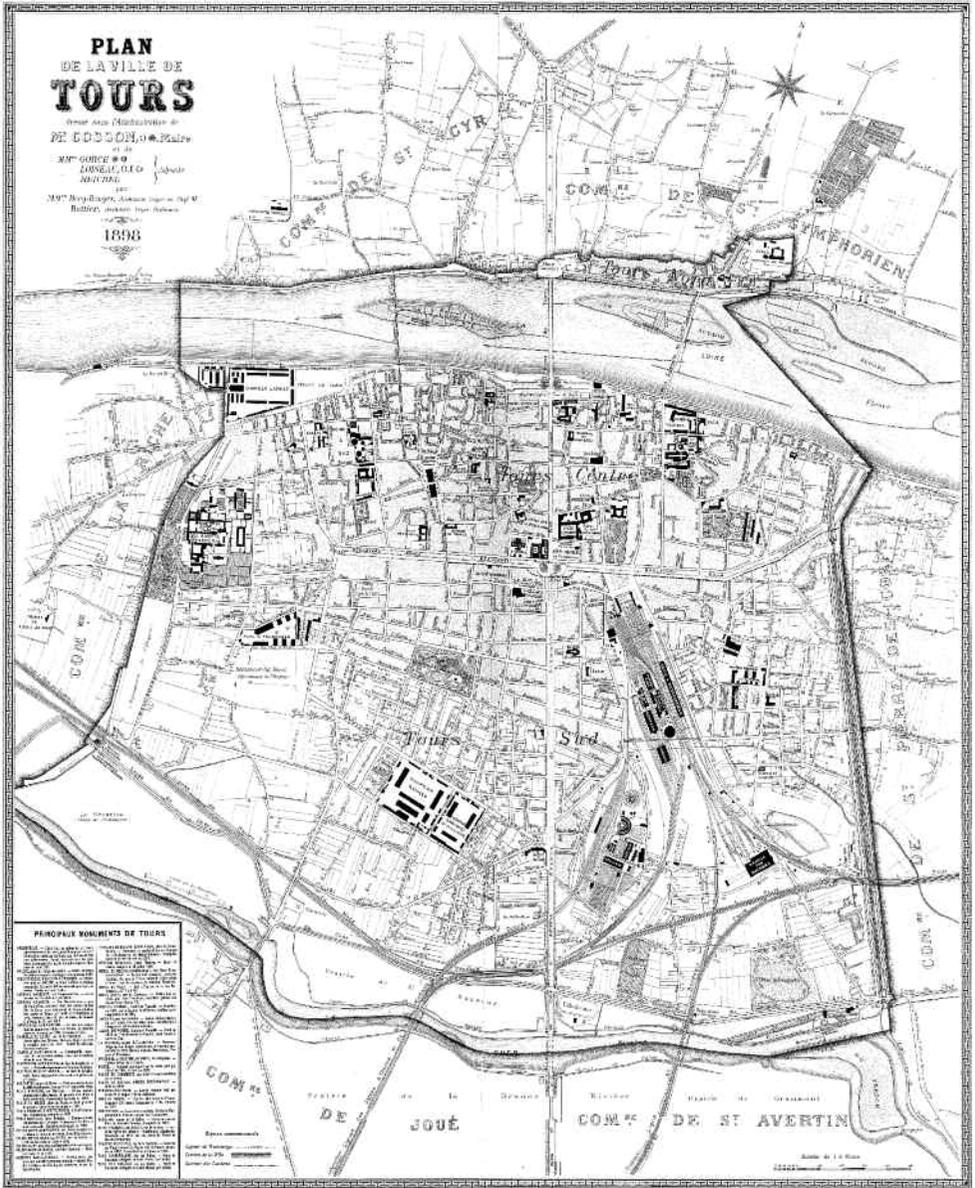
DE NOUVELLES MOBILITÉS

Nous l'avons déjà évoqué, l'arrivée du chemin de fer à Tours et le développement progressif de ce réseau ont considérablement influencé le trafic du canal. D'abord complémentaires, les deux réseaux vont vite entrer en concurrence et le combat est loin d'être équitable. Peu à peu, pour des raisons économiques mais aussi parce que les mobilités de la société changent, le canal va tomber dans la désuétude et certains signes "urbains" ne trompent pas.

Le chemin de fer

Dès 1844, la ligne Paris-Orléans gagne Tours par l'est, elle ne sera inaugurée qu'en 1846 avec la construction de la gare en centre-ville. La navigation sur la Loire est profondément touchée, même si dans un premier temps les bateaux à vapeur prennent le relais du chemin de fer entre Tours et Nantes, puisque la ligne ne sera ouverte qu'en 1852. Le développement du transport ferroviaire concerne l'ensemble de la France et les réseaux de communication s'étendent très rapidement. En 1856 on installe la gare de triage à Saint-Pierre-des-Corps, la petite commune rurale aux cultures maraîchères va connaître un profond bouleversement, peu à peu l'activité maraîchère (qui ne disparaît pas pour autant) sera remplacée par les activités liées au chemin de fer (entretien des wagons, gare de tirage, etc.). En 1880, une gare "voyageur" est ouverte à Saint-Pierre-des-Corps et finit d'offrir à la ville un formidable potentiel de développement autour de la locomotive à vapeur.

En plus de la concurrence du chemin de fer, le canal pâtit de sa faible largeur qui ne permet pas de faire passer de gros gabarits de bateaux. Pourtant, en 1880, après le chômage de certains chantiers de construction, la gare du canal et le port de Rochepinard sont encombrés de pierre de Bourré. Un arrêté préfectoral est énoncé pour réglementer le dépôt de pierre sur les berges, le canal vit toujours et beaucoup de matériaux de construction y transitent encore. En 1869, à l'ouverture de la ligne de chemin de fer entre Saint-Pierre-des-Corps et Vierzon le trafic sur l'ensemble du canal de Berry est encore de 42.300 tonnes. En 1870 la navigation par bateau à vapeur est arrêtée, les navires ne circulent alors plus que grâce au halage ou aux voiles en cas de vent favorable. En 1873, le trafic tombe à 25.000 tonnes, 11.000 en 1879, le déclin ne s'arrêtera jamais.



Plan de la ville de Tours en 1898, AMH

Ces chiffres sont tirés d'un rapport rédigé par un ingénieur des Ponts-et-Chaussées en 1881. Ce "rapport pour l'amélioration de la navigation sur le canal du Cher" fait état du déclin du trafic depuis la mise en service de liaison ferroviaire Vierzon-Tours. La gare du canal reste cependant l'une des plus importantes de Tours. Parmi les marchandises qui transitent par ce canal on trouve près de 2/3 de pierre de Bourré et 1/6 de bois. L'ingénieur évoque la vétusté des infrastructures de régulation de l'étiage (barrage), il parle également de la petite taille des écluses qui limite le tonnage transporté. Le rapport est fort intéressant, mais il annonce bien des coûts nécessaires pour parvenir à améliorer le trafic, le canal construit au début du XIX^e siècle devrait déjà faire l'objet d'une restructuration. Il faut dire qu'il a été construit à l'aube d'un siècle où la mutation des mobilités a été très forte avec l'arrivée de la traction à vapeur.

Le trafic sur la Loire ne se porte guère mieux et en 1909 a lieu la dernière liaison par eau de Nantes à Orléans. La navigation fluviale sur le Cher et la Loire semble toucher à sa fin. D'autres signes avant-coureurs font leur apparition, l'extension urbaine en constitue un assez frappant.



Vue de la gare de Saint-Pierre-des-Corps, début XX^e siècle, carte postale



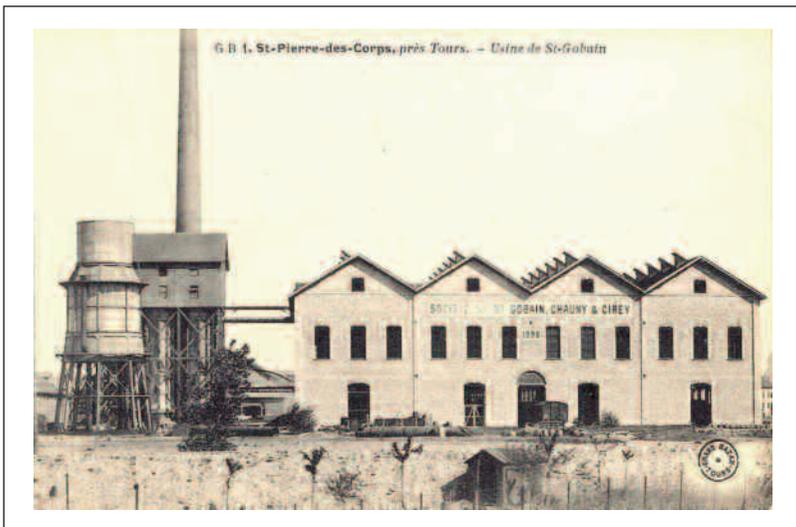
Bords du canal début XX^e siècle, carte postale

Une urbanisation croissante

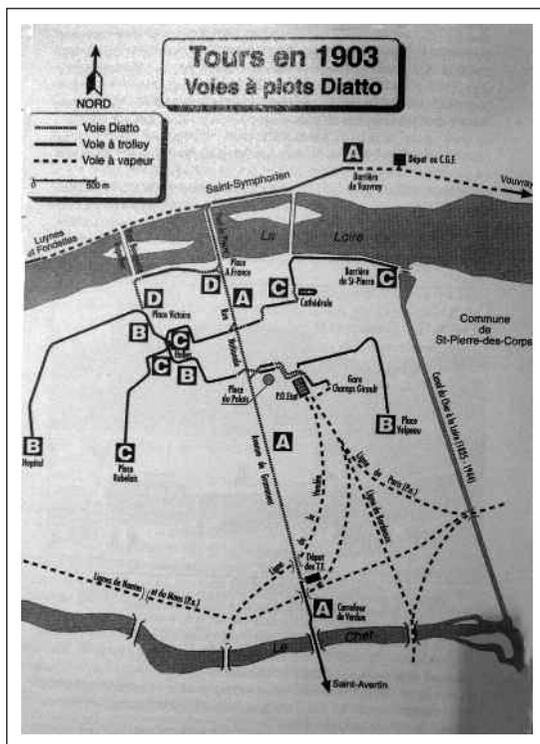
L'arrivée du chemin de fer à Tours n'est pas uniquement responsable du déclin du trafic sur le canal, il est aussi à l'origine de toute une mutation économique et sociale qui a de fortes répercussions sur la ville elle-même. Tours se "frotte" de plus aux berges du canal et à ses levées. On peut relever deux facteurs de cette urbanisation : le premier est simple, il s'agit de l'augmentation de la population tourangelle du fait de l'exode rural notamment, qui contraint la ville à s'étendre ; la seconde raison est le développement de zones industrielles le long des berges du canal, non loin des voies de chemin de fer qui constituent un excellent réseau d'approvisionnement et de distribution. C'est ainsi que l'usine Saint-Gobain, héritière de la manufacture royale des glaces créée par Colbert au XVI^e siècle, vient s'installer à proximité de la levée de Rochepinard fin du XIX^e siècle, entre le canal et la gare de triage. Un peu plus haut est installée la C.G.C.E.M. (Compagnie Générale de Construction et d'Entretien de Matériel) qui sera remplacée à partir de 1936 par la C.I.M.T. (Compagnie Industrielle de Matériaux de Transport) et assure l'entretien du matériel, aujourd'hui il s'agit du "technicentre" de Saint-Pierre-des-Corps.

En 1877, le tramway fait son apparition à Tours (il existera jusqu'en 1940), l'une de ses lignes aura son terminus à la barrière (octroi) de la route de Montlouis, juste derrière la gare du canal. Cela témoigne de la présence d'une population relativement importante à cet endroit. Entre le vieux Saint-Pierre et Saint-Pierre-Ville (le quartier Blanqui), la densité est assez importante. La fin du XIX^e siècle voit les constructions gagner les pieds de la levée du canal, surtout du côté de Tours, au sud de l'ancien rempart du XVII^e.

Entre 1885 et 1896, la municipalité fait plusieurs demandes auprès de l'Etat pour construire tout près du canal, sur des terrains qui ne lui appartiennent pas, mais relèvent du domaine fluvial. En 1891, la ville de Tours pratique des ouvertures de rues aux abords de la grande levée afin de permettre l'implantation de nouvelles habitations. Cinq ans plus tard, c'est l'usine Saint-Gobain qui demande l'autorisation de s'étendre, d'avoir une ouverture qui donne sur le canal et de disposer directement d'une prise d'eau qui pourrait lui servir en cas d'incendie. Le maire de Tours désire au début du siècle suivant que soient aménagés de petits escaliers permettant un accès facile à la levée du canal, afin que les populations qui habitent aux alentours puissent se promener plus facilement sur ce bel axe planté.



Les usines Saint-Gobain au début du XX^e siècle, carte postale



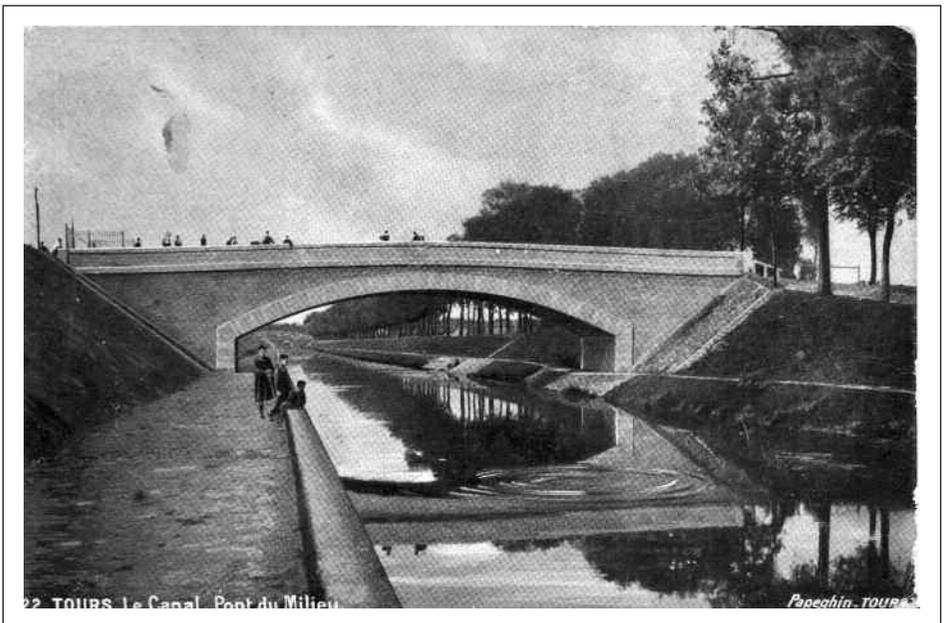
Plan des lignes de tramway, ADC

À la veille de la première guerre mondiale, l'Etat cède l'entretien des levées à Tours et Saint-Pierre-des-Corps, les voies publiques passent sous la gestion de Tours. Le processus de désengagement de l'Etat est enclenché, les communes en profitent alors pour poursuivre leur urbanisation. Plusieurs chemins vicinaux sont créés, dont un qui longe entièrement le canal côté Saint-Pierre-des-Corps, parallèle au chemin de halage, il s'agit de l'avenue du canal, plus tard avenue Georges Pompidou. À la fin de la guerre, la compagnie de chemin de fer d'Orléans fait passer de nouvelles voies pour les besoins du transport militaire. Progressivement, les questions qui concernent le canal n'ont plus trait à la navigation mais plutôt aux aménagements qui viennent s'adosser aux digues du canal.

La vie autour du canal se transforme, elle n'est plus la même qu'au XIX^e siècle. Des bateaux de plaisance demandent à pouvoir s'amarrer dans le canal, ce qui n'est pas toujours accepté pour ne pas entraver la circulation des bateaux. Mais bientôt les bateaux stationnent, des concours de pêche sont organisés près des

ponts et des écluses que l'on rénove et élargit pour faire passer les piétons et faciliter la liaison entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Artère commerciale aux heures de gloire passées, le canal est un espace de loisir et de détente, où la promenade, la pêche et la navigation de plaisance constituent les activités principales. La gare du canal se transforme parfois en patinoire en hiver, tandis qu'une base nautique est installée au niveau de l'écluse de Rochepinard, on y pratique cours de natation et match de water-polo.

Au début du XX^e siècle, la navigation sur la Loire est interrompue, autant dire que l'usage du canal n'en est que plus affecté encore, restent finalement les bateaux des particuliers qui peuvent encore, du fait de leur taille, naviguer sans trop de difficulté sur des cours d'eau qui ne sont plus domptés.



Vue du canal au début du XX^e siècle, carte postale

Conclusion

L'histoire du canal est aussi courte qu'elle est riche. En à peine un siècle, ce morceau de ville où l'on circule aura connu une activité intense, une concurrence rude du chemin de fer et une mutation en espace de loisir. Ce lent déclin l'a inexorablement conduit à une mutation plus forte, du canal à l'autoroute il n'y a finalement qu'un pas. C'est la seconde guerre mondiale qui va précipiter cette mutation et livrer l'ancien lit du canal aux désirs grandissants de mobilité automobile. Le canal a participé à l'essor économique de la ville, puis la tendance s'inverse et alors qu'on l'utilise de moins en moins, c'est la ville de Tours qui va décider de son destin, d'abord en urbanisant de façon progressive mais constante les abords de ses levées, puis en amorçant des projets de grandes infrastructures routières. L'histoire du canal est écrite dans les traces qu'il a laissées sur le sol tourangeau, elle dessine une histoire des frontières, des réseaux et des mobilités.



Vue du canal au début du XX^e siècle, carte postale

