

LECTURE DÉCOUVERTE N° 10**Regard sur l'histoire du *dépôt des machines*
de Saint-Pierre-des-Corps (1909-1958)****par Daniel Schweitz**

À Jean METZ (†),
historien des chemins de fer
et membre de la Société (1976-2017),

In Memoriam

Que serait l'identité économique, sociale et même culturelle de Tours, et plus encore de Saint-Pierre-des-Corps, sans les activités liées au chemin de fer ?

Plusieurs chercheurs, dont notre regretté collègue Jean Metz en 2003, ou Dominique Setzepfandt en 2008, se sont emparés de cette question, mais sans pouvoir en aborder tous les aspects. Profitons de cette nouvelle rubrique « Lecture-découverte » pour apporter notre modeste pierre à cette connaissance, à propos d'un demi-siècle d'histoire du dépôt de matériel moteur ferroviaire de Saint-Pierre, avec la gare de Tours, principal établissement de la compagnie du Paris-Orléans, puis de la SNCF en Touraine.

De la naissance à la destruction du premier dépôt

C'est en 1846 que le chemin de fer de la compagnie du Paris-Orléans (le fameux PO) est prolongé jusqu'à Tours, inaugurant une nouvelle ère des relations entre la capitale, Tours et la Touraine, bientôt région phare du tourisme en Val de Loire. Le voyage de Paris à Tours peut dorénavant être effectué en 6 heures, alors qu'il en fallait auparavant 17 de plus par la route...

Pour l'État et les compagnies concessionnaires, il s'agit maintenant de prolonger le réseau initial jusqu'à Angers et Nantes, Poitiers et Bordeaux, mais l'*embarcadère* de Tours ayant été construit en terminus de la voie du PO, oblige à des manœuvres qui retardent les convois.

En 1855, l'État décide donc l'établissement, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre, de deux courbes de raccordement entre les trois chemins de fer privés d'Orléans, de Bordeaux et de Nantes. L'année suivante, pour assurer l'aiguillage des convois dans la bonne direction, on y installe également une gare de manœuvre. Ce premier site est étendu en 1867, puis à nouveau en 1872, même s'il n'est toujours qu'un simple lieu de passage.

La première gare de voyageurs est construite en 1880. Désormais, pour aller à Bordeaux, les voyageurs venant de Tours doivent prendre une navette jusqu'à Saint-Pierre.

En 1896-1898, on installe à Saint-Pierre une gare de triage, avec une halle pour le transbordement des marchandises ; en 1910-1911, d'importants ateliers pour l'entretien du matériel roulant ; en 1926, un magasin général pour les fournitures et les équipements des fonctions *Matériel* et *Traction*. Cette activité industrielle va faire de la commune rurale une cité ouvrière, passant de 1 612 habitants en 1896 à déjà 8 187 en 1936, avec une municipalité qui est communiste dès 1920, et la première à être élue en France, sous le mandat du cheminot Robess-Pierre Hénault, dit « Robespierre »...

C'est le développement des activités du triage de Saint-Pierre qui va entraîner la création, par la compagnie du PO, d'un nouveau dépôt, destiné à éviter les mouvements de locomotives utilisées pour tracter les marchandises, entre le dépôt de Tours et les installations de Saint-Pierre.

Le dépôt de Saint-Pierre, autorisé en 1907, entre en activité au début de l'année 1909.

Il va se comporter comme un établissement indépendant du dépôt de Tours, excepté la mise en commun du parc à combustibles. Le PO important une partie de son charbon d'Angleterre par Nantes, un important parc à charbon est donc installé à Saint-Pierre-des-Corps. Ce parc va fournir différents dépôts Vapeur de la région, tels ceux de Blois, Orléans, Vierzon, Bourges, etc.

Au début, la séparation des activités entre les deux dépôts reste cependant assez théorique. Celui de Saint-Pierre est spécialisé dans le trafic *Marchandises*, près du triage, puis, avec l'inauguration de la traction électrique sur la ligne d'Orléans à Tours, en 1933, il deviendra dépôt pour les machines à vapeur et électriques. Celui de Tours est spécialisé dans le trafic *Voyageurs* et *Messageries*, d'abord avec des machines à vapeur, puis avec des autorails diesel à partir de 1932.



Fig. 1 – Vue générale du dépôt des machines (vers 1930)

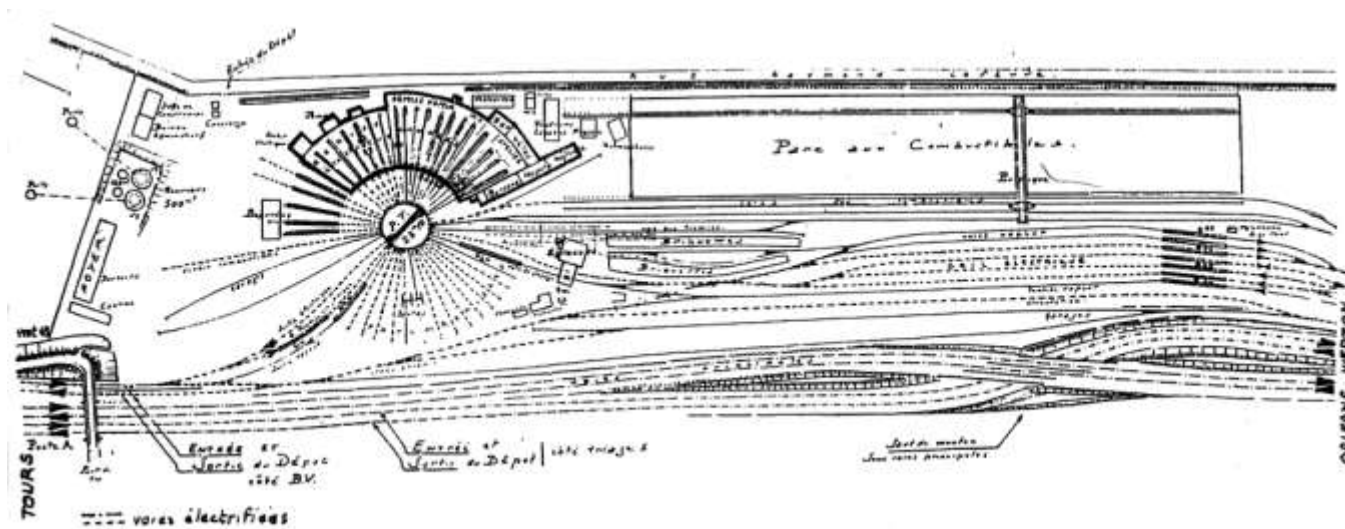


Fig. 2 – Plan du dépôt des machines (1943).

Après le 6 avril 1917, qui voit la déclaration de guerre des États-Unis à l'Allemagne et l'envoi rapide d'un corps expéditionnaire de 2 millions d'hommes, le site de Tours-Saint-Pierre-des-Corps va acquérir une grande importance stratégique pour l'acheminement des troupes et du matériel vers le front. Ce sont d'abord les ports de l'Atlantique qui vont être utilisés, notamment celui de Saint-Nazaire, où les premiers soldats américains débarquent le 26 juin 1917, et celui de Nantes, le trafic s'effectuant ensuite sur la voie ferrée passant par Tours, en direction de Vierzon.

Le réseau ferroviaire, avec ses grandes lignes en étoile à partir de Paris et quelques radiales d'importance moyenne, n'était pas en adéquation avec les nouveaux besoins d'un trafic de masse à partir de ces ports. Les Américains vont donc reconstruire le réseau dont-ils ont besoin, et principalement la ligne Tours-Vierzon-Nevers-Montchanin-Chagny, transversale jusqu'alors peu chargée qui devient, d'un seul coup, la plus importante ligne ferroviaire du pays en guerre.

Pour réussir cet exploit technique, les Américains amènent avec eux locomotives, wagons, voies et installations fixes, matériel ferroviaire d'excellente qualité dont une part importante restera en France après l'Armistice, et qui servira encore durant un demi-siècle.

Il va sans dire qu'à l'inverse de ce qui se passera à l'issue de la Seconde, les installations et équipements ferroviaires du site de Tours-Saint-Pierre vont sortir agrandis et renforcés de la Première Guerre mondiale, avec notamment des installations ferroviaires supplémentaires à Saint-Pierre, la création d'un triage et un dépôt de relais à Saint-Cosme, commune de La Riche.

En 1938, grande date de l'histoire du rail en France, la compagnie privée du PO, qui possède la majeure partie des installations ferroviaires de Tours-Saint-Pierre est nationalisée. Avec les autres compagnies, elle passe alors sous le contrôle de l'État, qui prend une participation correspondant à 51 % des actions.

Au moment où la Seconde Guerre mondiale est déclarée, Saint-Pierre-des-Corps, avec son triage, ses voies, sa gare et son dépôt des machines, constitue l'un des principaux nœuds ferroviaires du pays. Il sera d'ailleurs largement utilisé par l'Occupant. Cela, malgré les efforts déployés par une résistance de tous les instants, ne serait-ce que pour essayer de retarder ou d'entraver cette activité. Nombre de cheminots, et d'abord des militants syndicaux et politiques, qualifiés de communistes même lorsqu'ils n'en sont pas, en paieront le prix...

C'est un site d'importance stratégique, qui va être bombardé de 1941 à 1944, et qui sera évidemment placé sur la liste des objectifs à réduire à néant au printemps 1944, lorsque les alliés prépareront leur débarquement en Normandie.

Le bombardement de la nuit du 10 au 11 avril 1944 sera le plus épouvantable. Durant une heure et demie, environ 250 avions de la RAF, opérant à très basse altitude, vont larguer leurs bombes sur les installations ferroviaires de Saint-Pierre et leurs abords. Ils vont larguer sur ce site 1 200 bombes explosives de 250 et 500 kg, sans compter plusieurs milliers d'engins incendiaires ou à retardement.

Au matin, on constate que tout est détruit sur un périmètre de 4 km de long et 500 m de large. Le triage de Saint-Pierre-des-Corps est dévasté, l'agglomération recense sept cents immeubles détruits ou endommagés, mais on ne recense que dix-huit morts et une soixantaine de blessés.

Dans la nuit du 19 au 20 mai, un nouveau bombardement, centré cette fois sur les installations de Tours, parachève cette destruction. Le complexe ferroviaire de Tours-Saint-Pierre est devenu inutilisable, les trains ne peuvent plus passer, l'agglomération tourangelle est désormais isolée du reste du pays.

À lui seul le site ferroviaire de Tours-Saint-Pierre va subir cinquante et un bombardements lourds, qui occasionneront 582 morts. Saint-Pierre est la commune la plus sévèrement touchée du département, subissant un total de trente-deux bombardements, qui délivreront 3 500 tonnes de bombes, avec 9 000 points d'impact au sol. Entre deux bombardements, malgré le danger que représentent les bombes non explosées, les cheminots vont néanmoins s'efforcer de remettre en état leurs installations, au service d'une population qui est alors démunie de tout autre moyen de transport et donc d'approvisionnement.

En septembre 1944, lorsque le bilan définitif est établi, la SNCF constate que le dépôt des machines de Saint-Pierre est détruit à 80 %, la gare et les ateliers d'entretien des wagons à 100 %. Sur une centaine d'hectares, 130 kilomètres de voies sont inutilisables dans les gares de Tours et de Saint-Pierre, 70 000 m² de bâtiments sont anéantis ou très endommagés, sur 9 000 véhicules, 7 000 ont été détruits.

La commune de Saint-Pierre, dévastée à 85 %, sera décorée de la croix de guerre 1939-1945 en 1948, honneur partagé avec seulement trois autres communes de l'Indre-et-Loire.

À l'appel de leurs syndicats, les cheminots du site de Tours-Saint-Pierre vont retrousser leurs manches, dès le 15 septembre 1944, les relations avec Paris par Vierzon sont rétablies, puis avec Paris par Les Aubrais dès le 10 février 1945. Au 1^{er} octobre 1945, la nouvelle *bataille du Rail* est gagnée à Saint-Pierre, toutes les voies ferrées ont été remises en état...

Mais que de ruines à relever, sans compter les disparus, par fait de guerre ou de résistance....

Dans le dépôt de Saint-Pierre, les cheminots déblayent les ruines, les ferrailles tordues par la puissance des bombes, sans engin de terrassement, à la pioche, à la pelle et même à la main, prudemment car des bombes à retardement explosent encore. Le 17 avril 1944, neuf jeunes des Chantiers de Jeunesse vont d'ailleurs être tués en cherchant à dégager une bombe non explosée avec ces moyens de fortune. En 1959 encore, on pourra retrouver une bombe de 500 kg à l'emplacement de la station-service des autorails, et il n'est pas impossible qu'un jour...



Fig. 3 – Remise en état du pont transbordeur après les bombardements de 1944 (1945)

Si le déminage du dépôt est effectué, on se contente surtout de débarrasser le site des débris les plus encombrants ou intéressants à récupérer, le reste étant remblayé sur le site. Des trouvailles peuvent toujours être effectuées en creusant le sol du dépôt, par ailleurs pollué par des décennies d'activité industrielle, à une époque où n'existaient pas les normes actuelles.

C'est le cas des grosses briquettes de poussière de charbon mises au jour lors de la réfection de certaines de ses voies en 2003. Arrêtons-nous un instant sur ces objets dont l'aspect avait, sur le moment, intrigué les ouvriers et donc motivé une petite enquête, de nature quelque peu ethno-archéologique....



Fig. 4 – Briquette de charbon pour locomotive à vapeur, divisible en trois morceaux

Après quelques recherches, l'auteur de ces lignes s'était assuré qu'il s'agissait bien du combustible utilisé par les anciennes machines à vapeur du dépôt, dont on a vu qu'il existait une aire de stockage, dès le temps du PO. Ces briquettes étaient utilisées, cassées en trois morceaux, pour « tenir le feu de réserve », c'est-à-dire pour maintenir la machine en chauffe lors des arrêts les plus longs, ou entières « au talon du feu », pour un éventuel coup de chauffe destiné à faciliter la montée d'une forte rampe.

D'anciens ouvriers du dépôt, consultés, se rappelaient que ces briquettes étaient stockées en grand nombre sur une aire destinée à cet effet, près de l'endroit utilisé pour le chargement du charbon sur les tenders. Ils avaient également précisé que les angles des tas de briquettes étaient peints en blanc, pour dissuader les « petits malins » de prélever ce qui était nécessaire à leur consommation domestique...

En attendant une véritable reconstruction du dépôt, après le désastre du printemps 1944, les installations sont rétablies avec les moyens du bord et de façon provisoire.

Jusqu'à sa reconstruction, le dépôt dispose d'une *demi-rotonde* (de 4 puis 18 places), avec un *pont tournant*, située à droite des voies principales en venant d'Orléans avant d'arriver à la gare voyageurs de Saint-Pierre. Parmi les autres installations, on compte notamment une « feuille » pour la « commande en ligne » des agents de conduite, un bureau administratif pour la gestion du personnel, avec des employés en blouse grise, travaillant sur une mauvaise table, de part et d'autre d'un poêle à charbon.

Quelques photographies, prises vers 1950 semble-t-il, donnent une idée de ce qu'étaient alors les conditions de travail au dépôt des machines de Saint-Pierre, dans une France largement dévastée par les bombardements anglo-américains, durablement appauvrie par le coût de la guerre et par quatre années d'un pillage systématique par l'Occupant.



Fig. 5 – Vue des remises pour machines électriques, avec leur *pont tournant* (vers 1950 ?).



Fig. 6 – Vue du local dit *la Feuille*, où les agents de traction viennent chercher leur ordre de mission (vers 1950 ?).



Fig. 7 – Vue du bureau administratif assurant la gestion de personnel : conducteurs et ouvriers d’entretien du matériel de traction (vers 1950 ?).

Vers un seul dépôt à Saint-Pierre-des-Corps

En large partie démolie par les bombardements de 1944, le dépôt sera réutilisé tel quel durant un peu plus de dix ans, après une remise en état considérée comme provisoire.

Dès les années 1930, la compagnie du PO avait envisagé un futur regroupement des locomotives, à vapeur et électriques, à Saint-Pierre, près du parc à combustibles, avec de nouvelles installations. Environ 18 à 24 places de *remisage en rotonde* étaient prévues, ainsi qu’un atelier mixte pour quatre à six *levages* simultanés des engins. Il était déjà prévu un plan à voies et bâtiments parallèles avec transbordeur, qui aurait incorporé certains des éléments existants : pont tournant, portique à combustibles, sous-stations des Épines-Fortes.

Mais des incertitudes vont longtemps subsister quant au sort du dépôt de Tours, dont les remises existaient toujours, et qui restera en exploitation jusqu’en 1957.

Dans cette nouvelle configuration, Tours gardait la gare centrale et Saint-Pierre devenait le dépôt commun. L’actuel dépôt SNCF de Tours-Saint-Pierre-des-Corps, réunissant les installations de traction du site, ne pourra être complètement réalisé qu’en 1958, en raison de la priorité donnée à la réalisation du dépôt des Aubrais, qui devait remplacer celui d’Orléans.

La disposition de l’ancien *pont tournant* put être conservée et les nouvelles remises à transbordeur être construites sans gêner le fonctionnement du dépôt à vapeur et des nouveaux « grils » électriques.

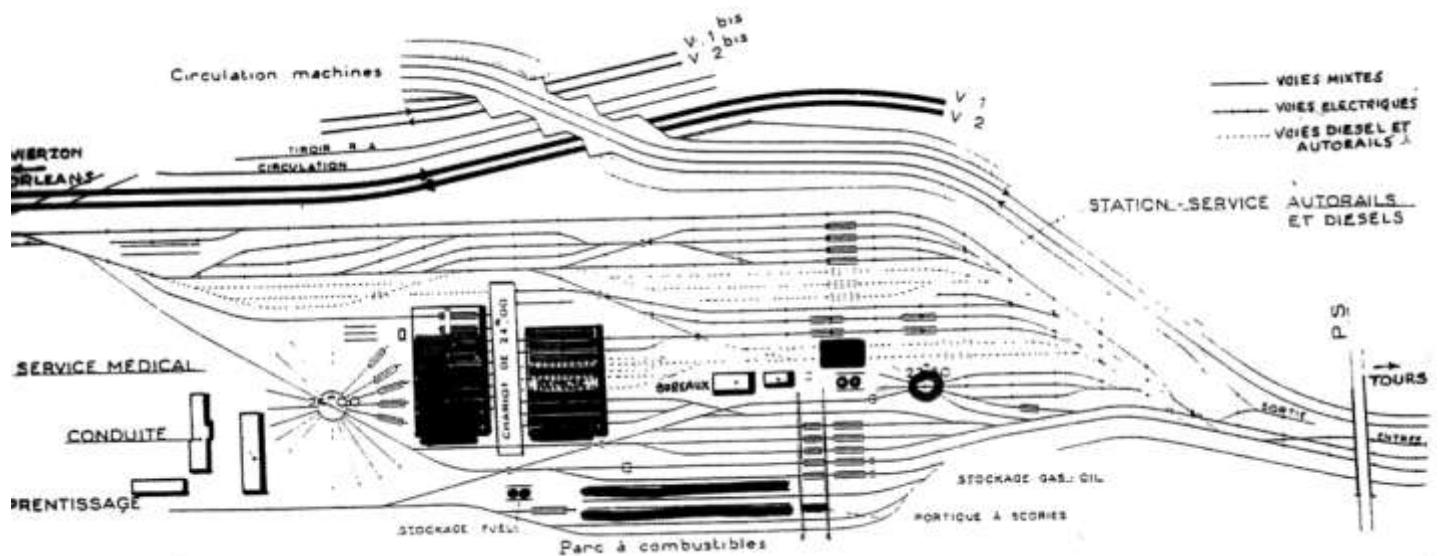


Fig. 8 –Plan du nouveau dépôt des machines (1958).

Curieusement, malgré sa mise en service tardive, contrairement à celui des Aubrais, le nouveau dépôt de Saint-Pierre comportait toujours des installations pour les locomotives à vapeur et au fuel. Les réservoirs à fuel lourd demeurèrent encore quelques années pour les 141 R au mazout de Nantes et Vierzon en *relais*, les parcs à charbon étant les premiers à disparaître. Les locomotives électriques et thermiques, surtout les autorails, prenaient pourtant la place, en nombre croissant, des locomotives à vapeur, dont la disparition sera effective en 1966.

Le nouveau dépôt va être installé pratiquement au même emplacement que l'ancien. Mais il le surpassait en tout : superficie, équipements, parcs des locomotives. Il groupait désormais les installations indispensables à l'utilisation et à l'entretien de la totalité des engins de traction affectés au centre ferroviaire de Tours-Saint-Pierre, comme à la gestion du nombreux personnel qui y travaillait. En 2002, la fort difficile démolition de l'un des ateliers bâtis en 1957 a montré le soin apporté à ces constructions, très solides et dotées d'un ferrailage que n'auraient pas renié les constructeurs des blockhaus des années de guerre...

En 1958, le dépôt rénové pouvait compter sur un parc de 235 engins, assurant en moyenne 700 000 kilomètres par mois, dont 10 % encore à la vapeur.

C'est en 1992 que le *Dépôt des machines* deviendra, au regard de ses activités principales, l'actuel *Établissement de maintenance et de traction de Saint-Pierre-des-Corps*, avec des missions de conduite, d'escale (pour les conducteurs) et de relais (pour les engins), comme de maintenance. Il compte alors environ 690 agents, dont 320 conducteurs de ligne, une vingtaine de conducteurs de manœuvre et 160 agents de maintenance.

Mais ceci est autre histoire, qui ne relève pas encore de l'Histoire...

Pour en savoir plus...

*** Autres dépôts et ateliers du site de Tours**

METZ (Jean), MACHEFERT-TASSIN (Yves), « Les dépôts de matériel moteur ferroviaire de la région tourangelle », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 28-29, 2003, p. 375-389 [BSAT : C 1636 ; ou : <http://journals.openedition.org>].

MEUNIER (Jean-Philippe), *Le complexe ferroviaire de Tours-Saint-Pierre-des-Corps, son influence sur l'activité économique, la structure urbaine et sociale du grand Tours*, DESS de géographie, dir. M. Perpillou, Paris, 1958, 2 vol. [bibliothèque de Géographie de la Sorbonne].

MONTEIL (Bernard), COLOMBIER (Christine), « Les ateliers de chemin de fer de Tours et de sa région », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 28-29, 2003, p. 73-99 [BSAT : C 1636 ; ou : <http://journals.openedition.org>].

SETZEPFANDT (Dominique), *Le territoire du rail dans le paysage de l'agglomération de Tours (1832-1991)*, master 2, Histoire Contemporaine Tours, université François-Rabelais, dir. Jean-Marie Moine, Professeur d'Histoire contemporaine, 2008 [<https://www.cc37.org/histoire-trains-a-tours>].

[Anonyme], « Historique des ateliers de réparation du matériel ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps », in *Cahiers d'Histoire Sociale de l'Institut régional CGT d'Histoire sociale du Centre*, 45-46, juin-septembre 2003 [BSAT : BBH 4309/148, d'après : <https://www.cheminots.net/forum/topic/27135-histoire-ateliers-de-saint-pierre-des-corps>].

*** Histoire sociale et politique des cheminots**

[Collectif], *Un siècle d'actions syndicales, 1895-1995. La CGT en Indre-et-Loire*, Paris, VO éd.-Institut d'Histoire sociale, 1995, 286 p. [BSAT : C 2054].

[Collectif], *1920-2000, communistes en Touraine, 80 ans de témoignages et de récits*, Tours, Fédération et Amicale des Vétérans d'Indre-et-Loire du Parti communiste français, 2000, 357 p. [BSAT : C 2053].

Nota : Ces deux livres ont bénéficié de la collaboration de notre regretté collègue Raymond Bailleul (1926-2014), historien du mouvement ouvrier [voir : BSAT, LX, 2014, p. 25-27].

DELANOUE (Paul), SÉNÉCAL (Didier), « HÉNAULT Robess-Pierre », in *Le Maitron* [<https://maitron.fr/spip.php?article4867>].

LAVIGNE (Raymond), *Saint-Pierre-des-Corps ou la clarté républicaine*, Paris, Messidor, 1988, 159 p. [BSAT : B 983].