

# Vingt ans de recons- truction

HISTOIRE  
D'UNE INVENTION  
DES STYLES

en

# Touraine

# 1940

ELKE MITTMANN

# 1960

## Avant-propos

*Elke Mittmann*

Directrice de la Maison de l'architecture  
du Centre-Val de Loire

Ce livre accompagne l'exposition «Vingt ans de reconstruction en Touraine, 1940-1960», réalisé en partenariat avec le Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de Touraine, CAUE 37. Elle constitue le deuxième volet d'un projet présenté en 2015 sous le titre «La Reconstruction dans le Val-de-Loire 1940-1953: le Loiret, atelier de la ville de demain», organisé en partenariat avec le CAUE du Loiret et le service de l'Inventaire et du patrimoine de la région Centre-Val de Loire. Le focus avait été mis sur quatre des villes-ponts les plus touchées pendant la Seconde Guerre mondiale: Orléans, Gien, Sully % Loire et Châteauneuf % Loire. Nous gardons seulement de ce premier volet Orléans, comme référence régionale.

Le présent ouvrage retrace les caractéristiques très rarement abordées de la reconstruction architecturale et urbaine en Touraine, en les resituant au sein des chantiers importants en France et des politiques nationales de l'époque. Il se focalise sur trois des villes les plus touchées par les destructions dévastatrices de la Seconde Guerre mondiale et les massacres commis par l'armée allemande en Indre-et-Loire: Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Maillé. Il se veut une synthèse des premiers travaux qui ont été menés depuis quelques années sur le sujet. Citons, en 2011, l'exposition au Château de Tours organisée par le centre d'art Le Point du Jour et la Galerie du Jeu de Paume<sup>1</sup>, qui nous a fait redécouvrir les enquêtes menées par le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) sur les quartiers insalubres, notamment le travail sur Tours du photographe Henri Salesses, juste après la guerre. Depuis quelques années, le service régional de l'Inventaire et du patrimoine a également réalisé des enquêtes détaillées sur les quartiers reconstruits des villes de Tours, Blois, Châteauneuf et Sully % Loire, dont les éléments documentaires ont été largement mis à profit dans le cadre de ce projet.<sup>2</sup>

Ce que l'on appelle la «Reconstruction» se décline en deux périodes distinctes: les politiques officielles du régime de Vichy entre 1940 et 1944 et celles portées,

après la Libération, par le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) qui vont durer, en Touraine, jusqu'au début des années 1960. L'exposition aborde ces deux périodes, en mettant cependant l'appui sur l'après-guerre. Elle cherche notamment à montrer combien, par-delà les similarités, l'approche néo-rurale fortement idéologique mise en avant par la Révolution nationale pétainiste va être dépassée, après la Libération, par l'affirmation des grands principes d'une architecture néo-régionaliste monumentale, au modernisme classicisant. Elle s'articule en matière d'urbanisme selon les concepts directeurs de *La Charte d'Athènes* publiée en 1943 sous la direction de Le Corbusier. Elle fait ainsi ressortir la diversité des approches créatives des architectes de la seconde Reconstruction qui vont chercher à redonner à chaque ville une nouvelle identité.

### Les architectes de la Reconstruction

L'exposition permet de souligner la qualité du travail de plus d'une trentaine d'architectes qui ont œuvré à Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Maillé. Parmi eux, Jean et Charles Dorian, l'agence Boille, Jean Marconnet, André Le Roy ou encore Roger William Coulant, mais aussi des architectes à la réputation nationale comme Camille Lefèvre et Pierre Patout. Elle montre en quoi la Reconstruction n'est pas simplement une affaire de politique nationale; comment, à partir du cadre prédéfini, l'individualité de chaque architecte a su révéler une physionomie particulière à chaque ville. On constate combien la tradition académique, qui a marqué fortement la formation de chacun d'entre eux, sera transposée en un langage modernisé grâce aux nouveaux programmes architecturaux, l'emploi du béton et les prémisses d'une construction industrialisée, tout en maintenant une forte réminiscence des traditions locales.

L'importance des expériences individuelles est incontestable. Camille Lefèvre (1876-1946) par exemple, est élève de l'architecte tourangeau Victor Laloux à l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris. Il remporte le Grand prix de Rome en 1905. En tant qu'architecte en chef du Palais du Louvre et des Tuileries, il aménage en 1921 sous l'impulsion de l'artiste le Musée Claude Monet au sous-sol de l'Orangerie, pour exposer *Les Nymphéas* offerts à l'État. Maurice Boille (1883-1966), également élève de Victor Laloux, mène, avec ses deux fils Jacques et Pierre,

l'essentiel de sa carrière en Touraine dont il est l'un des acteurs principaux. Charles Dorian (1905-1994) est également diplômé de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris. Il était élève dans l'atelier de l'architecte Emmanuel Pontremoli. Il mène, surtout en tant qu'architecte en chef des Monuments historiques, de nombreux projets de restauration : le musée Rodin, les portes Saint-Denis et Saint-Martin à Paris, ou encore la cathédrale de Chartres. Son frère, Jean Dorian (1905-1998), diplômé de la même à école, se voue davantage aux chantiers de reconstruction. En plus de son activité à Tours qu'il commence dès 1940 en tant que collaborateur de Camille Lefèvre, il conçoit à partir de 1952 les plans des villes de Vendôme et de Montrichard (Loir-et-Cher), de Saint-Leu d'Esserent et Saint-Maximin (Oise). Pierre Patout (1926-1935), dont le nom est désormais associé au style « Paquebot », est aussi diplômé de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris, dans l'atelier de l'architecte Jean-Louis Pascal. Il participe à la première Reconstruction dans l'Est de la France. Les aménagements intérieurs deviendront par la suite un trait caractéristique de son activité. Outre les Galeries Lafayette à Paris, il aménage trois paquebots de la Compagnie générale transatlantique : *L'Île-de-France* (1926-1927), *l'Atlantique* (1930-1931) et *le Normandie* (1932-1935), l'un des chefs-d'œuvre de l'art décoratif français de l'entre-deux-guerres. En 1946, il devient architecte en chef de la reconstruction de Tours et crée le nouveau visage de l'entrée de ville sinistrée, si caractéristique encore aujourd'hui.

#### L'invention d'un style pour chaque ville

Le pedigree des architectes, fortement imprégné par l'étude de l'architecture académique, permet de comprendre pourquoi la seconde Reconstruction se traduira par l'invention de véritables « ordres » architecturaux donnant à chaque ville sa propre particularité stylistique.

Pour l'architecte Pol Abraham qui reconstruit une partie du centre-ville d'Orléans cette démarche semble être une nécessité plus qu'architecturale, car il souligne que, « *face aux pertes et destructions, ces nouveaux ordres pourront rendre moins cruel le souvenir de tant choses de qualité à jamais disparues* ». Dès lors, l'invention de codes architecturaux relève moins d'un exercice formel que de la

nécessité de secourir la mémoire collective perdue en créant une image unifiée propre à chaque « ville martyre ». Dans l'esprit rationaliste de l'époque, cela signifie la création d'une nomenclature cohérente qui systématise les proportions, les élévations, les matériaux, bref, l'ensemble des éléments du vocabulaire architectural. Cette recherche singularise, dans le contexte national, les villes d'Indre-et-Loire.

Certes, les stratégies adoptées pour cette seconde phase de la Reconstruction s'inscrivent dans le prolongement des premières projections imaginées sous Vichy. Mais loin de tout régionalisme doctrinaire, elles cherchent à réinventer un langage architectural qui témoigne de la profondeur de l'héritage historique des villes sans référence formelle directe et littérale.

#### De nouvelles icônes de la modernité

Contrairement à ce que l'on peut constater dans les villes reconstruites du Loiret qui se distinguent plutôt par leurs effets d'ensemble – que ce soit à Sully <sup>1</sup>/Loire, à Gien, ou dans les îlots laboratoire de la reconstruction d'Orléans sous la direction de l'architecte Pol Abraham, en Touraine c'est la qualité architecturale de certains bâtiments, véritables monuments de l'architecture du xx<sup>e</sup> siècle, qui est frappant. Citons à cet égard le nouveau bâtiment de l'imprimerie Mame, conçu en 1953 par l'architecte Bernard Zehrfuss, faisant surtout preuve de l'ingéniosité de Jean Prouvé pour la construction des sheds en aluminium, un premier exemple emblématique de l'architecture tourangelle de la Reconstruction. Citons le Palais des sports de Jean et Charles Dorian, Pierre Lacape et Jacques Lemaire de 1953, ou la bibliothèque municipale de Tours construite entre 1954 et 1957 par Pierre Patout, Jean Dorian et Charles Dorian. Citons encore la grande nef de 1958 de l'ancienne École régionale des beaux-arts de Pierre Patout, Maurice, Pierre et Jacques Boille, magnifiquement réhabilitée en 2016, par les architectes du Centre de création contemporaine Olivier Debré, Manuel et Francisco Aires Mateus. Citons également des bâtiments plus discrets mais non moins remarquables, comme la très avant-gardiste école des Sablons à Saint-Pierre-des-Corps de Jean et Charles Dorian, réalisée en 1950 également avec l'ingénieur Jean Prouvé. Nous avons affaire ici à de véritables bâtiments iconiques d'une nouvelle modernité architecturale française. Ils démontrent clairement

# 4

que la Reconstruction ne concerne pas uniquement la création de logements en urgence, mais aussi la réinvention de nouveaux repères symboliques pour la ville de demain.

La crise du logement ne cessant de grandir, cette phase s'achèvera symboliquement en 1953, quand sera décidée la mise en place d'un plan national d'industrialisation du logement à grande échelle (le Plan Courant qui a pour objectif d'industrialiser totalement le secteur de la construction), même si les chantiers entamés de la Reconstruction se termineront bien après la deuxième moitié des années 1950, au début des années 1960. En même temps qu'ils prennent fin en Touraine, débute le lancement de la nouvelle politique urbaine. Notre panorama se clôt avec la naissance de cette architecture hautement industrialisée qui s'impose désormais à l'échelle nationale, avec un regard posé sur le quartier du Sanitas à Tours débuté en 1958.

**1** Didier Mouchel, *Photographies à l'œuvre. La Reconstruction des villes françaises (1945-1958)*, coédition Le Point du Jour/Éditions du Jeu de Paume, Paris, 2011.

**2** Ce travail de recherche s'appuie en grande partie sur des travaux menés au sein du service du Patrimoine et de l'inventaire de la Région Centre-Val de Loire et notamment ceux de Marie-Luce Fourchet et de Hugo Massire et des photographies de Pierre Thibaut. Les masters réalisés des étudiantes Élise Beaudoin et Charlotte Manceau en histoire de l'art à université François-Rabelais de Tours ont également apporté des éléments importants.

# 1940-1944 : Bilan des destructions en France et en Indre-et-Loire

5

Les combats touchent les villes des Ardennes, de la Somme et du Nord-Pas-de-Calais dès mai 1940. L'objectif de l'aviation allemande est de couper le franchissement de la Loire pour empêcher la retraite de l'armée française. Cependant, c'est elle-même qui détruit les ponts sur le fleuve afin de freiner l'objectif allemand visant à atteindre Bordeaux le plus vite possible. En 1942 et 1944, d'autres vagues de bombardement par des avions anglo-américains frappent les villes-ponts du Loiret et de l'Indre-et-Loire, notamment Orléans, Gien, Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

En 1940, le Loiret compte alors 4 022 bâtiments détruits. En 1944, les dommages s'alourdissent avec un total de 7 768. Au sortir de la guerre, presque 12 000 édifices sont à reconstruire. La ville d'Orléans compte 1 094 bâtiments détruits et 3 377 endommagés.

En Indre-et-Loire, Tours subit les destructions les plus importantes : en 1940, 338 immeubles sont détruits et 663 bâtiments sont endommagés. Ce bilan s'aggrave en 1943 et 1944. Tours est détruite à 52 % et Saint-Pierre-des-Corps à 85 %. Les 24 bombardements allemands et alliés touchent dans ces villes 1 512 bâtiments. Les destructions les plus meurtrières frappent cependant la commune de Maillé. Le 25 août 1944, le village est victime d'un massacre perpétré par les troupes allemandes, semblable à celui d'Oradour-sur-Glane dans la Haute-Vienne. 124 des 627 habitants sont assassinés ; 18 des 60 bâtiments du village sont entièrement détruits et 29 partiellement touchés.

Au sortir de la guerre, l'Indre-et-Loire compte plus de 9 300 bâtiments détruits et 44 000 partiellement touchés, pour l'essentiel des habitations individuelles en cœur de ville et des infrastructures autour des gares et des nœuds ferroviaires, comme notamment à Saint-Pierre-des-Corps.







1



2

[double page précédente](#) Tours en ruine, rue Marceau, vers 1940. © Richard Gabillet [fig. 1](#) La rue de la République à Saint-Pierre-des-Corps après les bombardements du 11 avril 1944. © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours [fig. 2](#) Destructions de la zone ferroviaire à Saint-Pierre-des-Corps après les bombardements du 11 avril 1944. © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours [fig. 3](#) Bombes non-explosées rassemblées à l'entrée du dépôt de Saint-Pierre-des-Corps, 11 avril 1944. © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours [fig. 4](#) Maison sinistrée à Saint-Pierre-des-Corps, 1944. © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours



3



4



5



6

fig. 5-8 L'ensemble des photos est tiré d'un album réunissant des prises de vue réalisées par des soldats allemands entre 1940 et 1944, montrant la ville de Tours en ruine. © Richard Gabillet  
 fig. 9 Façade de l'Hôtel Gouin après destruction. © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours



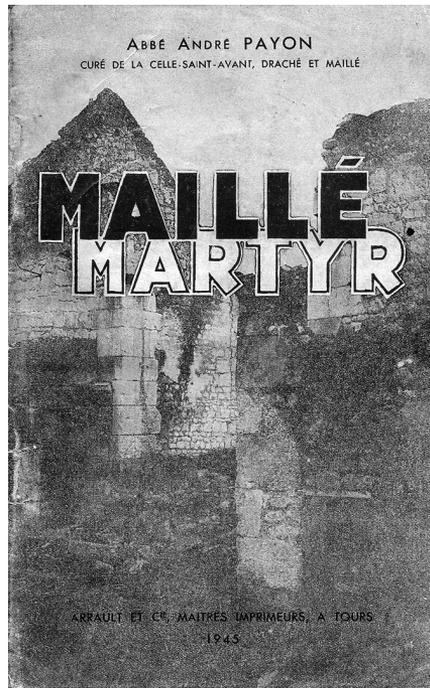
7



8



9



11



10

fig. 10 Photographie des ruines de Maillé, 1944. © Fonds Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 11 Première de couverture de *Maillé Martyr*, Abbé André Payon, Arrault et Cie, maîtres imprimeurs, 1<sup>re</sup> édition, 1945. © Abbé André Payon, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours

# Le temps du provisoire – un fonctionnalisme d'urgence

13

Même si le régime de Vichy a fait de la reconstruction des bâtiments sinistrés l'un des thèmes phares de son idéologie, dite la «Révolution nationale», cela reste un vœu pieux pendant toute la guerre. Pour des raisons budgétaires, la quasi-totalité des villes détruites ne peut rien entreprendre. De plus, l'occupant freine toute activité réelle de reconstruction en dehors de celle des ouvrages d'art indispensables, tels que les ponts et viaducs. Il ne permet que le déblaiement et la construction d'abris temporaires.

Par la loi du 30 avril 1941, un service des constructions provisoires est institué auprès du ministère de la Production industrielle et du travail pour coordonner la construction de logements pour les sinistrés, ainsi que l'installation temporaire de services publics, de commerces et d'infrastructures de loisirs. Baraquements et cités forment des villes de substitution aux centres urbains détruits. Cependant, pour beaucoup ce provisoire va durer bien au-delà de la fin des hostilités.

À la Libération, le rythme de la reconstruction des villes engagées par le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) ne parvient pas à répondre à la demande. Près de 4 millions de logements sont manquants. Pour y faire face, le MRU met en place dès 1944 un «fonctionnalisme d'urgence» qui, par sa radicalité formelle et fonctionnelle, anticipe sur la politique des grands ensembles qui se développe partout en France à partir de 1953, après la décision du Conseil économique et social de mettre en avant ce nouveau paradigme de construction urbaine.

Une industrie de production de bâtiments provisoires est ainsi mise en place sur le plan national ; industrie pour laquelle, pour être opérationnelle au plus vite, architectes et ingénieurs développent de nouveaux systèmes constructifs préfabriqués, facile à monter et à démonter. À partir de 1940, plus de 75 000 m<sup>2</sup> de baraquements et de cités provisoires sont réalisés pour les villes-ponts du Loiret (Orléans, Gien et Sully-sur-Loire).

En 1945, en Indre-et-Loire, plus de 14 000 m<sup>2</sup> de baraquements seront nécessaires pour la ville de Saint-Pierre-des-Corps et plus de 16 000 m<sup>2</sup> pour Tours. Ils persisteront, parfois, jusqu'au milieu des années 1970.



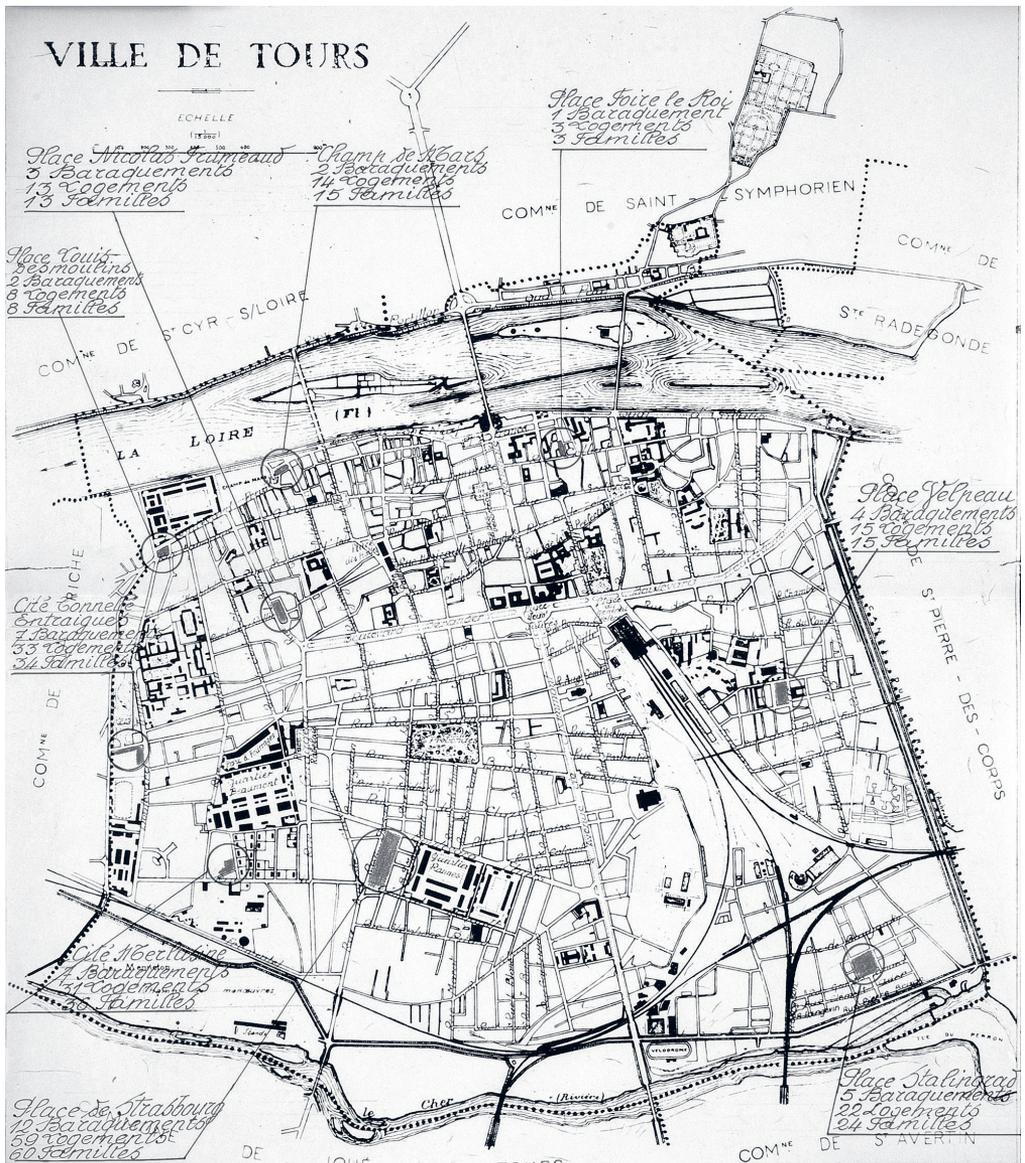
12



13

fig. 12-13 Installation des baraquements commerciaux et résidentiels dans le centre-ville de Tours, début 1941.  
 © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 14 Plan de localisation des baraquements à Tours, sans date. © Archives municipales de Tours

# VILLE DE TOURS



14



15



16

fig. 15 Cité P.O. (du nom de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, 1838-1938) vue du pont: vue d'ensemble des baraquements, 1938. © Archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps fig. 16 Vue aérienne de la zone industrielle et de la gare provisoire à Saint-Pierre-des-Corps, 9 novembre 1948. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 17 Secours pour mère et enfants © Collection Jean Chauvin, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 18 Baraquements La Rabaterie à Saint-Pierre-des-Corps. © Collection privée, Saint-Pierre-des-Corps



17



18

Le temps du provisoire — un fonctionnalisme d'urgence

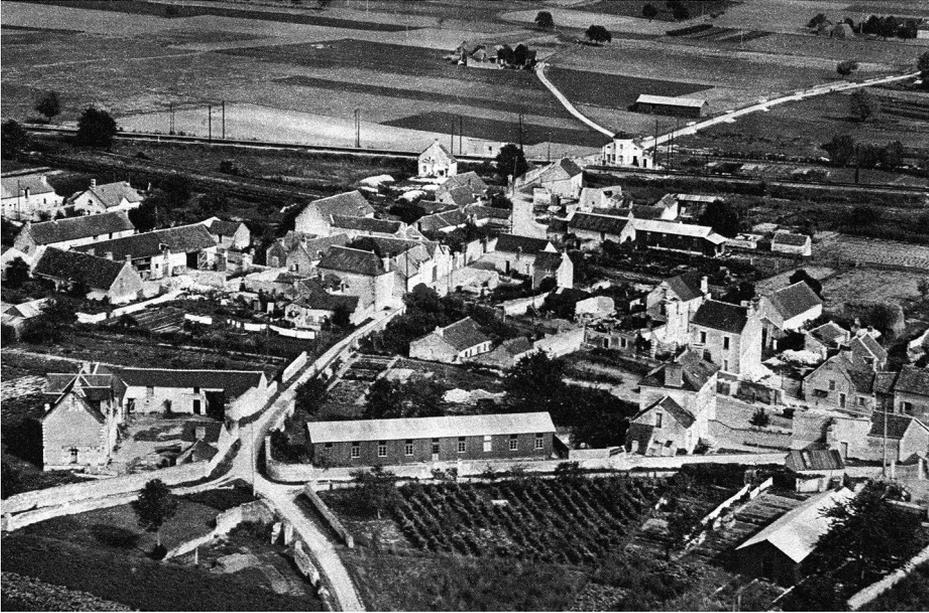


fig. 19 Carte postale de Maillé, montrant les baraquements, les reconstructions et les ruines. © Collection privée, Maison du Souvenir fig. 20 Baraquement installé dans la ferme du Moulin pendant la reconstruction, 1945. © Maison du Souvenir

# La continuité des doctrines – de Vichy à la IV<sup>e</sup> République

19

En 1940, le bilan des destructions établi, restait à déterminer comment reconstruire. La clause N°13 de l'armistice signée entre la France et l'Allemagne impose au gouvernement de Pétain l'obligation de réparer bâtiments et infrastructures. 450 plans d'aménagements sont ainsi prévus pour les villes sinistrées. Une institution centrale de gestion de la reconstruction est créée, le commissariat technique à la Reconstruction immobilière (CTRI).

Après la Libération, on constate une continuité administrative et politique entre l'État vichyste et la IV<sup>e</sup> République. Les lois-clés sur les dommages de guerre et l'urbanisme sont reconduites. Une grande partie du personnel des administrations de Vichy est réaffectée, dont celle du CTRI qui se retrouve au sein du nouveau ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU), créé en octobre 1944 par le gouvernement provisoire du Général de Gaulle. Sa mission est d'assurer une planification nationale intégrale de la reconstruction du pays. Dans chaque département français, une délégation de ce ministère a pour mission d'assurer l'approbation et le contrôle des Plans de reconstruction et d'aménagement (PRA) du bâti détruit par faits de guerre. Le MRU gère les appels d'offres, l'ensemble des crédits et l'établissement de cités provisoires. La Reconstruction est l'occasion d'un renouvellement complet des villes. Elle s'exprime par la conjonction intrinsèque entre les nécessités de la réhabilitation de millions de logements vétustes depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle et un vaste programme de constructions nouvelles.

## Architecture et urbanisme d'état sous le régime de Vichy : une instauration autoritaire de la reconstruction du pays

fig. 21

Fin 1940, la profession d'architecte est réorganisée sous la forme d'une corporation : l'Ordre des architectes. Chaque maître d'œuvre doit désormais y être inscrit et être agréé par le commissariat Technique à la reconstruction immobilière pour avoir le droit de contribuer à la reconstruction du pays.

La *Charte de l'architecte reconstruteur*, publiée en 1941, énonce les leitmotivs architecturaux et urbains du gouvernement de Vichy. Elle met en avant les traditions architecturales locales aussi bien pour la reconstruction de l'habitat que pour celle des bâtiments publics. Elle est pleinement cohérente avec la philosophie conservatrice et réactionnaire avec laquelle le maréchal Pétain compte faire renaître la « *France des Provinces* », gardiennes des traditions régionales. Le retour aux traditions architecturales du passé est souligné avec insistance, en particulier celles de la Renaissance française sous Henry III, représentée par l'œuvre d'un architecte du xv<sup>e</sup> siècle comme Jacques Androuet du Cerceau, qui prend une importance idéologique décisive. Cette doctrine trouve un terrain fructueux dans les réflexions sur la reconstruction des petites villes du Val de Loire, dont les rues et les îlots traditionnels deviennent les matrices de l'architecture « nouvelle ».

Simultanément, un nouveau modèle urbanistique se met en place : celui de la rationalisation et de la planification totale des îlots à rebâtir, par le développement de procédés d'industrialisation de la construction d'une part, et le recours aux procédés « fonctionnalistes<sup>1</sup> », du zonage<sup>2</sup>, d'autre part.

**1** Le fonctionnalisme en architecture et en urbanisme désigne la subordination des aspects formels et esthétiques aux aspects déterminant les utilisations. **2** Le zonage est un outil de réglementation et de contrôle de l'utilisation du sol urbain ou rural. En urbanisme, ce concept apparu depuis le début du xx<sup>e</sup> siècle, désigne la dissociation de la ville en différentes « unités » de fonctionnement (habitation, récréation, industries, infrastructures).

« Songez que, depuis près d'un demi-siècle, les petites villes, les campagnes s'enlaidissent, les caractères régionaux s'effacent (...). Il faut donc, les causes du mal étant évidentes, chercher les moyens de les combattre dans les constructions futures. Pour cela n'hésitez pas à regarder les maisons traditionnelles des petites villes et des villages : chefs-d'œuvre autrefois, elles sont expression parfaite des genres de vie de nos ancêtres. »

Secrétariat d'État aux communications (travaux et transports),  
La Charte de l'architecte reconstruteur, 1941.

21

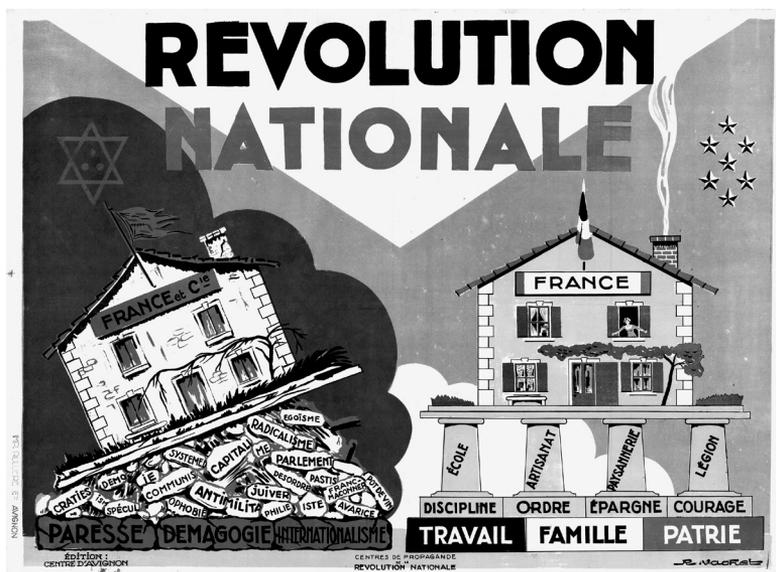


fig. 21 Affiche Révolution nationale, centre de propagande de la Révolution nationale, vers 1940-1941.

Dès 1944, la Reconstruction, enjeu social, politique, technique et économique crucial, devient la priorité des pouvoirs publics qu'installe le gouvernement provisoire. Par-delà toute continuité entre les politiques menées de 1940 à 1944, le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) affiche la quête de formes et de principes susceptibles de caractériser la « cité nouvelle », synthèse des besoins techniques et humains idéologiquement conformes avec la politique égalitaire et démocratique de la future IV<sup>e</sup> République.

L'État devient, à l'échelle nationale, la force organisatrice centrale de l'espace urbain et rural. L'objectif n'est pas seulement de reconstruire mais de créer un nouveau cadre de vie, accessible à tous, en rasant les îlots insalubres et les taudis. Pour la première fois dans l'histoire de l'urbanisme français, une réorganisation radicale du sol urbain, guidée par des principes rationnels et économiques généraux, est mise en œuvre : décentralisation de l'industrie, création d'un habitat protégé comprenant des zones de verdure intramuros, abandon de la maison individuelle au profit d'une reconstruction « groupée » en immeubles collectifs.

« Il importe que le pays comprenne bien que l'urbanisme est une part essentielle de notre renaissance. Fondement premier de la restauration matérielle et morale, physique et spirituelle de nos villages et de nos villes, il doit répondre aux vastes perspectives que donne seul le souci de l'humain. »

Raoul Dautry, ministre de la Reconstruction et de l'urbanisme, 1945.

# PRINCIPES DIRECTEURS DE LA RECONSTRUCTION

22

L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME ORGANISENT L'ESPACE, ILS SONT LES DEUX ASPECTS INSÉPARABLES DU MÊME DOMAINE LE SITE, SES RICHESSES NATURELLES, L'ORIENTATION ET LES CONDITIONS CLIMATIQUES EN SONT LES COMPOSANTES

DES SOLUTIONS TECHNIQUES APPROPRIÉES RÉPONDENT A CES DIVERSES DONNÉES

L'étude de la vie de nos agglomérations nous montre, parmi d'incontestables réussites, les erreurs commises dans un passé récent, erreurs préjudiciables à nous-mêmes et au pays tout entier.

Ces fautes ont de multiples origines et affectent l'homme diversement : nos réactions personnelles et le simple bon sens suffisent à nous faire apparaître certaines d'entre elles ; d'autres nous sont révélées grâce aux moyens actuels de recherche.

L'imprévoyance, les vues égoïstes, la spéculation, les fautes d'esthétique, une législation parfois périmée et insuffisante, une fidélité à un passé ignorant des possibilités qu'offrent les techniques nouvelles et l'application des principes nouveaux d'hygiène ont causé le chaos, la laideur, la congestion et l'insalubrité de certains points de nos agglomérations.

LOGIS SANS SOLEIL →

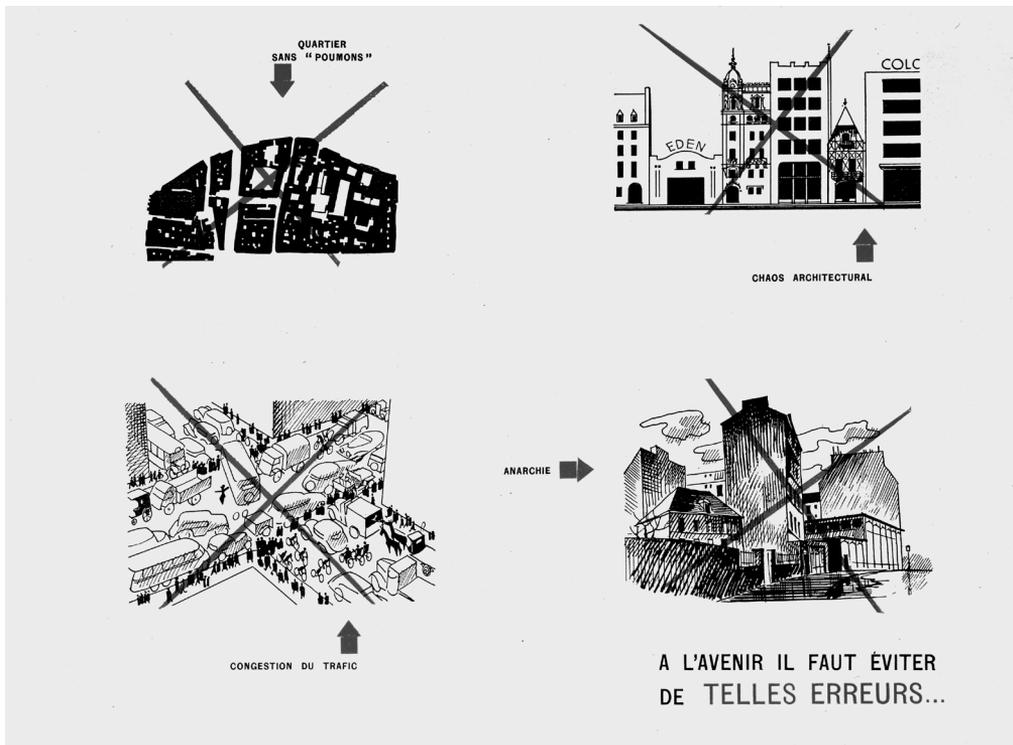


USINES TROP PROCHES DES ZONES D'HABITATION ↓



23

fig. 22–23 Extraits de la brochure du ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme sur les principes généraux de la reconstruction en France, 1946.



24

## L'URBANISME

ORGANISATEUR DE L'ESPACE  
S'IMPOSE DONC, POUR...

- la répartition rationnelle du sol destiné aux différentes fonctions urbaines et rurales.
- la distribution rationnelle de la population dans l'enceinte urbaine.
- la sélection des terrains propices à l'habitat, tenant compte de l'orientation, des conditions climatiques et topographiques, des vents dominants, de l'emplacement de l'industrie et des possibilités d'accès.
- la création d'espaces libres et de zones de verdure satisfaisant aux besoins physiologiques et psychologiques de l'homme.
- le respect et la mise en valeur des sites et du patrimoine architectural.
- l'établissement d'harmonieux rapports entre les volumes construits et les espaces libres.
- l'organisation des voies de communication.

25

fig. 24–27 Extraits de la brochure du ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme sur les principes généraux de la reconstruction en France, 1946.



## L'INTRODUCTION DES VITESSES MÉCANIQUES DANS LA VIE MODERNE OBLIGE A DIFFÉRENCIER ET CLASSER LES VOIES DE COMMUNICATIONS SELON LEUR FONCTION

Les voies actuelles de circulation urbaine répondent et souvent imparfaitement aux besoins millénaires des piétons et véhicules à traction animale.

Depuis 50 ans environ, la vitesse et le nombre sans cesse croissant des automobiles de toute nature ont créé progressivement la plus grande confusion du trafic circulaire des villes.

Des palliatifs provisoires, tels que l'ordre policier, les passages cloutés, les sens uniques, ne pourront éviter des solutions plus complètes.

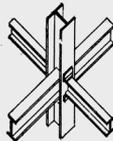
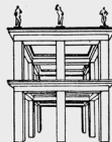
### IL CONVIENT :

- de ménager aux piétons des allées et passages à l'abri des dangers du trafic intense des véhicules,
- d'organiser les voies suivant leur fonction,
- de réserver des zones de stationnement à l'écart de la circulation.

26

## L'ANGLE DROIT EST LA RÈGLE NATURELLE DU PLAN ... IL SATISFAIT A LA FOIS L'ESPRIT ET L'ÉCONOMIE.

L'ANGLE AIGU ET L'ANGLE OBTUS NE SERONT ADMIS QU'ACCIDENTELLEMENT

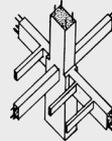


Une sentimentalité désuète ne doit plus retarder l'éclosion de l'architecture de notre temps qui doit utiliser les immenses progrès de la technique.

L'industrie née de la science moderne sera mise au service de l'architecture. Elle lui permettra : une rapidité accrue de réalisation, une économie stricte de matériaux, de main-d'œuvre et de capitaux.

La juxtaposition des multiples éléments d'une construction sera facilitée par l'emploi de l'angle droit.

Les espaces habitables ainsi créés seront mieux conformes et leur ensemble donnera une meilleure utilisation des surfaces construites.



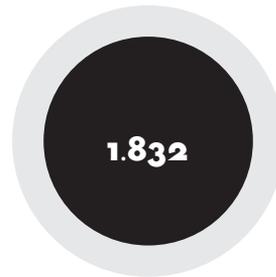
27

## Ce qu'ont coûté à la France la guerre et l'occupation ennemie (en milliards de francs)

Source: Chiffres officiels tels qu'ils résultent des travaux de la Commission du Coût de l'Occupation (1945).



Spoiliations



Destructions



Dommages  
aux personnes



Autres dommages  
aux biens



Charges spéciales  
imposées par l'État  
(par le régime d'occupation  
et les opérations de guerre)



# Les « ordres architecturaux » – du néo rural à la réinvention d'un classicisme

En architecture, un « ordre » désigne un système cohérent de proportions modulaires et de formes codifiées. Dans l'histoire occidentale, un langage clairement codifié s'est imposé pour la première fois avec la création des ordres architecturaux de l'Antiquité gréco-romaine. Au-delà de la canonisation de la « bonne » architecture, ils constituent le fondement d'une reproduction en série des éléments constructifs.

Entre 1940 et 1944, au « *retour à l'ordre* » réactionnaire du régime de Vichy, répond l'invention de systèmes d'ordonnement standardisés par les architectes de la Reconstruction. Pour Orléans, Pol Abraham développe ainsi depuis 1943 pour les îlots à reconstruire, un ordre strictement défini qui s'inspire de l'ordonnement de la ville au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Il en déduit un nouveau système qui hiérarchise des niveaux tenant compte de l'usage antérieur des bâtiments à reconstruire. À Tours, les architectes Pierre Patout, Pierre, Maurice et Jacques Boille, Jean et Roger Marconnet et quelques autres revisitent dans cet esprit la rue Nationale et intègrent des éléments du langage Art déco des années 1920. Pour Saint-Pierre-des-Corps, l'architecte en chef Jean Dorian, avec la société Architurone, « *repense la ville à neuf* » en intégrant la singularité maraîchère de la ville d'avant 1940. Il propose pour le logement collectif et individuel une forme repensée de la cité-jardin avec un canon architectural proche de la maison rurale traditionnelle. Les bâtiments publics, au contraire, intègrent la modernité des années 1920. Architurone signe également les projets de Maillé avec un code architectural qui réinvente les bâtiments de ferme et la silhouette du village rural.

De ces approches méthodiques naissent des styles de reconstruction, adaptés à la spécificité architecturale et historique de chaque ville, créant une nouvelle identité locale.

Le régime de Vichy prône le retour « à la terre », une doctrine également centrale dans l'idéologie nazie. Elle met au premier plan les particularités provinciales de la « petite patrie » accompagnées par le Comité national de propagande par le folklore créé en 1939 sous l'impulsion de la Fédération des Associations Régionalistes. Dans les 19 nouvelles « Provinces » ainsi désignées par le régime de Vichy, ce tropisme va de pair avec un intérêt accru pour la promotion des arts et traditions populaires, afin de forcer la main au réveil de soi-disant « identités locales ». Si les mouvements régionalistes existent en France et en Europe depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le « régionalisme » se définit pendant l'entre-deux-guerres en réaction au modernisme naissant. Le régime de Vichy le reprend à son compte et l'instrumentalise.

La doctrine réactionnaire du « régionalisme » devient le mot d'ordre de sa politique culturelle. La théorie architecturale soutenue par Louis Hautecœur, alors secrétaire général des Beaux-arts, s'inscrit pleinement dans ce contexte. Hautecœur conçoit le régionalisme comme « *résistant* » contre ce qu'il définit comme « *l'internationalisme en architecture* ». En 1940, les architectes de la première reconstruction du Loiret et de l'Indre-et-Loire en intègrent pleinement la notion par l'invention d'un néo-pittoresque qui réinterprète les particularismes formels locaux des villes ligériennes. À l'inverse, en matière d'urbanisme les positions sont beaucoup plus ambiguës par l'intégration des conceptions modernistes.

### Entre monumentalisation et réinvention du pittoresque régional

fig. 28-31

Dès 1941, des « Études spéciales de composition architecturale » pour les villes d'Orléans, Sully et Châteauneuf-sur-Loire sont confiées par la Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI) à l'architecte Léon Bazin sous la supervision de l'urbaniste Jean Royer, tandis que l'architecte André Laborie est mandaté pour rebâtir la ville de Gien.

À la tête de la reconstruction de ces villes, ces architectes supervisent le travail de Pol Abraham à Orléans, Georges Blareau à Sully-sur-Loire et des architectes d'opérations qui interviennent ponctuellement sur des logements ou des équipements publics (Robert Boitel, Roger Nedonchelle...). Tous ces architectes proposent des projets à la

rhétorique régionaliste marquée, tenant compte des spécificités locales de chaque ville. Leur choix ne se fait pas au hasard : le préfet Morane a travaillé avec un certain nombre d'entre eux dès 1937 dans le cadre de l'Exposition internationale de Paris dont il était le directeur-adjoint. Ces projets architecturaux et urbains pour les villes du Loiret resteront cependant de purs récits de papier.

Pour l'Indre-et-Loire, c'est l'architecte Camille Lefèvre qui, dès septembre 1940, est chargé par l'administration vichyssoise de dresser un Plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) pour le centre de Tours. Lefèvre propose également un projet régionaliste à tendance monumentale, notamment pour la reconstruction de la rue Nationale dans le prolongement du pont historique, le pont Wilson, largement détruit. Une vive polémique autour de ce projet oppose d'ailleurs dès 1941 l'architecte et la municipalité aux commerçants de la rue Nationale. Ceux-ci critiquent moins les choix stylistiques que l'élargissement radical de la rue prévue dans le projet de Lefèvre.

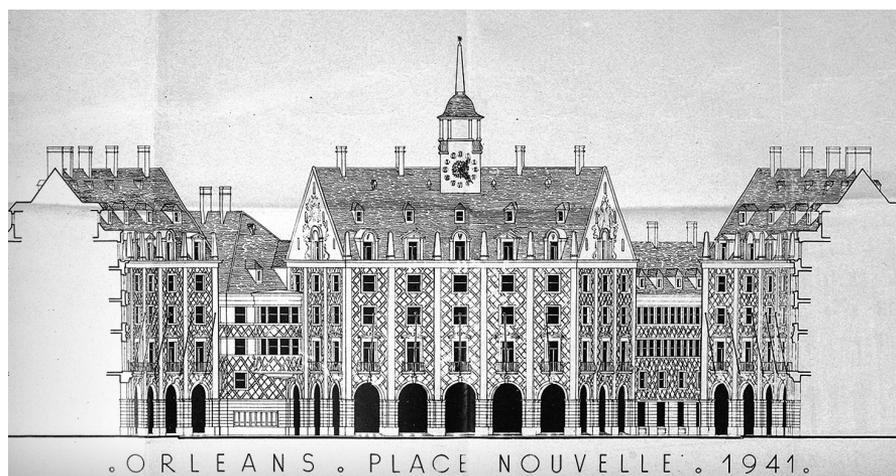
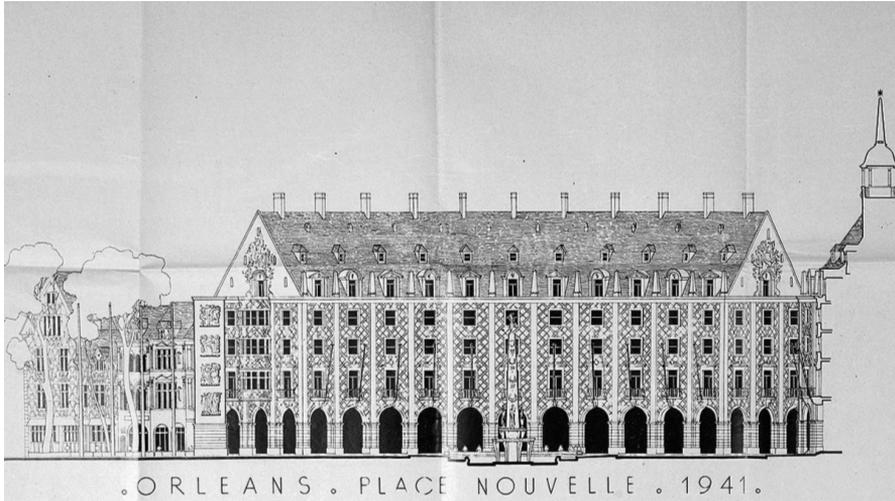
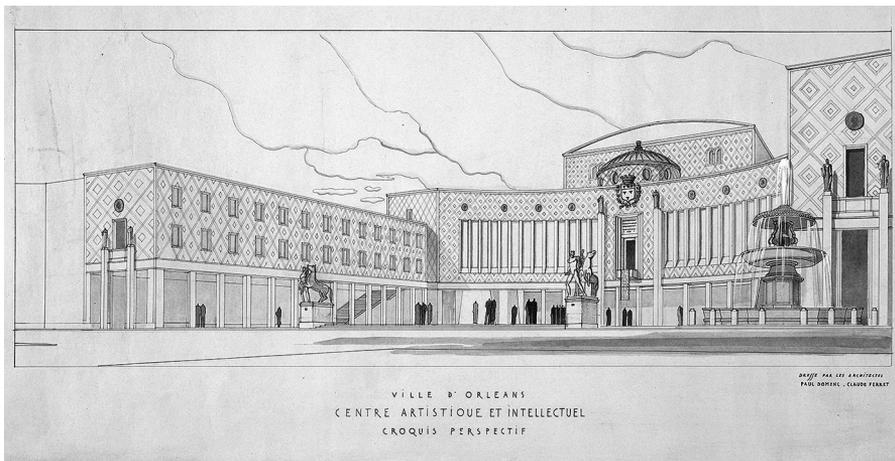


fig. 28 Projet d'aménagement architectural de la place Nouvelle à Orléans par l'architecte Albert Laprade, 1941. © Archives Nationales, Pierrefitte



29



30

fig. 29 Projet d'aménagement architectural de la place Nouvelle à Orléans par l'architecte Albert Laprade. © Archives nationales, Pierrefitte fig. 30 Centre artistique et intellectuel, croquis perspective par les architectes Paul Domenc et Claude Ferret, 1942. © Archives nationales, Pierrefitte fig. 31 Dessin projetant la reconstruction de la ville de Gien, André Laborie. © Revue Illustration, 1941



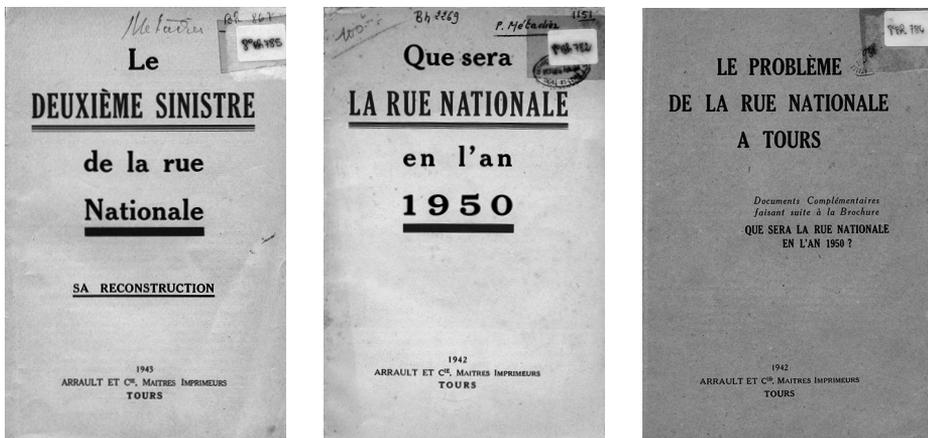
31

Les « ordres architecturaux » – du néo rural à la réinvention d'un classicisme

### Le combat de Paul Métadier : « Une rue n'est pas une route »

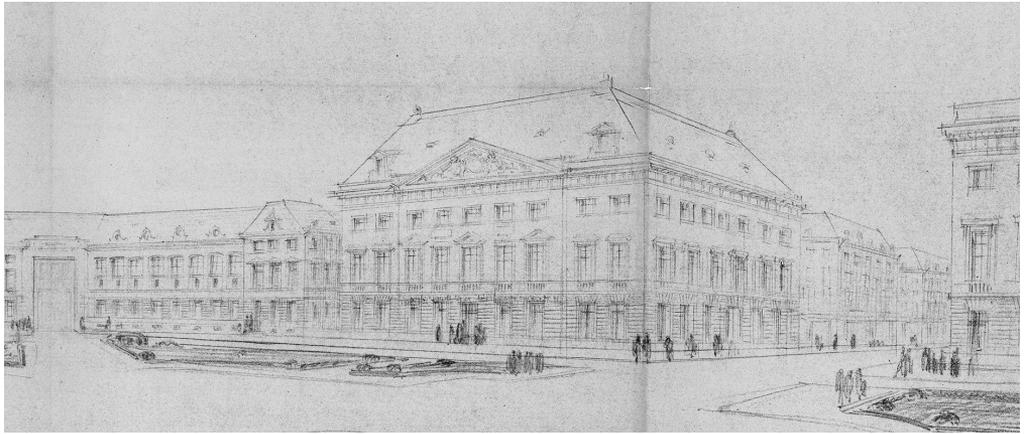
fig. 32-37

En juin 1941, un « groupe de Tourangeaux pour sauver la rue Nationale » se constitue autour du pharmacien Paul Métadier (1879-1956). Le projet de reconstruction de la rue Nationale par Camille Lefèvre, approuvé par le Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI), est considéré par ce groupe, qui réunit quelque 3 700 membres en 1941 dont une grande partie des commerçants sinistrés de cette ancienne voie royale, comme un « deuxième sinistre ». Ces activistes se battent pour une reconstruction à l'identique de ce chef-d'œuvre de l'urbanisme du XVIII<sup>e</sup> siècle, contre sa transformation en « autostrade » et pour la suppression du tramway. Son élargissement de 15 à 25 mètres est perçu comme un véritable sacrilège. Une pétition contre la modification de la largeur de la rue, synonyme de moins-value du foncier, conduira dès 1941 à une première pétition et, jusqu'en 1943, à la rédaction de nombreux articles et brochures publiés par Métadier et d'autres notables tels que Émile Bonnichon (avocat) ou Benjamin Chaussemiche (président de l'Académie des beaux-arts, grand prix de Rome en 1893). Malgré cette large mobilisation, le 6 juillet 1942, le *Journal officiel* publie l'approbation du plan Lefèvre. Après 1945, il sera en partie repris par Pierre Patout et Jean Dorian qui élargiront la rue à 25 mètres.

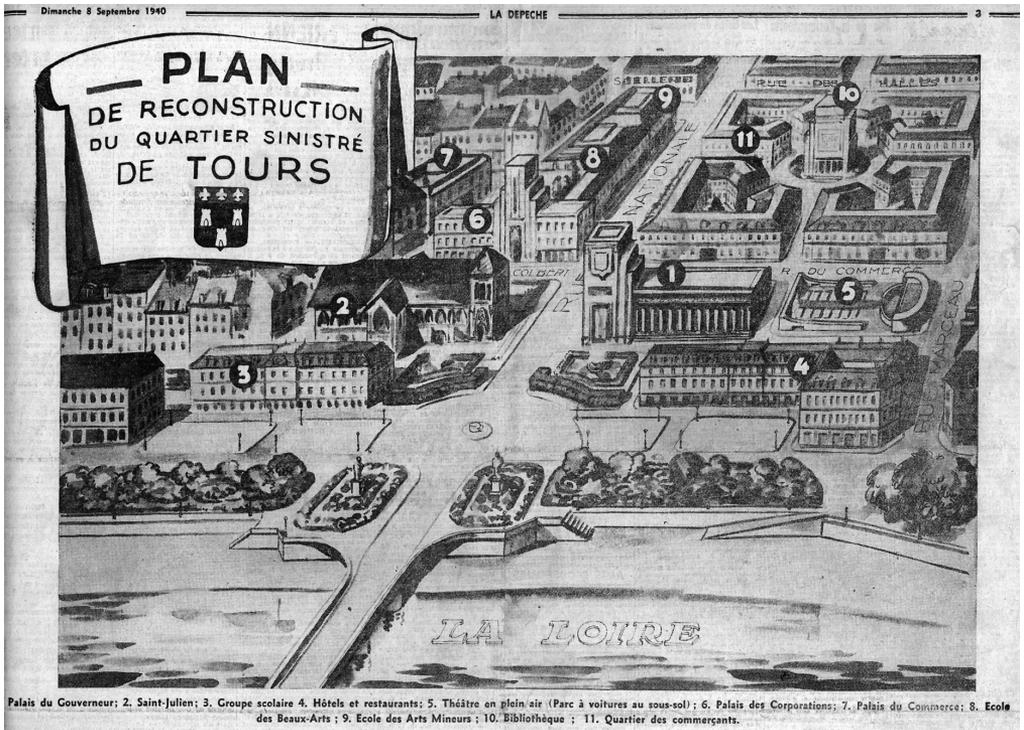


32

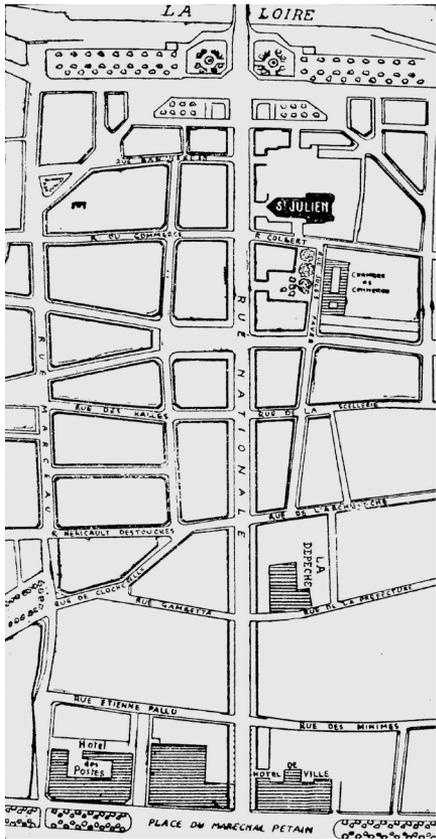
fig. 32 Premières de couverture des brochures de Paul Métadier dénonçant les plans de reconstruction de la rue Nationale proposés par l'architecte-urbaniste Camille Lefèvre et approuvé en 1942 par le Commissariat technique à la reconstruction immobilière, 1942-1943. © Archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 33 Projet de reconstruction du front de Loire à Tours, Camille Lefèvre, 1941. © Archives nationales, Pierrefitte fig. 34 Projet de reconstruction du quartier nord de Tours, publié dans *La Dépêche* du 8 septembre 1940, Camille Lefèvre. © Archives municipales de Tours



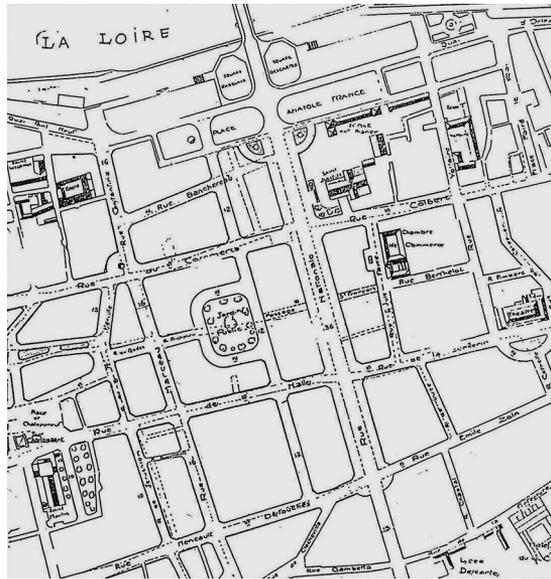
33



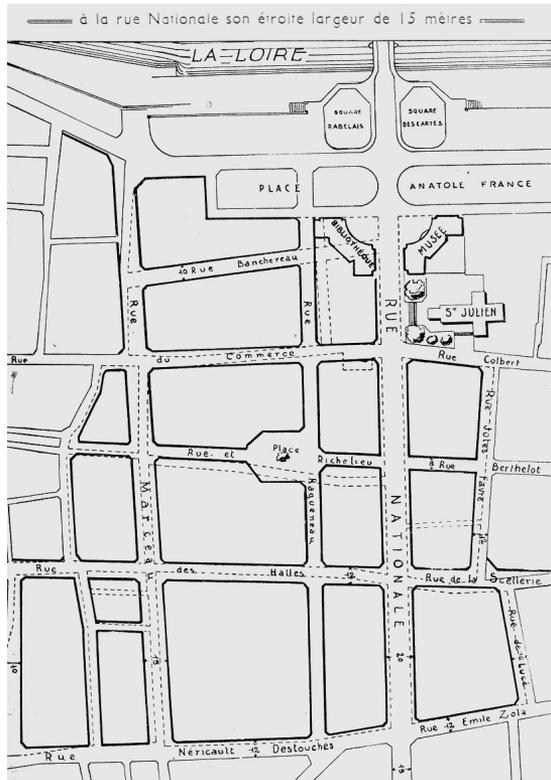
34



35



36



37

fig. 35 Plan de reconstruction dressé par M. Huguet, 9 septembre 1940. © Archives municipales de Tours fig. 36 Plan d'aménagement et de reconstruction publié dans La Dépêche, Camille Lefèvre, 23 septembre 1941. © Archives municipales de Tours fig. 37 Plan de reconstruction dressé par le service municipal de la voirie, 3 septembre 1940. © Archives municipales de Tours

L'année 1945 est placée sous le signe de l'urbanisme. Raoul Dautry, le premier ministre de la Reconstruction et de l'urbanisme souhaite que les ingénieurs, urbanistes et architectes français s'expriment dans toutes leurs diversités sans privilégier une seule manière de reconstruire. C'est de la multiplicité des approches, selon lui, que peut naître une unité doctrinale. Il crée ainsi un conseil scientifique dans lequel sont représentées les différentes tendances architecturales du moment : Auguste Perret, André Lurçat, André Leconte, Louis Madelin, Pierre Paquet et Le Corbusier.

Cette politique se traduit dès 1944-45 dans tous les chantiers de la Reconstruction : à Caen, Le Havre, Brest, Saint-Malo, Abbeville, Royan, Saint-Nazaire, Vitry-le-François, Vendôme, dans le Loiret et en Touraine. On constate une volonté d'individualiser l'architecture de chaque chantier, entre allusions au patrimoine local détruit et modernisme. Les matériaux, les techniques et les formes architecturales varient de ville en ville. Le régionalisme doctrinaire de Vichy est abandonné au profit d'une vision pluraliste qui réinterprète de manière modérée la structure architecturale locale en créant un style, un lexique formel pour la nouvelle ville à reconstruire. La particularité de la Reconstruction dans le Loiret et en Touraine aura été, en quelque sorte, d'en formuler la matrice conceptuelle, esthétique et technique.

Cette deuxième phase de la Reconstruction aurait pu s'achever le 30 juin 1953 avec la décision officielle du Conseil économique et social de favoriser désormais un tout nouveau paradigme, beaucoup plus radical : la construction des « grands ensembles ». En réalité, la Reconstruction perdure dans le temps, parallèlement à ces nouveaux grands chantiers qui visent à résorber la crise persistante du logement.

En 1948, la destruction de Tours est estimée à 52 %. L'essentiel des dégâts se concentre autour de la rue Nationale, détruite à 75 %, et des îlots avoisinants. Le pourtour de la gare est gravement touché en 1944. Vers 1962 s'achèvent les premières réalisations de la Reconstruction tourangelle entamée depuis 1946 sous la direction de Pierre Patout. La nouvelle rue Nationale reprend le tracé de l'ancienne route d'Espagne, issue des travaux menés à partir de 1777 par l'intendant de la généralité de Tours, François-Pierre Du Cluzel (1734-1783) selon les plans de Jean Cadet de Limay.

Conformément aux aménagements urbains de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il s'agissait de désenclaver la ville par la création d'un axe routier traçant une grande perspective nord-sud dont l'entrée était historiquement soulignée par la symétrie entre l'École des beaux-arts, fondé en 1760 et la bibliothèque municipale. Cette symétrie est désormais déplacée quelques centaines de mètres en retrait au niveau de l'église Saint-Julien. L'architecte-urbaniste Camille Lefèvre se réfère dans sa proposition de 1942 à cette architecture de l'époque de Louis xv et de Louis xvi qui se singularise par une rigueur classique et une grande clarté de composition, en proposant un alignement et un ordonnancement stricts des futurs immeubles.

Pierre Patout en reprend le principe dès 1946. En collaboration avec l'architecte André Le Roy, il compose avec les nouvelles places Anatole-France que prolonge la rue Nationale et la place de la Résistance, une figure urbaine pyramidale ouverte sur la Loire, imposante et ordonnée depuis l'entrée nord de la ville.

Pour les îlots avoisinants et les quartiers autour de la gare, un principe architectural moins strict est mis en œuvre. Puis, à partir de 1949, vont venir s'ajouter les chantiers d'État qui emploient déjà en grande partie des procédés de fabrication industrielle afin d'accélérer davantage la quantité de logements reconstruits.

La rue Nationale – la réinvention d'un classicisme ordonné  
Patout intègre le problème de la déclivité de la rue Nationale, estimée à sept mètres entre la place Anatole-France et la place Jean-Jaurès, à son projet d'ordonnement. Il propose de « corriger » sur le plan

fig. 38-45

optique cette différence de hauteur par un système de placettes disposées en une séquence rythmant les différents carrefours de l'axe, permettant selon ses termes « *d'écluser la pente* ». De nombreuses esquisses témoignent de cette recherche qui n'est pas sans rappeler le dessin des places royales des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle, telles la place Vendôme et la place des Victoires à Paris. Cependant, Patout conserve de ses recherches uniquement l'idée de ponctuer les deux croisements de la rue Nationale de six pavillons d'angle.

Sur le plan architectural, il propose un système homogène et répétitif pour l'ensemble des six îlots bordant les deux côtés la rue. Le rez-de-chaussée et l'entresol réservés aux commerces sont surmontés d'une corniche à balustrade en saillie suivie de trois étages coiffés par un toit continu en ardoise. L'augmentation graduelle de la hauteur des entresols au dessus des boutiques vers le sud de la rue permet de compenser visuellement sur la longueur d'un îlot, son importante déclivité.

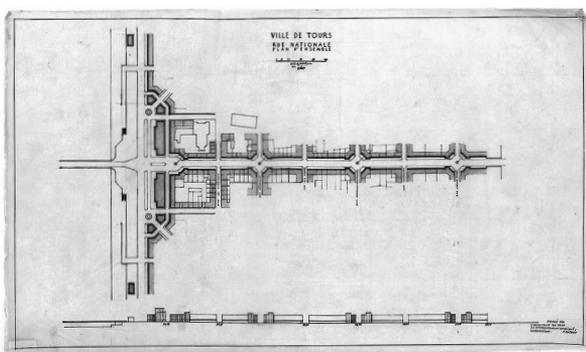
Les processus de construction sont encore en grande partie artisanaux avec notamment très peu de recours aux éléments préfabriqués. Le parement de pierre blanche est découpé en plaques scellées à une maçonnerie traditionnelle en moellons. Les bâtiments sont coiffés de longs toits à pans couverts d'ardoises hérissés de souches de cheminées en briques.

Le rythme sériel des bâtiments aux gabarits réduits, aux formes géométriques simples (formes pyramidales triangulaires ou rectangulaires) reproduit un système d'élévation abstrait dont les seules articulations formelles sont les fortes saillies des balustrades des premiers niveaux, qui accentuent les jeux d'ombre et de lumière, les travées verticales dans lesquelles s'inscrivent les fenêtres et le fin réseau des lignes sombres du dallage mural qui dessinent un léger maillage graphique. Ces séquences homogènes continues sont une réminiscence lointaine du langage architectural propre aux ordres classiques.

La référence à l'architecture vernaculaire tourangelle est lisible quant à elle dans le choix des façades en pierres blanches et les toits en ardoise.



38



39

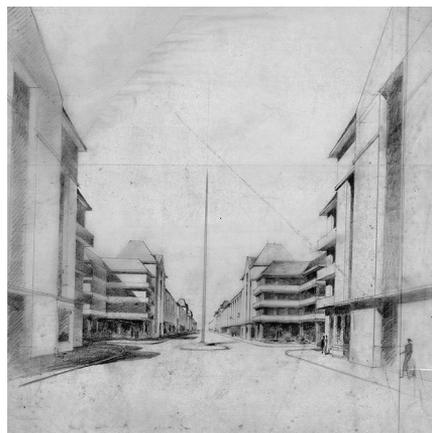


40

fig. 38 Vue de la rue Nationale dans le cadre du reportage photographique du MRU, le 30 mars 1956. © Pierre Mourier (photographe), MEEM-MLHD fig. 39 Dessin de la rue Nationale à Tours avec l'emplacement des placettes et l'élévation des façades, Pierre Patout, novembre 1946. © Archives municipales de Tours fig. 40 Vue aérienne du quartier nord après déblaiement, 1948. © Archives municipales de Tours fig. 41-42 Deux études pour la réalisation des placettes afin d'accroître la perspective linéaire de la rue Nationale, Pierre Patout, 1947. © Archives municipales de Tours fig. 43 Photo de la maquette montrant la proposition pour la reconstruction de l'entrée nord de la ville de Tours réalisé pour le MRU, 1952. © MEEM-MLHD fig. 44 Esquisse en perspective pour la reconstruction de l'entrée nord de la ville, Tours, Pierre Patout, 1946. © Archives municipales de Tours fig. 45 Reconstruction de l'entrée nord de la ville, propositions de l'ensemble architecturale de la rue Nationale, Pierre Patout, entre 1948 et 1952. © Archives municipales de Tours



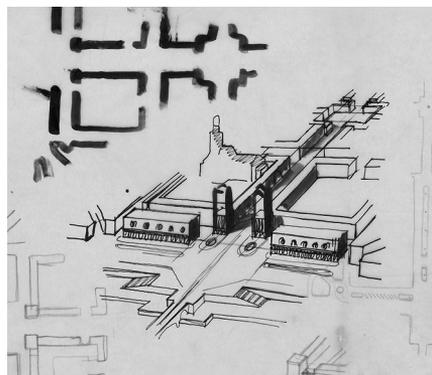
41



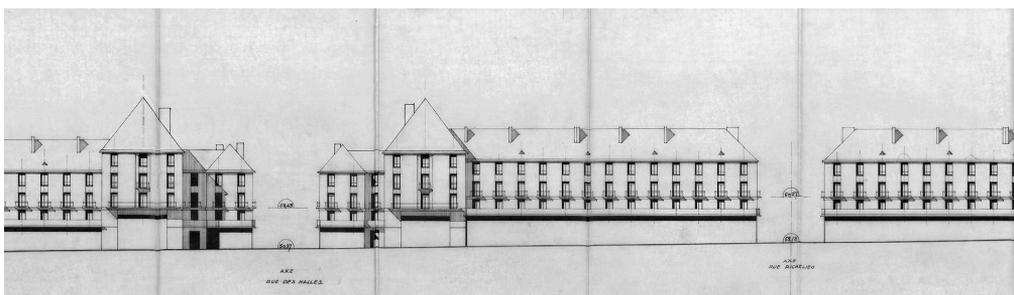
42



43



44



45

### Le quartier nord

fig. 46-48

Dans la zone sinistrée du quartier nord, une architecture ordonnancée s'impose avec la rue Nationale, la place de la Résistance et la place Anatole-France, tandis qu'elle est semi-ordonnée dans les rues adjacentes. Les hauteurs, les toitures, les ouvertures et une partie des matériaux sont soumis à une réglementation générale. L'approche architecturale des vingt îlots est variable d'un à l'autre. Les architectes jouent sur des effets d'alternances, lisibles notamment place de la Résistance dans le développement des balustrades des balcons selon une séquence « a-b-a-a-b-a » à l'opposé du rythme sériel strict répétant toujours les mêmes éléments « a-a-a, ... » pour la rue Nationale. Le langage classicisant des îlots adjacents à de la rue Nationale met ainsi l'accent sur les modénatures des façades (moulures des fenêtres et des profils) et sur des rythmes moins homogènes et répétitifs. Quant à l'élévation des façades, elle se développe selon une composition pyramidale avec un *piano nobile* et un deuxième étage de même hauteur suivi d'un troisième étage moins élevé.

### De nouveaux chantiers d'État

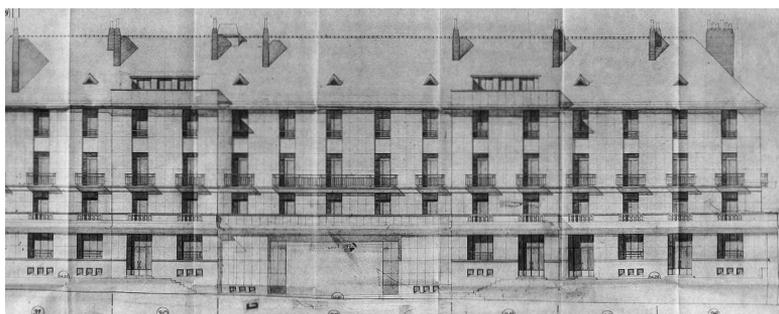
Comme dans l'ensemble des villes à reconstruire, le rythme de la reconstruction des habitations est loin de satisfaire les besoins réels. À Tours, en 1950, plus de 3 000 familles habitent encore dans des logements réquisitionnés. À partir de 1948, Eugène Claudius-Petit, ministre du MRU, met alors en œuvre des programmes de chantiers beaucoup plus ambitieux. L'État initie entre 1949 et 1958 des « Immeubles sans affectation individuelle » (ISAI). La première Unité d'habitation de Le Corbusier à Marseille, réalisée entre 1949 et 1953, en est certainement l'exemple le plus emblématique. L'État cherche également à accélérer la construction industrielle préfabriquée.

Le MRU soutient alors la mise en place d'une projection du développement urbain beaucoup plus radicale qui n'hésite plus à déconstruire, voire à effacer le tissu urbain historique. Ceci annonce le plan Courant de 1953 qui a pour objectif d'industrialiser totalement le secteur de la construction pour construire 240 000 logements par an. Les premiers exemples de ce changement de paradigme architectural et urbain à Tours sont lisibles boulevard Tonnellé et rue Merlusine. C'est la naissance de l'architecture « statistique » des grands ensembles dont le langage formel découle directement de l'assemblage des panneaux de préfabrication pour former des « barres » rangées en séries homogènes sur le territoire.

fig. 46 Vue aérienne du quartier nord à l'ouest de la rue Nationale, années 1970. © Archives municipales de Tours fig. 47 Élévation des façades antérieures du côté ouest de l'ensemble de douze immeubles, îlot ABC, André Le Roy architecte, 26 août 1953. © Archives municipales de Tours fig. 48 Reportage photographique du MRU le 30 mars 1956. © Pierre Mourier (photographe), MEEM-MLHD



46



47



48

## Imprimerie Mame – art, architecture et travail d'ingénieur

*Bernard Zehrfuss, Jean Drieu La Rochelle, Jean Marconnet  
et Jean Prouvé (ingénieurs) et Edgard Pillet (peintre), 1950-1953*

fig. 49–52

L'ancienne maison d'édition et imprimerie Alfred Mame & fils, fondée à Tours en 1796, occupait au centre de la ville plus de deux hectares rue Néricault-Destouches. Elle est totalement détruite le 19 juin 1940. La reconstruction de l'usine, financée en grande partie par le MRU, est réalisée sur un terrain alluvionnaire de 3,5 hectares en bordure de Loire. Construite sur 17 000 m<sup>2</sup>, elle réunit une tour administrative et un large espace horizontal d'ateliers.

L'architecte Bernard Zehrfuss réalise le plan d'ensemble sous la forme d'une trame orthogonale et modulaire en ossature de béton armé brut. Afin d'assurer une luminosité naturelle et homogène et d'alléger les fondations, Jean Prouvé propose un système en double coque d'aluminium préfabriquées pour les 672 sheds vitrés de l'usine – un exploit unique en Europe –, et quatre pavillons en métal au-dessus de la tour administrative. Ceci lui vaudra l'attribution du Grand prix d'architecture industrielle à Milan en 1954.

La seconde grande innovation du chantier est de confier à l'artiste Edgard Pillet, pour la première fois en France, l'aménagement des cloisons intérieures des ateliers sous la forme de fresques abstraites monumentales, pour tenter de mettre en pratique la synthèse entre art moderne et espace de travail industriel prôné par le groupe Espace dont Zehrfuss, Prouvé et Pillet sont tous les trois membres fondateurs.



49

fig. 49-50 L'imprimerie Mame, reportage photographique du MRU, le 30 mars 1956. © Pierre Mourier (photographe), MEEM-MLHD fig. 51 Vue des sheds de l'imprimerie Mame, Bernard Zehrfuss avec Jean Drieu la Rochelle et Jean Marconnet (architectes), Jean Prouvé (ingénieur) et Edgard Pillet (artiste), 1950-1953. © Jacques Germain (photographe), fonds Zehrfuss, Académie d'architecture, Cité de l'architecture et du patrimoine, archives d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle fig. 52 Vue intérieure des ateliers avec la construction des sheds de l'imprimerie Mame, Bernard Zehrfuss avec Jean Drieu la Rochelle et Jean Marconnet (architectes), Jean Prouvé (ingénieur) et Edgard Pillet (artiste), 1950-1953. © Jacques Germain (photographe), fonds Zehrfuss, Académie d'architecture, Cité de l'architecture et du patrimoine, archives d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle



50



51



52

PHOTO JACQUES GERMAIN

## La bibliothèque municipale, un nouveau « silo à livres »

*Pierre Patout, Jean et Charles Dorian, 1954-1957*

fig. 53-55

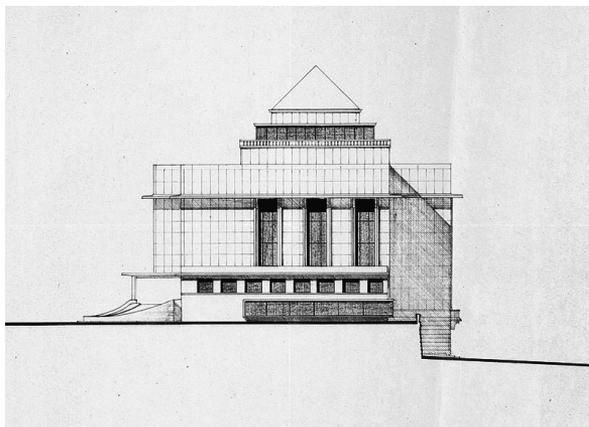
L'ancienne bibliothèque municipale du XVIII<sup>e</sup> siècle construit par Jean Cadet de Limay, ingénieur en chef de la Généralité de Tours est incendiée par l'utilisation de balles traçantes par les troupes allemandes. La reconstruction du bâtiment s'inscrit dans une nouvelle politique sociale et culturelle du MRU. Julien Cain, directeur des bibliothèques de France, charge Charles et Jean Dorian de dessiner les plans.

Pour marquer l'entrée monumentale de la ville, un site en bordure de Loire, proche de la place Anatole-France est finalement choisi. Afin de créer une symétrie autour de l'axe majeur que constitue la rue Nationale dans le prolongement du pont Wilson, la construction d'un deuxième bâtiment monumental est prévu : un centre de congrès qui ne sera cependant jamais construit. Par ses dimensions et sa composition (un bloc carré central avec deux ailes latérales), l'approche architecturale de la bibliothèque de Patout dévoile sa volonté, comme les octrois d'autrefois, de créer une nouvelle tête de pont, un véritable signal iconique pour marquer l'entrée de la ville.

Les formes géométriques simplifiées (volume cubique et toit pyramidal), le langage classicisant, les grandes dalles venant des carrières d'Esvres-sur-Indre en Indre-et-Loire, amplifient cette impression de monumentalité et renvoient également aux traditions régionales (pierre de tuffeau pour les murs, ardoises pour le toit). Au-delà de cela, l'architecture décline également une référence Art déco se manifestant par des volumes clairs, dépouillés et rectilignes et par un enchaînement en continu des formes et des lignes.

La bibliothèque se distingue en outre par un exploit fonctionnel : le programme de l'édifice réinvente le fonctionnement d'une bibliothèque moderne en faisant référence aux nouvelles exigences pour l'utilisateur (discothèque) et par rapport à la séparation des fonctions distinctes.

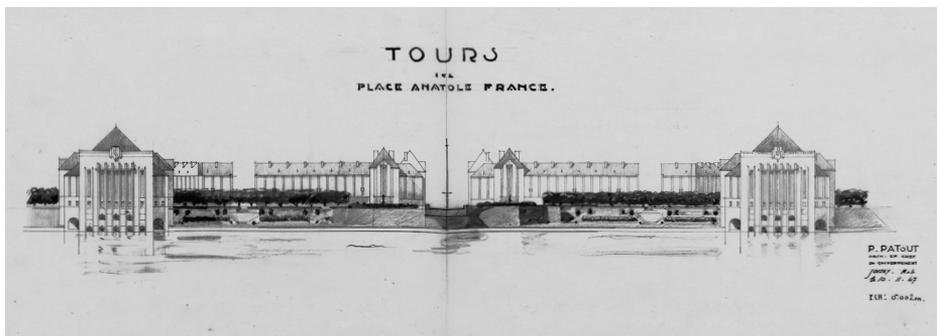
fig. 53 Élévation de la façade est de la bibliothèque municipale, Pierre Patout, Charles et Jean Dorian, 1954-1959. © Archives municipales de Tours fig. 54 Vue générale de la bibliothèque en voie d'achèvement depuis la terrasse est de la rue Nationale, 1956. © MEEM-MLHD fig. 55 Élévation de l'entrée nord, Pierre Patout, 10 novembre 1947. © Archives municipales de Tours



53



54



55

## École régionale des beaux-arts

*Pierre Patout, Jacques, Pierre et Maurice Boille, 1958*

fig. 56–57

La fin de la reconstruction de l'îlot ABC est marquée par la construction de la nouvelle École régionale des beaux-arts. L'ancien bâtiment construit par l'architecte Edmond Delaire en 1879, était un élément essentiel de l'ancienne entrée de ville. Détruite lors de l'incendie de juin 1940, comme les bâtiments voisins, à savoir le muséum d'Histoire naturelle et la bibliothèque, l'École régionale des beaux-arts est d'abord installée au musée des Beaux-arts. Son emplacement définitif est adopté en 1957 par le conseil municipal et les travaux commencent en 1959. La reconstruction de l'école ne reprend ni son ancien emplacement, ni son architecture historiciste.

Sa silhouette réunit un bâtiment rectangulaire de plus de douze mètres de haut qui forme la grande nef de l'entrée principale et un autre à la volumétrie moins imposante, tout en longueur, décalé d'un tiers sur le côté nord par rapport au premier, destiné aux salles de classes et aux ateliers. L'allure monumentale, néoclassique, de la nef unique reprend le leitmotiv général de la reconstruction typique dans cette partie de la ville. Le vaste espace intérieur était initialement pourvu d'un escalier monumental surmonté d'une large mezzanine. À l'extérieur, au sommet de l'édifice, une corniche proéminente maintient le bâtiment fermement ancré au sol et sert de socle à un vaste appartement destiné au directeur. Le traitement extérieur de la façade renvoie également à un ordonnancement classique avec parement en dalles rectangulaires.

## L'aérogare de Tours

– P'invention d'une infrastructure moderniste

*Pierre Lacape et Jacques Lemaure, 1959*

fig. 58–60

Le site proche de la commune de Parçay-Meslay a été utilisé dès 1915 par une école d'aviation puis aménagé en aérodrome par l'armée américaine lors de la première guerre mondiale en 1917. Celui de Tours Saint-Symphorien est créé dans les années 1930 pour servir de base militaire aérienne. L'aérogare civile est inaugurée en 1938. Détruit deux ans plus tard par les bombardements de juin 1940, puis par les Alliés en 1943 et 1944, l'aérodrome sera utilisé à partir de 1952 par l'OTAN et l'US Air Force. Sous l'impulsion de la Chambre de commerce régionale, une reconversion à des fins civiles est entamée pour les

fig. 56 Vue aérienne de l'École des beaux-arts, fin des années 1960. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 57 Vue générale depuis la terrasse ouest de la rue Nationale, août 1965. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours

grands courriers qui ne peuvent s'installer en région parisienne et pour développer une activité touristique. Cet investissement se traduit par l'édification d'un bâtiment de type moderniste en verre et en béton armé. Les murs-rideaux métalliques, la couverture en aluminium et les vitrages antisolaires, posés sur un socle en pilotis conçu selon une trame modulaire répétitive, renvoient aux recherches les plus avancées de Le Corbusier (unité d'habitation de Marseille, 1953) ou d'Auguste Perret (reconstruction de la ville du Havre).



56



57

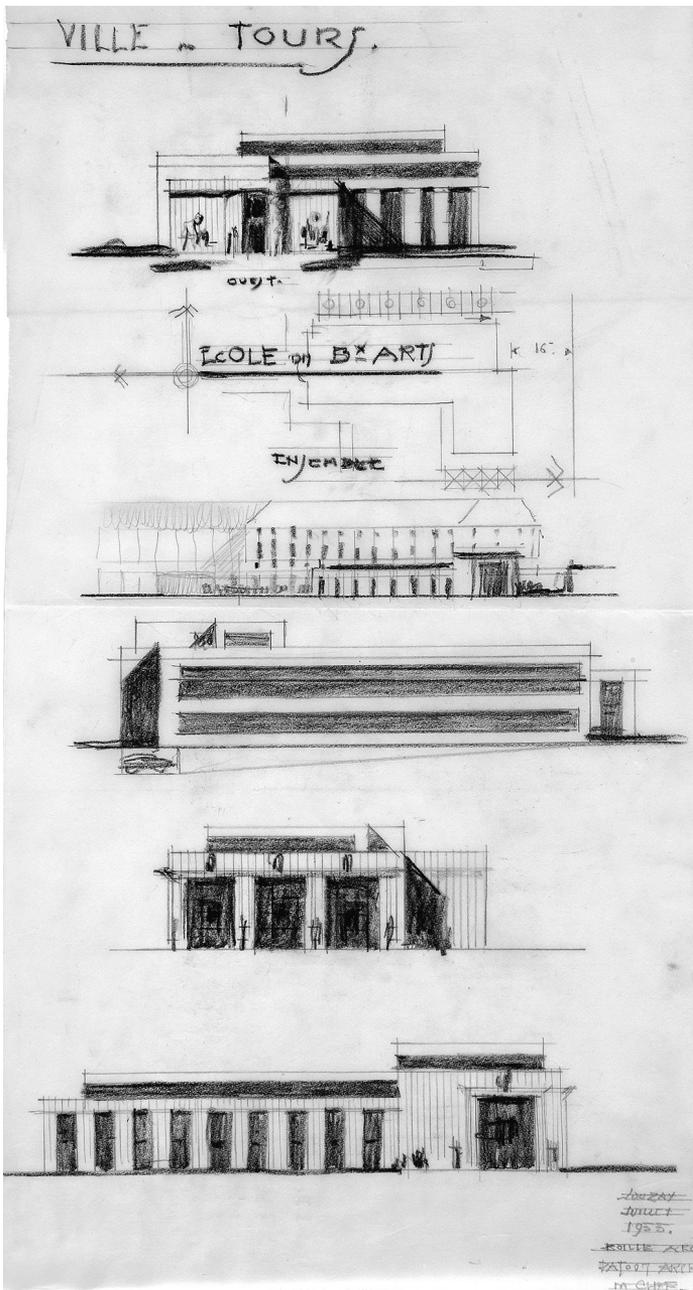


fig. 58 Projet de l'École des beaux-arts: esquisses d'élévations, Pierre Patout, juillet 1955. © Archives municipales de Tours fig. 59-60 Vues de l'aérogare de Tours, 18 novembre 1960. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours



59



60

Les « ordres architecturaux » – du néo rural à la réinvention d'un classicisme

Au sortir de la guerre, la ville est détruite à 85 %. Le projet de reconstruction prévoit une ville complètement réaménagée en relation directe avec le requalification radicale du site ferroviaire largement endommagé. Agrandie sur 33 hectares, cette gare de « triage simple » est considérée en 1948 comme *« l'avant-garde de la technique mondiale »*. Elle est appelée à devenir l'un des tous premiers nœuds ferroviaires du Sud-Ouest de la France.

Le projet de reconstruction table sur une mutation démographique faisant passer en quelques années la commune de 9 000 à 25 000 habitants. Il ne s'agit donc plus simplement de reconstruire mais de construire en masse des logements nouveaux. Le poids économique de la SNCF dans la France de l'après-guerre va permettre un démarrage rapide des différents chantiers. Par ailleurs, Jean Bonnin, ancien résistant, membre du Parti communiste français, devient maire en 1945. Il est parfaitement en ligne avec François Billoux, le second ministre (communiste) du MRU, de janvier à novembre 1946.

Sous son mandat, la ville de Saint-Pierre-des-Corps obtient l'approbation de son Plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) pour démarrer l'ensemble des chantiers (logements, équipements scolaires, sportifs et culturels, bâtiments industriels). Ici, l'architecture de la reconstruction se caractérise à la fois par une diversification des typologies de logements et un renouvellement, unique dans la région, des équipements scolaires prenant appui sur les concepts avant-gardistes des années 1920.

### La reconstruction au service de l'invention de la diversification du logement

La Reconstruction bouleverse complètement l'ancien parcellaire de la ville jusque-là divisé en zones de logements pour les cheminots et en zones maraîchères dont le bâti vernaculaire est antérieur aux destructions.

Pour créer des logements pour 16 000 nouvelles personnes, un grand nombre d'architectes locaux est mandaté. Le pilotage global est, comme pour Maillé, assuré par la société civile d'architectes Architurone (Daniel Cotté, Charles Piot et Jean Roucheaud). Le projet est

fig. 61–66

accompagné par 18 architectes d'opération tels Jacques Barthelemy, Pierre Boille, René Boucheron, Noël Druelle, Pierre Lacape, Bernard Lissalde, Henri Taté, Wladimir Gasc ou encore Pierre Oury. Le cadre très austère du plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) propose une géométrisation stricte de l'espace urbain en remplacement de la structure organique, sans plan préalable, d'autrefois.

Le système axial se transpose également dans le nouveau langage architectural qui renvoie de manière très abstraite aux longères paysannes et aux alignements pavillonnaires d'autrefois. Les architectes développent différentes approches formelles qui, malgré une très grande simplicité, permettent une certaine individualisation des maisons reconstruites. Balcons et loggias, jeu sur les encadrements des ouvertures avec différentes formes de cadres saillants, recherche sur les modénatures et la texture des murs (enduit ou moellons) constituent les éléments formels et matériels de ce nouvel ordre. À cette singularisation du logement correspond une diversification des typologies : individuelles, mitoyennes et collectives.

L'ensemble de ces réalisations est regroupé en différentes figures urbaines ordonnancées caractérisées par une alternance de maisons en bandes continues, qui encadrent des îlots avec des jardins au centre, et de rues bordées de maisons individuelles ou jumelées. La recherche d'individualisation est présente aussi bien au niveau des styles que des typologies et des formes d'îlots. Le tout est cependant soumis à une limitation de la hauteur des gabarits (un rez-de-chaussée et un étage) permettant d'inscrire cette individualisation dans une image d'horizontalité homogène à l'échelle de toute la ville.





62



63



64



65

fig. 62 Habitat urbain, Saint-Pierre-des-Corps, 21 mars 1955. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 63 Rues et bâtiments de la ville, Saint-Pierre-des-Corps, 19 octobre 1960. © Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours fig. 64-65 Reportage photographique du MRU sur la reconstruction à Saint-Pierre-des-Corps, le 30 mars 1956. © Pierre Mourier (photographe), MEEM-MLHD fig. 66 Cité P.O., les écoles, la Loire, à Saint-Pierre-des-Corps, carte postale, photo aérienne Hellec, collection Louet, vers 1950. © Collection privée fig. 67 Vue de l'école Les Sablons (Pierre Sémard), années 1950. © Collection privée



66



67

Les « ordres architecturaux » – du néo rural à la réinvention d'un classicisme

L'architecture au service de la politique d'éducation de la ville  
*La Nouvelle République* qualifie en 1950 les nouveaux équipements scolaires des Sablons de « *première construction française d'un esprit totalement nouveau* ». Cette modernité très singulière renvoie à l'invention de « l'école de plein air » chère aux mouvements avant-gardistes des années 1920. Issue des politiques hygiénistes, c'est à la fois un laboratoire pédagogique et le lieu privilégié du développement de la médecine préventive (par la lutte contre la tuberculose notamment). Sur le plan architectural, ces écoles mettent en avant la maxime moderniste de l'époque : « lumière, air et soleil ».

Depuis la construction en 1939 de l'école du Cheval Blanc (détruite en 1944), Saint-Pierre-des-Corps s'est engagé dans la modernisation de sa politique scolaire qui rencontre celle d'autres fers de lance du « socialisme municipal » tels que Villejuif, Suresnes ou Ivry-sur-Seine qui, dès les années 1920, intègrent l'architecture des avant-gardes comme symbole de la démocratisation de la société. L'école de Suresnes, réalisée entre 1934 et 1935 par les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods est la plus significative. Après 1945, Saint-Pierre-des-Corps s'inscrit pleinement dans cette politique, avec outre la réalisation de l'école des Sablons en 1949, celle de l'école maternelle République en 1956, de la Maison de la jeunesse entre 1957 et 1959, d'un gymnase et de douches municipales en 1957 et du groupe scolaire Stalingrad en 1958.

Les Sablons – un groupe scolaire « ultra-moderne »  
pour une pédagogie nouvelle

*Charles et Jean Dorian, 1949-1950*

fig. 67-68

Dès 1948, les architectes Charles et Jean Dorian projettent ce groupe scolaire pour 500 enfants divisé en 18 classes comme une véritable « *petite ville d'enfants* ». Il regroupe classes maternelles et primaires, enseignements techniques pour les garçons et enseignement ménager pour les filles. Le concept de l'école de plein air est parfaitement appliqué : les bâtiments sont fermés vers le nord et ouvert vers le sud. Toutes les classes sont au rez-de-chaussée et les coursives de circulation sont munies de grandes baies vitrées. Un système de chauffage à air pulsé est installé dans chaque classe. Une esplanade dallée devant les salles permet de faire des leçons en plein air. Un préau est aménagé pour être fermé en hiver et ouvert en été, grâce à des cloisons coulissantes. M. Bertola, à l'époque directeur des jardins de la ville de Tours

y aménage également des jardins éducatifs. Les frères Dorian font de l'«école de plein air» une architecture de «lumière» en tenant compte de la hauteur zénithale du soleil sur le site.

Le tout est construit avec une ossature en éléments préfabriqués de béton armé qui rend possible les grandes ouvertures des baies vitrées et l'installation de auvents qui surplombent chaque classe. En été, elles profitent ainsi de l'ombre, tandis qu'en hiver un ensoleillement les transperce jusqu'au fond. L'imposante rotonde aménagée pour les maternelles constitue un élément singulier de cette architecture.



68

Les « ordres architecturaux » – du néo rural à la réinvention d'un classicisme

fig. 68 Des enfants dans l'école Les Sablons [Pierre Sépard] à Saint-Pierre-des-Corps, 6 juin 1956.  
© Collection André et Robert Arsicaud, archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours

Conformément aux intentions du plan d’urbanisme de William Roger Coulant, le projet est de «*restituer l’architecture rurale typique de la Touraine*», de construire un village idéal modèle. Si cet objectif rencontre la politique du MRU, il est aussi conforme à l’esprit régionaliste des initiatives lancées sous Vichy pour revaloriser l’architecture rurale, telle l’enquête architecturale programmée en 1941 par la Délégation générale à l’équipement national sous le nom de Chantier 1425 (EAR 1425).

Créé sous l’impulsion du mouvement régionaliste et du Congrès international de folklore qui a eu lieu dans le cadre de l’Exposition internationale des arts et techniques de Paris en 1937, le projet est piloté par le conservateur du Musée national des arts et traditions populaires (MNATP), Georges-Henri Rivière. Il s’est prolongé jusqu’en 1948 sous le nom de Centre de formation des architectes ruraux (CFAR). L’objectif était notamment d’analyser sur tout le territoire français les différentes typologies de maisons rurales. Plus de 1 600 monographies sont ainsi réalisées dont 35 dans le seul département d’Indre-et-Loire.

Un lien entre le Chantier 1425 et la reconstruction de Maillé peut être notamment établi à travers les projets de l’agence Architurone qui s’inspire de l’architecture rurale locale tout en cherchant à imprimer une nouvelle identité pour le village. La référence opère par les matériaux utilisés, essentiellement la pierre de tuffeau en appareillage apparent pour les façades (appareil de moellons), et les ardoises et tuiles en terre cuite rouge pour les couvertures. Les architectes cherchent cependant à produire une unité architecturale par l’utilisation d’un certain nombre d’éléments stylistiques quasi standardisés (linteaux en béton, corniches, appui des baies, chaînes de pierre pour les angles, enduit en ciment bouchardé) se répétant selon différents agencements, selon qu’il s’agit de logement ou de bâtiments publics.

fig. 69 Reconstruction de l’école de Maillé, mai 1947. © Collection privée, Maison du Souvenir

fig. 70 Reconstruction de la maison de la ferme du Moulin, 1946-1947. © Collection privée, Maison

du Souvenir fig. 71 Carte postale de la ferme de la Cure reconstruite, avant 1953. © Collection privée, Maison du Souvenir



69



70



71



72



73

fig. 72 Reconstruction de l'école de Maillé, vers 1948. © La Nouvelle République

fig. 73 Reconstruction de la ferme de la Cure, sans date. © Collection privée, Maison du Souvenir

# Projeter la ville de demain

59

Les villes-ponts du Loiret et d'Indre-et-Loire bénéficient dès l'été 1940 de l'aide gouvernementale pour la reconstruction. Pour le Loiret, c'est le préfet Jacques Morane qui fait élaborer les plans pour les villes les plus touchées, dont Orléans et Gien. L'urbaniste Jean Royer en est la figure-clé.

Pour l'Indre-et-Loire, le projet de reconstruction de la ville de Tours datant d'avant 1944 est étendu après la Libération aux autres communes sinistrées, notamment Saint-Pierre-des-Corps. L'architecte-urbaniste Camille Lefèvre, suivi par l'architecte-urbaniste Jean Dorian, ainsi que Pierre Patout vont élaborer les projets urbains qui vont devenir les paradigmes de la reconstruction des villes tourangelles avant et surtout après la Libération. Leurs plans sont une critique radicale de l'urbanisme de l'entre-deux-guerres : centres-villes insalubres, prolifération des taudis, développement non contrôlé des villes dites « tentaculaires », absence généralisée de plans d'ensemble.

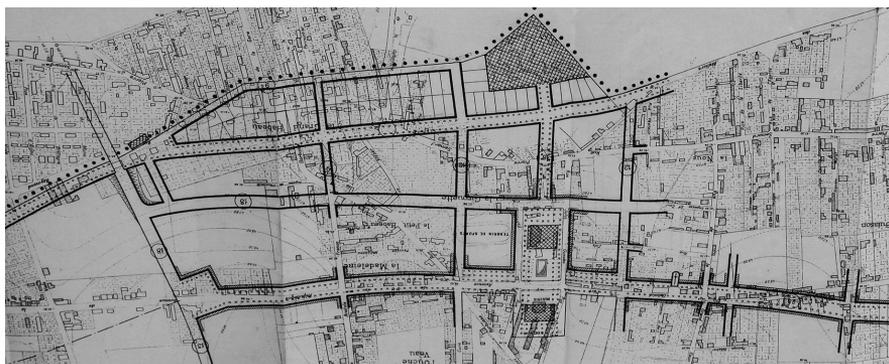
Royer, Lefèvre puis Dorian, Patout et Coulant (pour Maillé) proposent un système d'unification et de simplification urbaine qui n'est pas sans faire écho à la politique autoritaire en vigueur entre 1940 et 1944. Leur approche est centrée sur une conception viaire (en réseau) du plan d'urbanisme et sur une dissociation rigoureuse des unités fonctionnelles que doit satisfaire une ville moderne : les quartiers réservés au travail, à l'habitation, aux loisirs et aux infrastructures. La ville, à l'échelle de son territoire, est conçue comme un organisme complexe capable d'anticiper sur son évolution et sa croissance future. Aucune ville ne sera reconstruite à l'identique. La base de la reconstruction après 1944 est de combiner l'impact historique des villes anciennes avec les conceptions modernistes, ce qui permet de créer pour chaque ville une approche spécifique malgré le recours à des conceptions et des méthodes similaires.

## 60 Le remembrement urbain, vecteur de la ville moderniste

fig. 74

Jusqu'alors le remembrement concernait uniquement l'organisation du parcellaire rural. Par les lois du 11 octobre 1940 et du 12 juillet 1941, l'État français l'impose comme fondement de la renaissance des villes sinistrées. Ce procédé de redistribution de l'espace vise à rationaliser la parcelle afin de permettre une reconstruction économique et rapide. Il anticipe un changement radical par rapport aux plans des villes avant les destructions et exclut *de facto* leur reconstruction à l'identique. Cette redistribution de l'espace constitue également un préliminaire à la création de la nouvelle ville conçue sur la base de concepts modernistes : hygiénisme, élargissement de la voirie, aération des îlots.

À la Libération, le Gouvernement provisoire de la République française ne modifiera qu'à la marge les orientations de l'administration vichyste. Le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU) reprend à son compte les grands principes des limites de propriétés « libérées », ce qui ouvre la voie à une morphologie urbaine fonctionnaliste au sein de laquelle vont s'inscrire les nouveaux tracés parcellaires des villes du Loiret et de l'Indre-et-Loire et les nouveaux plans cadastraux des villes reconstruites. Au-delà du remembrement individuel, ces plans déterminent également, les nouvelles servitudes économiques permettant de définir les implantations commerciales futures.



74

fig. 74 Plan d'aménagement et de reconstruction de la ville de Saint-Pierre-des-Corps montrant la superposition du nouveau sur l'ancien parcellaire, Jean Dorian, 1946. © Archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps

## L'architecte-urbaniste Camille Lefèvre – une monumentalité contestée

fig. 75-77

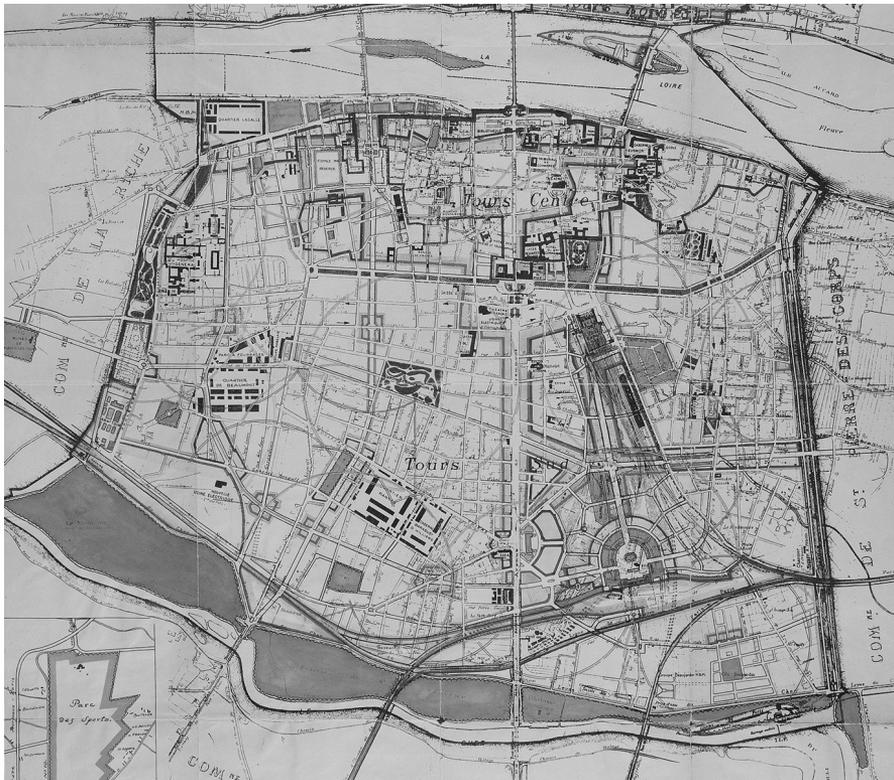
Camille Lefèvre occupe dès 1930 le poste d'inspecteur des Bâtiments civils et des palais nationaux. Titulaire du prestigieux Prix de Rome en 1905, il est issu d'une tradition classique et académique. Il est co-auteur avec les architectes Jozsef Vago, Henri-Paul Nénot, Julien Flegenheimer et Carlo Broggi du palais de la Société des Nations à Genève, construit entre 1929 et 1937 dans un style considéré par les architectes du mouvement moderne naissant comme leur antithèse la plus radicale. Lefèvre est chargé en septembre 1940 du Plan de reconstruction et d'aménagement (PRA) de Tours, une ville pour laquelle il avait déjà établi pendant les années 1920 un rapport sur l'architecture et l'urbanisme.

Le PRA finalisé en 1941 comprend uniquement la réorganisation du centre de Tours détruit par les bombardements et les obus incendiaires de 1940. Le réseau des voies commerçantes constitue l'épine dorsale du projet déjà mis en avant par l'architecte Donat-Alfred Agache dans le cadre des plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville datant de 1933 et de 1938 (projet abandonné, organisé principalement à partir de la création d'un « boulevard circulaire » le long de l'ancien canal). Le PRA prévoit en outre une dissociation en différentes zones fonctionnelles (résidentielles, industrielles et récréatives). Il déclenche une très vive polémique au sein des commerçants de la rue Nationale dont le porte-parole est le pharmacien Paul Métadier. Lefèvre envisage en effet un élargissement de 15 à 25 mètres de cet axe central et la réévaluation de la hauteur des bâtiments reconstruits. Métadier défend une reconstruction à l'identique afin de conserver l'originalité de la « reine des rues », selon l'expression d'Honoré de Balzac dans *Les Contes drolatiques* (1832-1837), où il était lui-même né. Le plan de Lefèvre est approuvé le 6 juillet 1942 par la municipalité, mais ne sera finalement pas réalisé du fait des destructions qui toucheront une nouvelle fois la ville en 1943 et en 1944 et pour des raisons économiques.

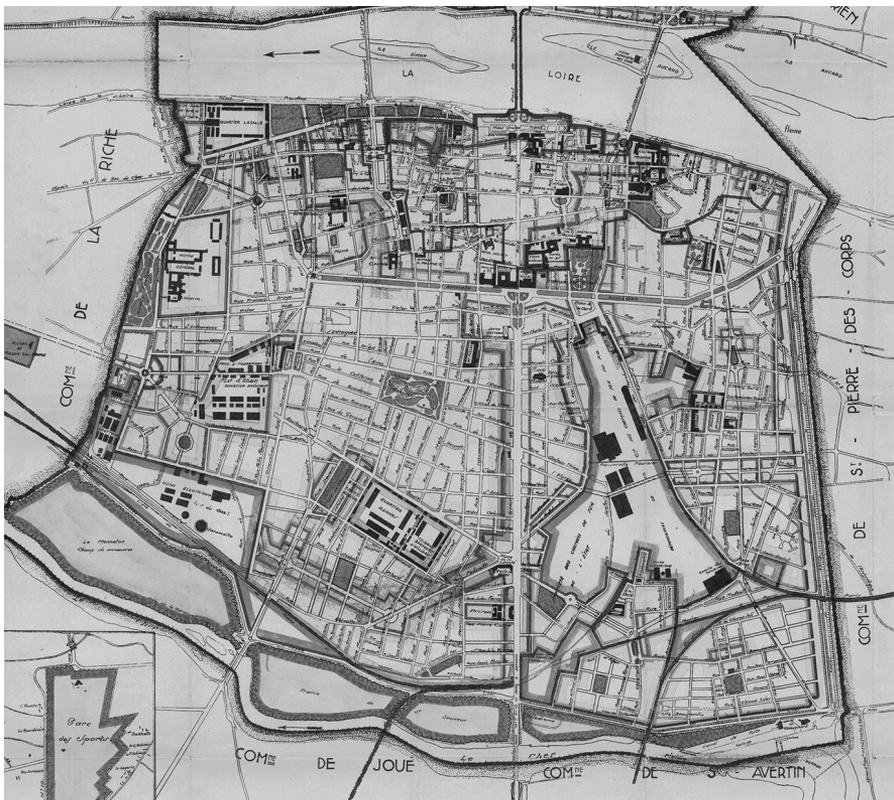


75

fig. 75 Plan d'aménagement et de reconstruction de la ville de Tours : distribution des zones, Camille Lefèvre, 1942. © Archives municipales de Tours fig. 76 Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, Agache et Saunier, 1933. © Archives municipales de Tours fig. 77 Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension : distribution des zones, 1938. © Archives municipales de Tours



77



77

Le programme de reconstruction des villes du Loiret suit dans les grandes lignes la voie tracée depuis 1940 par Jean Royer. Cependant le travail de l'urbaniste est davantage perçu comme un travail d'organisation du territoire, de répartition de ses infrastructures pour favoriser la croissance économique et de nouvelles relations entre ville et campagne.

À Tours et à Saint-Pierre-des-Corps, ce sont les plans de Jean Dorian et Pierre Patout projetés après 1944 qui vont dessiner le futur de ces villes en mettant en phase les nécessités infrastructurelles et économiques mises en avant dans les rapports intercommunaux. La nouvelle trame urbaine retient les deux fonctions-clés développées dans *La Charte d'Athènes* : circuler et habiter. Mais elle a aussi recours aux conceptions anglaises de la cité-jardin développée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les nouvelles artères dissocient clairement la circulation automobile des voies de cheminement piétonnier. Comme le reprend à son compte l'urbaniste Jean Lebreton en 1945, le nouveau cadre de vie est désormais tourné vers les « biens » essentiels : soleil, espace vert, calme et intimité.

Face à la crise du logement plus que jamais d'actualité, face aux îlots insalubres et aux taudis – conséquence directe du manque de rénovation du parc immobilier depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle – cette volonté d'amélioration du cadre de vie se conçoit comme la définition d'un « urbanisme humaniste ». Elle s'applique à tous les types de villes, quels que soient leur taille et leur environnement immédiat. Pour autant, comme le montrent les exemples du Loiret et de l'Indre-et-Loire, cette prospective ne cherche pas à imposer un seul schéma de développement idéal et homogène.

fig. 78-80

L'architecte Jean Dorian devient dès 1940 un étroit collaborateur de Camille Lefèvre. Il est officiellement chargé le 2 juillet 1944 par André Muffang, commissaire à la Reconstruction immobilière au sein du Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI) sous l'administration de Vichy, d'assister Lefèvre pour la mise en œuvre du Plan de reconstruction et d'aménagement (PRA). À la mort de Lefèvre en 1946, Jean Dorian conduit les travaux jusqu'en 1964. Comme Auguste Perret au Havre, André Lurçat à Maubeuge ou Claude Ferret et Georges Vaucheret à Royan, son projet fait des destructions le point de départ d'un remodelage radical et global de la ville.

L'ébauche de la nouvelle ville qu'il projette entre 1944 et 1947 ne prévoit pas seulement la reconstruction des parties détruites mais une reconfiguration qui remplace également les parties non-sinistrées. En ce sens, il rompt avec le projet de Lefèvre : désormais le PRA est pensé comme l'élément central de la réorganisation de toute l'agglomération. Il emprunte au plan d'Agache et Saunier, développé pour Tours en 1933, la création d'une autoroute urbaine.

La composition urbaine transforme complètement l'ancien quartier de la gare, largement détruit. L'idée est de déplacer la gare plus au sud libérant ainsi 73 hectares jusqu'alors occupé par les voies de chemin de fer et les infrastructures ferroviaires pour faire place à un centre administratif, des logements et équipements publics. Pour le quartier nord de Tours, Dorian propose un ordonnancement régulier et orthogonal.

Cependant, la ville souhaite faire appel à un architecte de renom pour cette reconstruction. Pierre Patout est nommé en juillet 1946 architecte en chef de la reconstruction de l'entrée nord de la ville de Tours. Robert Chaume qui a travaillé avec Patout pour la réalisation du pavillon des Artistes décorateurs à l'Exposition internationale des arts et techniques de 1937, le seconde en tant qu'architecte d'opération. Dès lors, Jean Dorian n'intervient plus dans l'avancement de l'étude du PRA de Tours-Nord, sauf pour ce qui concerne le tracé des voies. Il s'intéresse désormais alors exclusivement à l'étude du quartier sud-est de la ville détruit en 1943-1944.



78

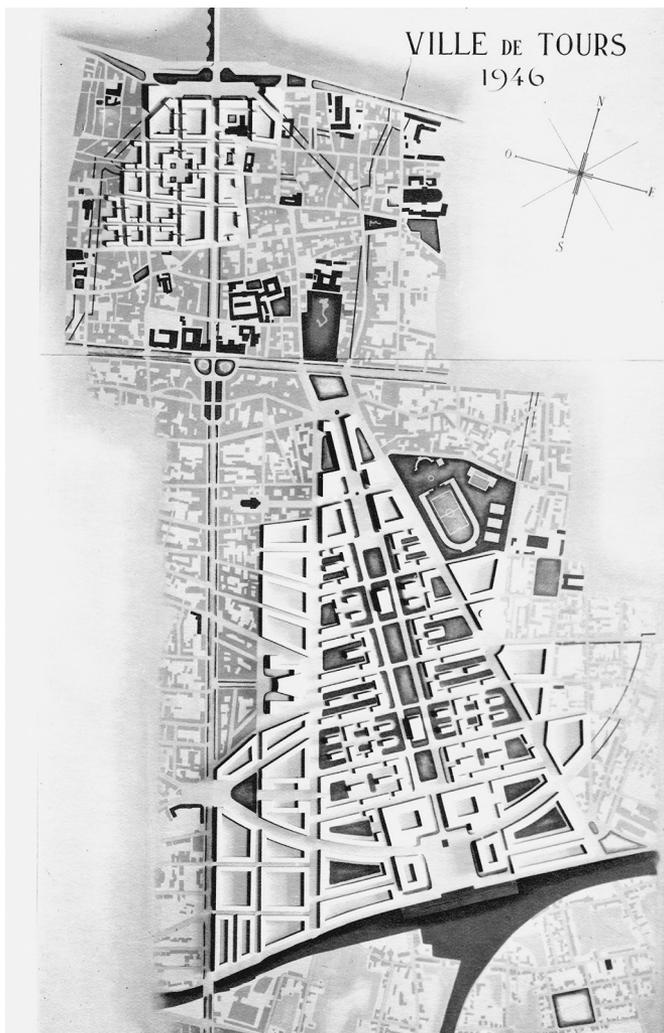
**fig. 78** Premier modificatif du plan d'aménagement et de reconstruction : état futur, Jean Dorian, 1946.

© Archives municipales de Tours **fig. 79** Vue en perspective du projet de reconstruction du quartier nord de la ville de Tours, Jean Dorian, 1946. Il s'agit du premier modificatif du plan d'aménagement et de reconstruction de la ville de Tours montrant l'état futur avec la distribution des zones. Malgré l'adoption par la municipalité de Tours du plan Dorian, il est progressivement abandonné. La projection des nouvelles voies à partir de la place Anatole-France, le déplacement de la gare, la création d'un périphérique et le plan de réalignement sur 150 rues, ainsi que la création des nouveaux quartiers sera totalement abandonnée en 1951 pour des raisons financières. © Archives municipales de Tours **fig. 80** Premier modificatif du plan d'aménagement et de reconstruction : vue du plan-relief des secteurs reconstruits, Jean Dorian, 1946.

© Archives municipales de Tours



79



80

Projeter la ville de demain

Saint-Pierre-des-Corps est déclarée ville sinistrée le 3 juin 1942. L'architecte Camille Lefèvre projette alors la reconfiguration de la ville en deux zones : ferroviaire et industrielle d'une part et résidentielle d'autre part. Ce plan sera abandonné en raison des destructions encore plus massives qui vont toucher la ville en 1943 et surtout en 1944.

À partir de 1944-45, l'architecte-urbaniste Jean Dorian, en collaboration avec l'architecte René Boucheron, entament un nouveau projet de planification pour une transformation encore plus radicale de la ville qui intègre cependant certaines de ses spécificités d'avant les destructions : la combinaison entre une forte activité de maraîchage et un développement ferroviaire important. Pour se faire, l'équipe projette le développement ferroviaire et industriel de la ville sur 24 hectares et envisage un développement démographique faisant passer la ville de 9 300 à 25 000 habitants, en raison de l'extension prévue pour la gare de Saint-Pierre-des-Corps.

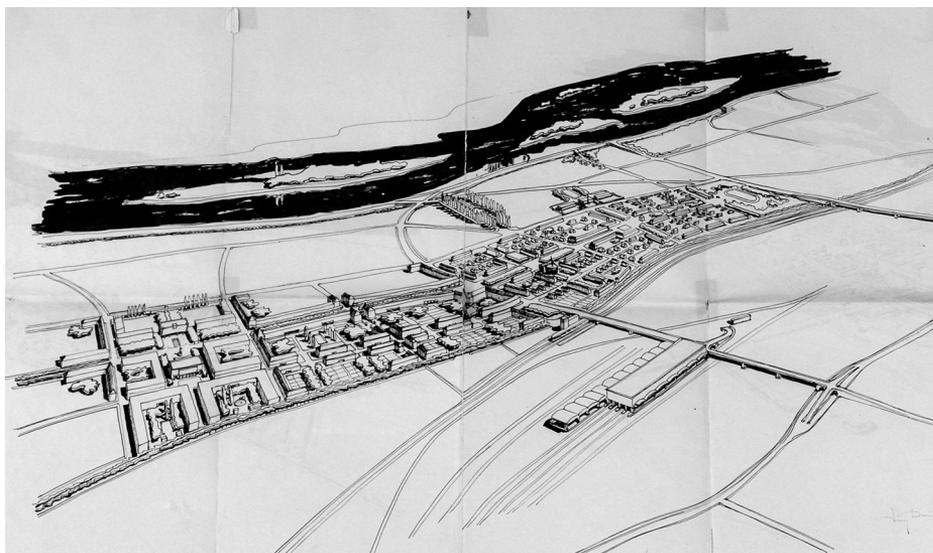
Dans le cadre du projet du Grand Tours auquel les Corpopétrussiens s'opposent vivement, Dorian et Boucheron prévoient une possible union des deux communes, pour éviter de donner à Saint-Pierre-des-Corps l'aspect d'un simple faubourg industriel. Un plan horizontal met en application le zonage par regroupement des fonctions urbaines en trois strates fonctionnelles (récréation, habitation et industrie) qui propose un remodelage global des parcelles, un élargissement et une rectification de la voirie, la hiérarchisation des différentes formes de circulation, la création de rocades. L'accent mis sur la linéarité est certes issu de la situation singulière de la ville face à la gare et à la linéarité des voies ferrées, mais elle renvoie également aux réflexions contemporaines de l'architecte Jean Lebreton dans son ouvrage théorique *La Cité naturelle. Recherche d'un urbanisme humain* (1945), dont la préface a été signée par le premier ministre du MRU, Raoul Dautry.

#### Ville-campagne versus ville-industrielle

Un plan « idéal », « théorique », qui vise à rationaliser l'espace au maximum est dressé. Il reprend toutes les caractéristiques de l'urbanisme moderne. Un axe linéaire divise la ville en trois strates et remplace l'ancien plan de type organique. La ville est dissociée horizontalement

en trois fonctions : une zone de récréation en bordure de Loire, une zone administrative et d'habitation, de culture et de sports (avec la création de deux grands stades), et enfin une zone industrielle et ferroviaire. La trame tout en longueur de la seconde zone est constituée de modules ou d'unités urbaines reproductibles qui conjuguent trois grandes typologies de logements : cités-jardins, immeubles collectifs et maisons individuelles. Leur composition crée ainsi les cellules de base de quartiers à chaque fois singuliers.

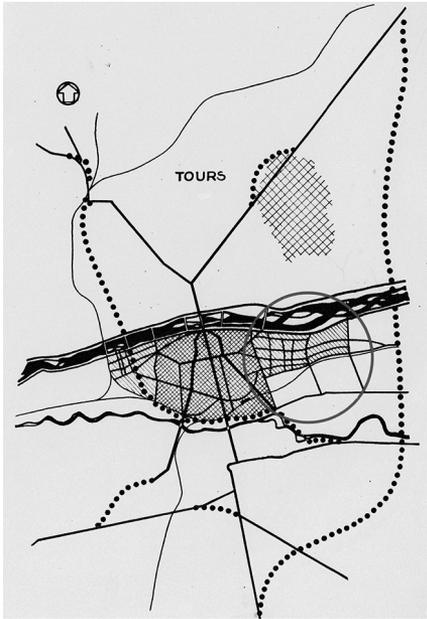
Dorian et Boucheron proposent le projet d'une ville industrielle dans laquelle industrie et ruralité ne sont pas en opposition mais intégrées l'une à l'autre. Il ne sera finalement pas réalisé dans toute son ampleur conceptuelle. Par-delà les critères plutôt techniques prônés par le MRU, leur conception urbaine peut être mise en relation avec le concept de « cellule-village » que l'architecte Jean Lebreton propose dans son ouvrage *La Cité naturelle*. Il y défend une disposition rationnelle des habitations, immergées dans la verdure, permettant un accès facile à toutes les fonctions centrales de la ville.



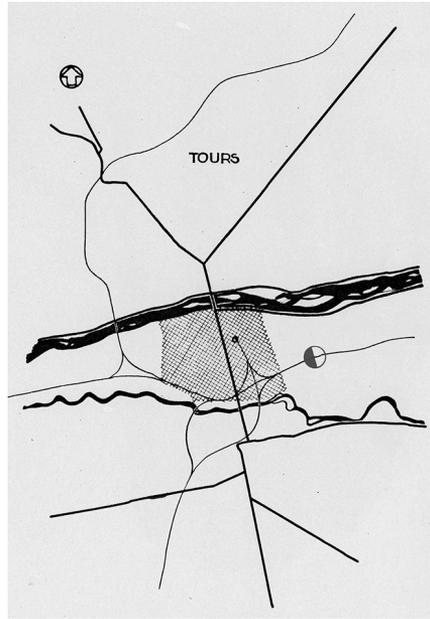
81

Projeter la ville de demain

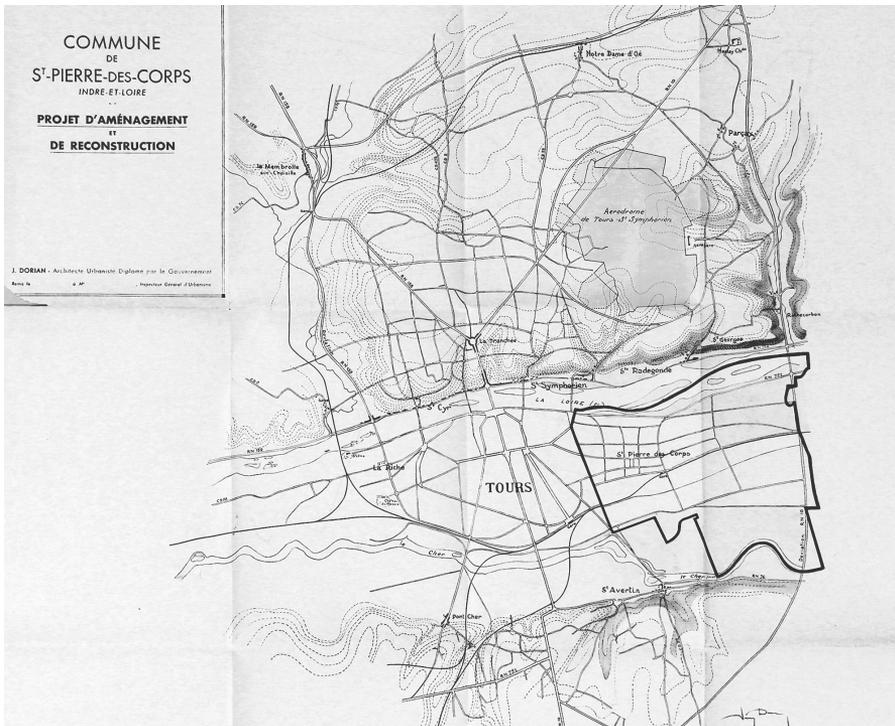
fig. 81 Dessin du projet de reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps, Jean Dorian, 1946.  
© Archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps



82



83



84

fig. 82-83 Plans de localisation de Saint-Pierre-des-Corps, 1946. © Archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps fig. 84 Plan d'aménagement et de reconstruction de Saint-Pierre-des-Corps, Jean Dorian, 1946. © Archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps fig. 85 Photographie de la maquette présentant l'aménagement envisagé du bourg de Maillé, 1945. © Archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours

## Maillé – un urbanisme modèle pour une commune martyre

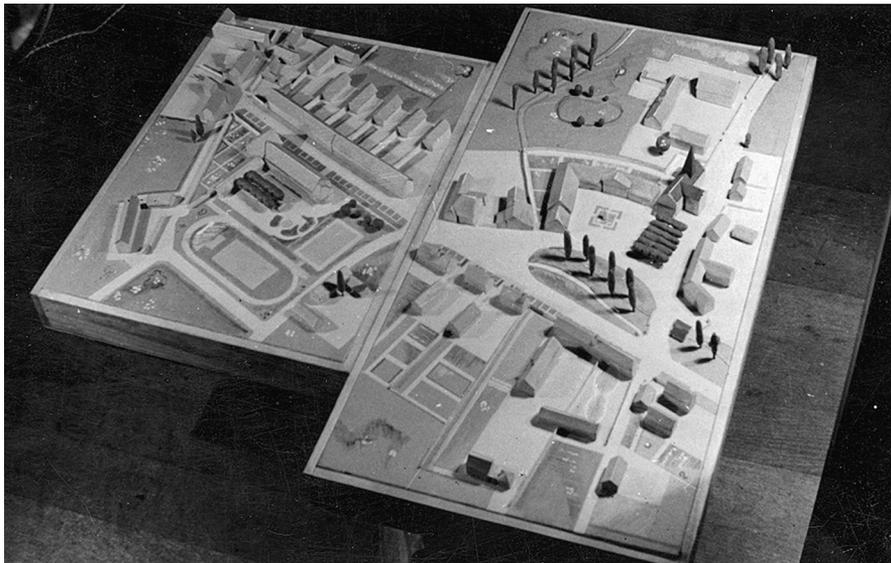
71

fig. 85-86

Maillé, au même titre qu'Oradour-sur-Glane, est un village martyr de la Seconde Guerre mondiale. Alors que les ruines d'Oradour-sur-Glane seront conservées en tant que mémorial de la barbarie nazie et que le village ne sera donc pas rebâti sur le site lui-même, la décision de reconstruire le village de Maillé à sa place est prise dès 1944, comme symbole du redressement général de la France et de la relance de l'économie locale. Le 26 août 1945, Raoul Dautry, ministre du MRU, assiste à la pose de la première pierre lors du premier anniversaire de la mémoire du massacre. La reconstruction est entièrement financée par le MRU, ainsi que par un don de l'AEF, l'Afrique Équatoriale Française.

Le PRA de Maillé est réalisé en 1945 par l'architecte-urbaniste William Roger Coulant. Il s'agit de créer un « *village modèle pour effacer le souvenir du massacre* ». Conformément aux préceptes du MRU et au-delà des parties sinistrées, il s'agit de repenser totalement son ensemble. Cette substitution d'un village neuf à un ancien, est comparable au programme de la reconstruction de villes comme Le Havre.

Coulant structure son plan de zonage en mettant au centre un complexe administratif, un complexe scolaire, plusieurs terrains de sport et une nouvelle gare. Contrairement à leur parcellaire organique d'origine, les maisons sont alignées en ordre continu. La reconstruction se fait par îlots de 6 à 8 bâtiments placés côte à côte. La trame initiale n'est pas totalement abandonnée mais radicalement modernisée par l'élargissement de la voirie. Pour un bourg de 600 habitants, cette vision traduit la projection idéalisée d'un village rural sans commune mesure avec sa taille réelle.



85

Projeter la ville de demain

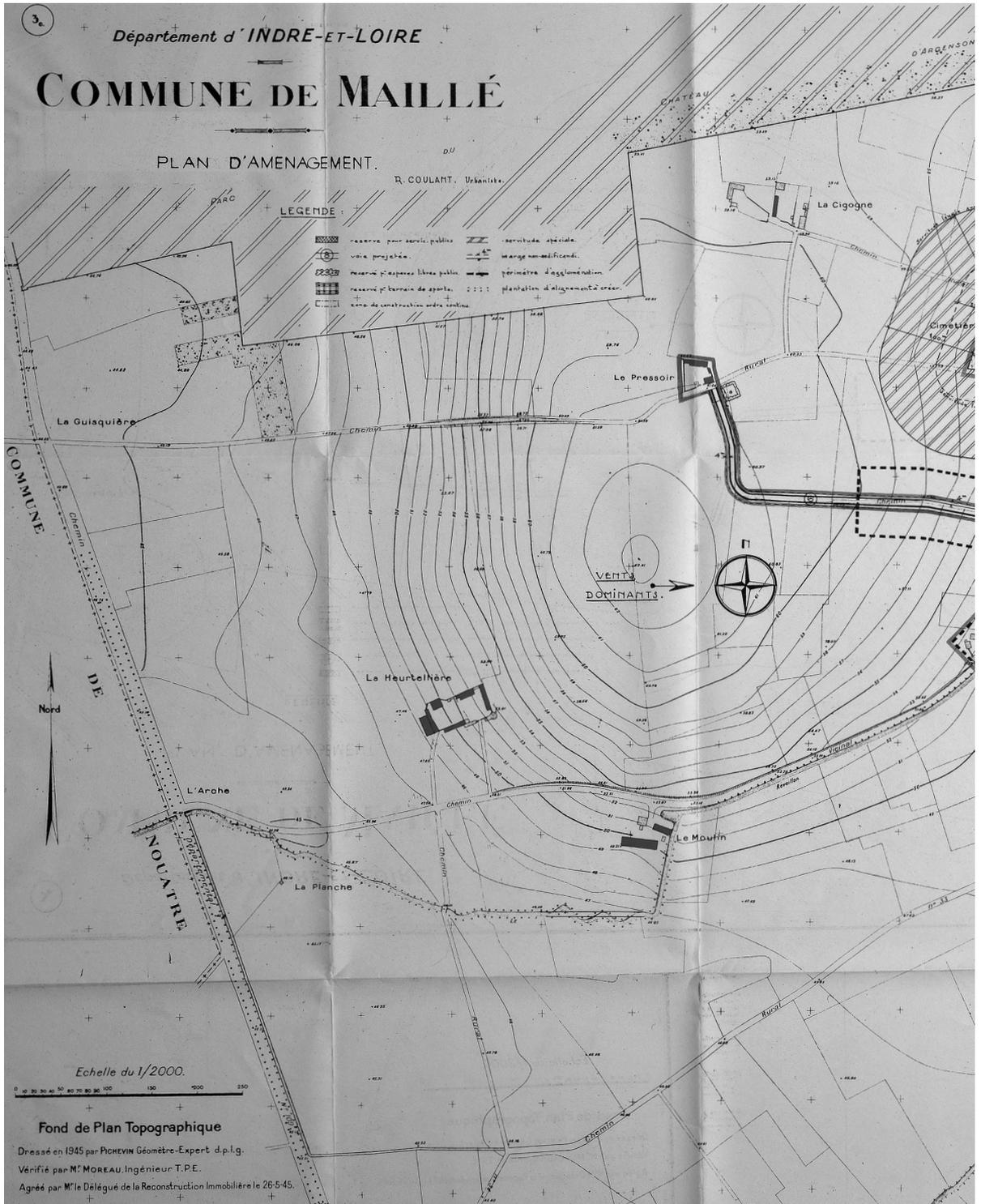
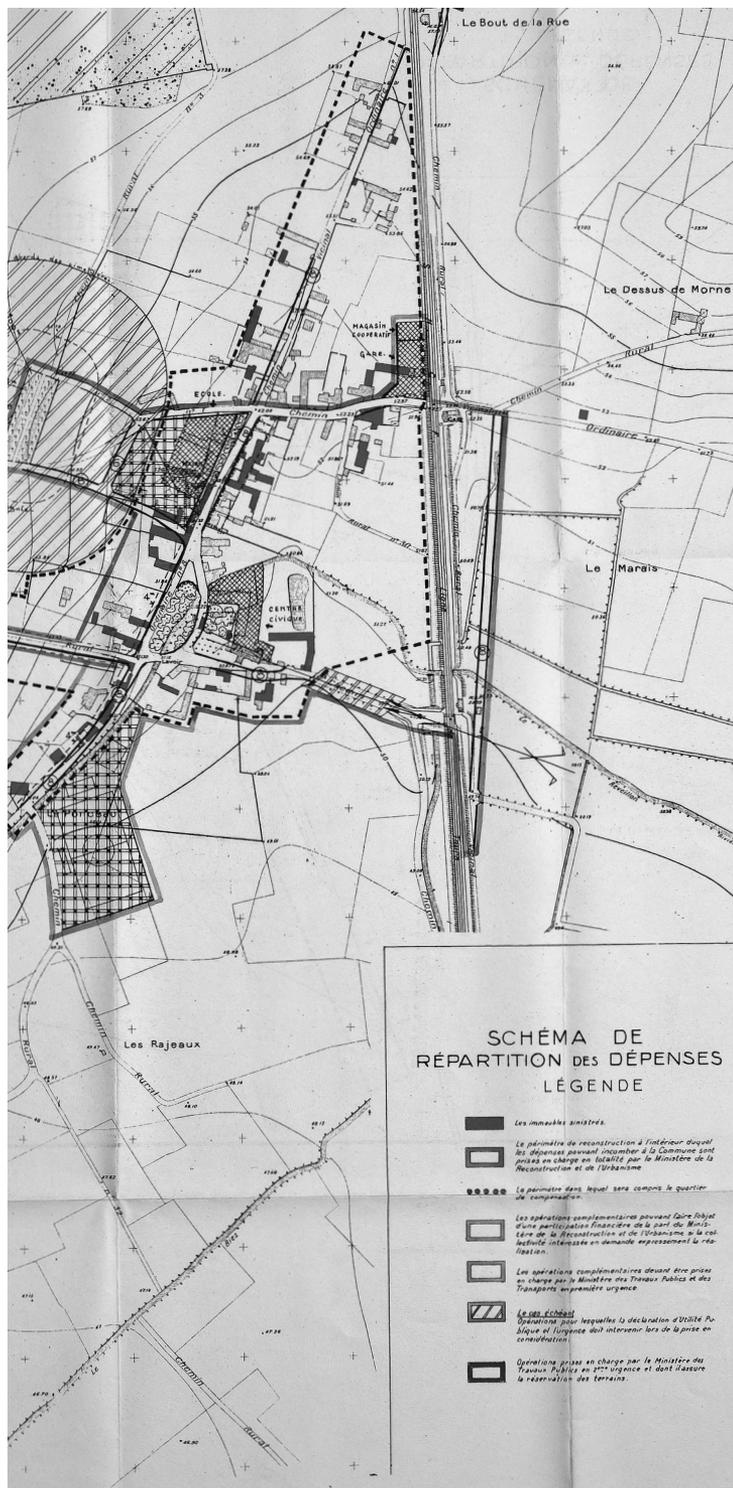


fig. 86 Plan d'aménagement de la commune de Maillé, Roger William Coulant, 1945. © Archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours



# 74 La fin d'un récit ?

*Charlotte Manceau*

Étudiante en Master II  
d'Histoire de l'architecture  
contemporaine à l'Université  
François-Rabelais de Tours

En 1943-1944, les bombardements des forces alliées détruisent les installations de l'arrière-gare de Tours, ainsi que la zone industrielle jouxtant celle-ci. Les installations de la SNCF (dépôts, halles d'entretien des machines...) et la zone industrielle sont alors déménagées au sud de Saint-Pierre-des-Corps, laissant place, à partir du milieu des années 1950, à plusieurs dizaines d'hectares pour la construction de logements, la ville de Tours manquant cruellement de terrains constructibles pour son Office d'habitations à loyers modérés. Face à une crise du logement ne cessant de croître, en 1953 est mis en place un plan national d'industrialisation du logement à grande échelle. Le 16 avril 1953, le plan Courant, initié par le ministre du MRU Pierre Courant, entre en vigueur. L'objectif est d'obtenir la construction de 240 000 logements par an, en créant un emprunt pouvant couvrir pour les futurs propriétaires jusqu'à 80 % du prix de la construction. Il semble alors inévitable que les stratégies caractéristiques de l'architecture de la Reconstruction qui opèrent encore à l'échelle du tissu urbain historique ne soient rapidement abandonnées.

Vers 1960 prennent donc fin les chantiers de la Reconstruction, lorsqu'est lancée cette nouvelle politique urbaine. Jacques Henri-Labourdette s'inspire dès juillet 1954 de l'étude d'urbanisme de Jean Dorian concernant la réalisation d'un nouveau quartier d'habitation, mais le modifie en souhaitant construire le premier grand ensemble de l'agglomération tourangelle. Le quartier est réalisé dans le cadre de la politique nationale des Secteurs industrialisés, et permet l'expérimentation de différents matériaux et techniques constructives, et ce, sur plusieurs milliers de logements, dans le but d'abaisser le coût et la durée de la construction. Une première tranche de 811 logements est réalisée dès le mois de février 1958 et les premiers immeubles sont habités l'hiver suivant.

Le maire Marcel Tribut lance ensuite une deuxième tranche de 1 279 logements, dans la continuité esthétique et géographique de la première. Dès 1959, le nouveau maire Jean Royer démarre une nouvelle opération de 400 logements, la Rotonde, achevée deux ans plus tard, et rebaptise le Secteur industrialisé « quartier du Sanitas ». Le rythme est ensuite plus restreint, avec près de 800 logements réalisés entre 1963 et 1969.

Le quartier du Sanitas inaugure un paradigme nouveau dans la reconstruction à Tours. À la réminiscence du parcellaire historique succède désormais une architecture statistique qui suit le tracé rectiligne de la grue de montage. La décomposition de l'îlot traditionnel et la composition des vastes figures urbaines abstraites à l'échelle du territoire imposent désormais un tout autre paradigme de l'espace. Cependant, malgré cet apparent changement de paradigme, ce nouveau quartier conserve un lien avec la ville et notamment avec l'esprit morphologique de la reconstruction du quartier Nord de la ville. Jacques Henri-Labourdette garde de manière très abstraite les éléments fondamentaux de composition de la ville, car le Sanitas transcrit toujours l'idée d'un espace ordonné fait de places, de perspectives et d'alignements, ainsi que d'un ordre volumétrique.

Texte écrit d'après les recherches menées par le service de l'Inventaire du patrimoine de la Région Centre-Val de Loire, et le mémoire de Master II d'Histoire de l'architecture contemporaine à l'université François-Rabelais de Tours d'Hugo Massire « Généalogie d'un dessein: le Sanitas, entre Reconstruction et grand ensemble, 1954-1971 », écrit en 2011 sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert.

double page suivante Vue aérienne du quartier du Sanitas en construction, 1965.

© Archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours





Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, *Le Haut de la rue Nationale: deux ou trois choses que nous savons de lui. Tome 2. Destruction et reconstruction*, Tours, 2010.

Archives nationales, *Reconstructions et modernisation: la France après les ruines, 1918... 1945*, Paris, 1991.

Pierre Allorant, Noëlline Castagnez et Antoine Prost, *Le moment 1940*, Cliopolis, collection du Comité d'histoire parlementaire et politique, éditions L'Harmattan, Paris, 2012.

Jacques Auguste, *Photographe du nouveau (Orléans, 1945-1955)*, exposition des Archives départementales du Loiret. 20 septembre-28 novembre 2008, Orléans.

Sébastien Chevereau, *Tours reconstruit. Des bombardements à la renaissance*, Alan Sutton, 1995.

Patrick Dieudonné, *Villes reconstruites: du dessin au destin*, Tome 1 & 2, éditions L'Harmattan, Paris, 1994.

Yvan Delemontey, *Reconstruire la France. L'aventure du béton assemblé 1940-1955*, Éditions la Villette, Paris, 2015.

Yves Durand, *La reconstruction d'Orléans, Tours et autres villes en Val de Loire, détruites en 1940-1944*, in *Du dessin au destin: villes reconstruites. Volume I*, Actes du deuxième Colloque international des villes reconstruites, Paris, éditions L'Harmattan, Paris, 1994, p. 305-315.

Jörn Düwel, Niels Gutschow, Freie Akademie der Künste Hamburg, *A Blessing in Disguise: War and Town Planning in Europe 1940-1945*, Dom Publishers, Berlin, 2013.

Anne-Sophie Godot, *L'urbanisme et l'architecture de la reconstruction du Loiret (1940-1954)*. Thèse soutenue en décembre 2009, Paris IV Sorbonne, Paris.

Anatole Kopp, Frédérique Boucher & Daniel Pauly, *L'architecture et la reconstruction en France 1945-1958*, éditions du Moniteur, Paris, 1982.

Anatole Kopp, Frédérique Boucher, Danièle Pauly, *L'Architecture de la reconstruction, 1945-1953. Solutions obligées en occasions*

*perdues?*, Association pour la recherche et le développement de l'urbanisme, université Paris 8 Vincennes, Saint-Denis, 1980.

Frédéric Migayrou (dir.), *Pol Abraham: architecte 1891-1966*, exposition du Centre Pompidou, Galerie du Musée, du 5 mars au 2 juin 2008, Paris.

Didier Mouchel (dir.), et Musée du Jeu de Paume, *Photographies à l'œuvre. Enquêtes et chantiers de la reconstruction. 1945-1958*. Catalogue d'exposition réalisée au Château de Tours du 26 novembre 2011 au 20 mai 2012, éditions du Point du Jour, Cherbourg-Octeville 2012.

Joseph Louis Nasr, *Reconstructing or Constructing Cities? Stability and Change in Urban Form in Post-World War II France and Germany*, thèse de doctorat, université de Pennsylvanie, 1997.

Patrice Noviant, Bruno Vayssière & Rémi Baudoui, *La Reconstruction provisoire: France, 1940-1946*, BOA, Paris, 1984.

Gilles Plum, *L'Architecture de la reconstruction*, Éditions Nicola, 2011.

Benoît Pouvreau, Dominique Claudius-Petit, préfacier, Danièle Voldman, *Un politique en architecture: Eugène Claudius-Petit (1907-1989)*, Le Moniteur, Paris, 2004.

Noémie Thibault, *Architecture et urbanisme du quartier de la gare à Orléans: 1843-1945-1954*. Mémoire (Volume 1 & 2) de 1<sup>re</sup> année du master recherche Histoire de l'art, sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert, Université François Rabelais, 2006, Tours.

Bruno Vayssière, *Mimistère de la reconstruction et de l'urbanisme 1944-1954. Une politique du logement*, Éditions Plan, Construction et Architecture et Institut français d'architecture, Paris, 1995.

Bruno Vayssière, *Reconstruction, déconstruction: le hard french ou l'architecture française des Trente glorieuses*, éditions Picard, Paris, 1988.

Jean-Claude Vigato, *L'architecture régionaliste en France 1890-1950. Institut français d'architecture*, éditions Norma, 1994.

Danièle Voldman, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 - Histoire d'une politique*, éditions L'Harmattan, Paris, 1997.

Vingt ans de reconstruction en Touraine entre 1940 et 1960 – Histoire d'une invention des styles

Cette exposition a été réalisée par la Maison de l'Architecture du Centre-Val de Loire et le CAUE 37. Elle a reçu le soutien financier de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Centre-Val de Loire (ministère de la Culture et de la communication) du CAUE 37, de la région Centre-Val de Loire, du département d'Indre-et-Loire et de la ville de Tours.

#### Exposition

##### Commissaire de l'exposition:

Elke Mittmann, directrice de la Maison de l'Architecture du Centre-Val de Loire, maître-assistante à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, avec l'assistance de Charlotte Manceau, étudiante en Master II en histoire de l'art à l'université François-Rabelais, Tours

Coordination: Laure Letinois, CAUE 37

Graphisme: L'Atelier Collectif (Emmanuel Labard)

Scénographie et montage: Christophe Moreau

Assistance: Ludivine Dos Santos

Film: Catherine Radosa, Hugo Massire (contenu)

Animation: L'Atelier collectif (Thanh Phong Lê)

Correction: Lucie Cluzan

Stagiaire: Charlotte Manceau, étudiante en Master II en histoire de l'art à l'Université François Rabelais, Tours

Conseils: Jean-Christophe Royoux, conseiller pour les arts plastiques à la DRAC Centre-Val de Loire

#### Comité scientifique:

Sébastien Chevereau, archives départementales d'Indre-et-Loire; Florence Cornilleau, service du Patrimoine et de l'inventaire de la région Centre-Val de Loire; Christine Faure, archives municipales de Saint-Pierre-des-Corps; Hugo Massire, historien de l'art à Paris; Jean-Baptiste Minneart, université François Rabelais de Tours et depuis septembre 2016, université Paris-Sorbonne; Jean-Luc Pohrel, archives municipales de Tours; Romain Taillefait, Maison du Souvenir à Maillé

Remerciements: Le travail de recherche s'appuie en grande partie sur des travaux menés au sein du service du Patrimoine et de l'inventaire de la région Centre-Val de Loire, notamment ceux de Marie-Luce Fourchet et de Hugo Massire, ainsi que sur les photographies de Pierre Thibaut. Les masters réalisés par les étudiantes Élise Beaudoin et Charlotte Manceau en histoire de l'art à l'Université François-Rabelais de Tours ont également apporté des éléments importants.

#### Nous remercions s'adressent également à:

Sylvie Le Clech, directrice DRAC Centre-Val de Loire; Jean-Christophe Royoux, conseiller pour les arts plastiques DRAC Centre-Val de Loire; Xavier Clarke de Dromantin, architecte des Bâtiments de France, DRAC Centre-Val de Loire;

Claude Quillivic, directeur du service de l'Inventaire du patrimoine Centre-Val de Loire; Sophie Vivier, service de l'Inventaire du patrimoine de la région Centre-Val de Loire; Philippe Marcon, président de la Maison de l'Architecture du Centre-Val de Loire; Vincent Louault, président du CAUE 37; Daniel Coutelier, responsable photothèque de la délégation à l'information et à la communication MEDDE/MLETR; Simon Vaillant, centre d'archive d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle (Cité de l'architecture et du patrimoine, Institut français d'architecture)

Nous tenons également vivement à remercier pour leur aide financière les entreprises Boussiquet, Imprimerie Lechat, Eternit Equitone, Hexadome, Roche et Pierre Laverut, Parexlanko, SMAC et SOGEA.

#### Publication



Éditions HYX:  
1, rue du Taureau  
F-45000 Orléans  
contact@editions-hyx.com  
www.editions-hyx.com



Maison de l'architecture  
du Centre-Val de Loire:  
44, quai Saint-Laurent  
F-45000 Orléans  
mdacentre@wanadoo.fr  
www.maisonarchitecture-centre.fr

Direction et coordination: Elke Mittmann

Éditeur: HYX

Auteur: Elke Mittmann

Iconographie: Elke Mittmann

Correction: Lucie Cluzan

Graphisme: L'Atelier Collectif (Emmanuel Labard avec Antonin Bertrand)

Impression: Alliance

#### Crédits photographiques:

© Archives départementales d'Indre-et-Loire, Chambray-lès-Tours  
© Archives nationales  
© Archives municipales de Tours  
© Archives municipales d'Orléans  
© Centre d'archives d'architecture du XX<sup>e</sup> siècle (Cité de l'architecture et du patrimoine, Institut français d'architecture)  
© MEDDE/MLETR  
Reproductions photographiques Daoud-Salem Bouledroua



Achévé d'imprimer en Union européenne  
 - Novembre 2016  
 Dépôt légal : novembre 2016  
 ISBN : 978-2-37382-004-1  
 © Éditions HXX, Maison de  
 l'Architecture du Centre-Val de Loire  
 (Elke Mittmann)