

## 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 ½ Loire et Châteauneuf ½ 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 situant 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 Sallesse, 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 ½ 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 ½ Loire, à Gien, ou dans les îlots laboratoires 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 Lemaure 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

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.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 Elise 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

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.

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 désignés 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

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

fig. 28-31

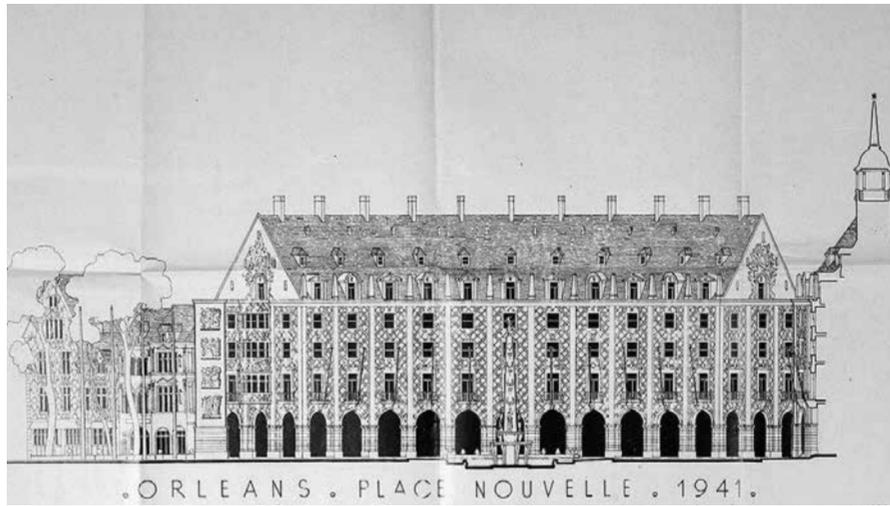
rhétorique régionaliste marquée, tenant compte des spécificités locales de chaque ville. Leur choix ne se fait pas au hasard : le préfet Morane a travaillé avec un certain nombre d'entre eux dès 1937 dans le cadre de l'Exposition internationale de Paris dont il était le directeur-adjoint. Ces projets 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.



28

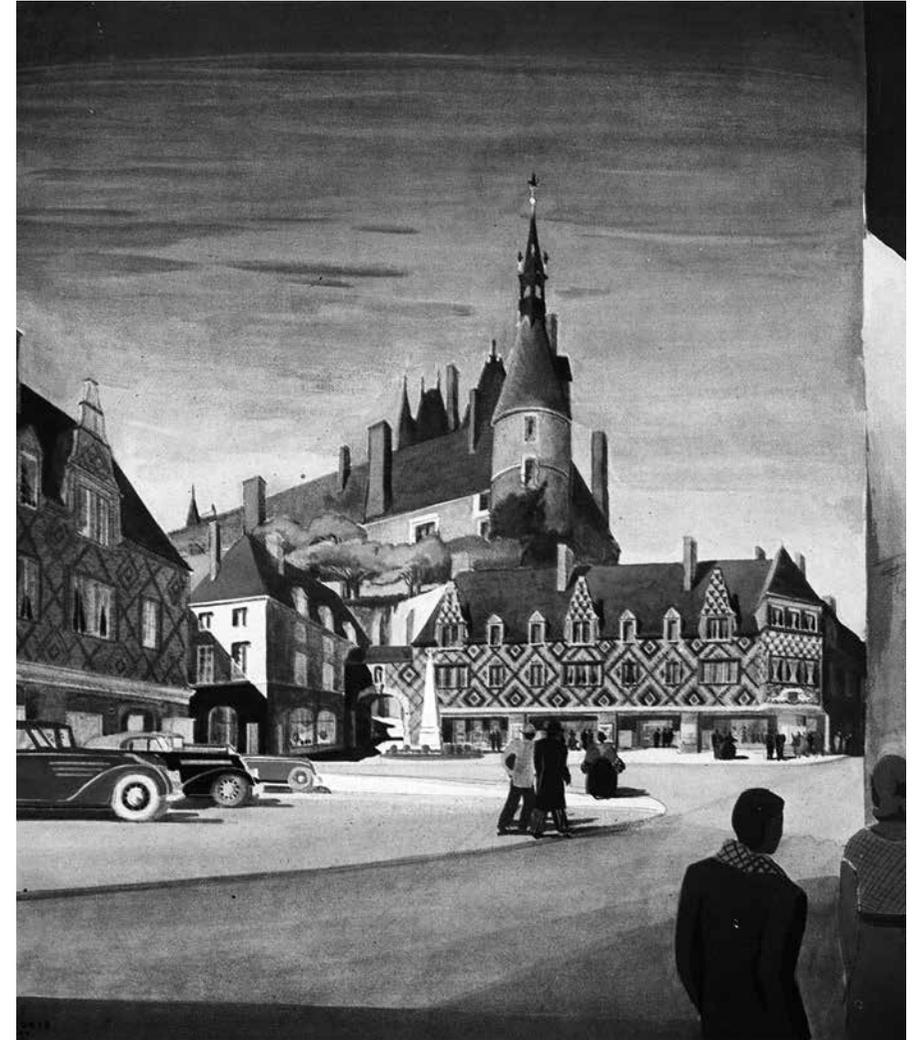
fig. 28 Projet d'aménagement architectural de la place Nouvelle à Orléans par l'architecte Albert Laprade, 1941. © Archives Nationales, Pierrefitte



29



30



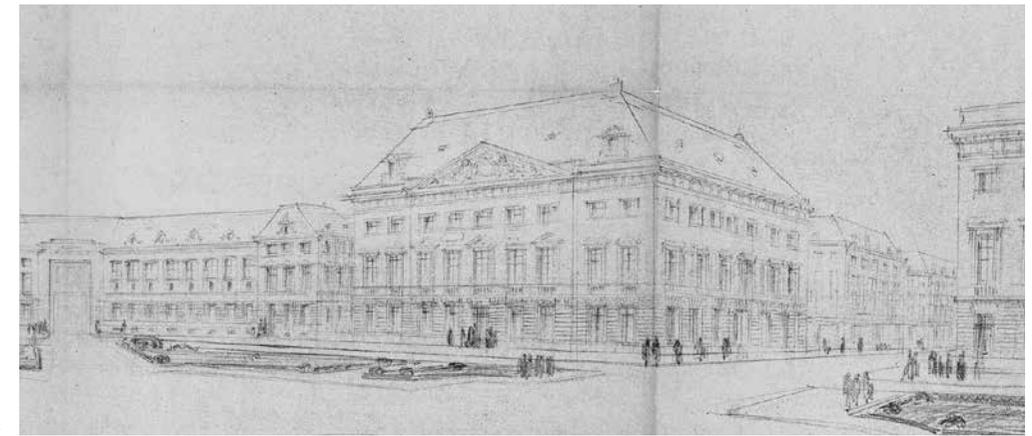
31

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 Domenec et Claude Ferret, 1942. © Archives nationales, Pierrefitte fig. 31 Dessin projetant la reconstruction de la ville de Gien, André Laborie. © Revue Illustration, 1941

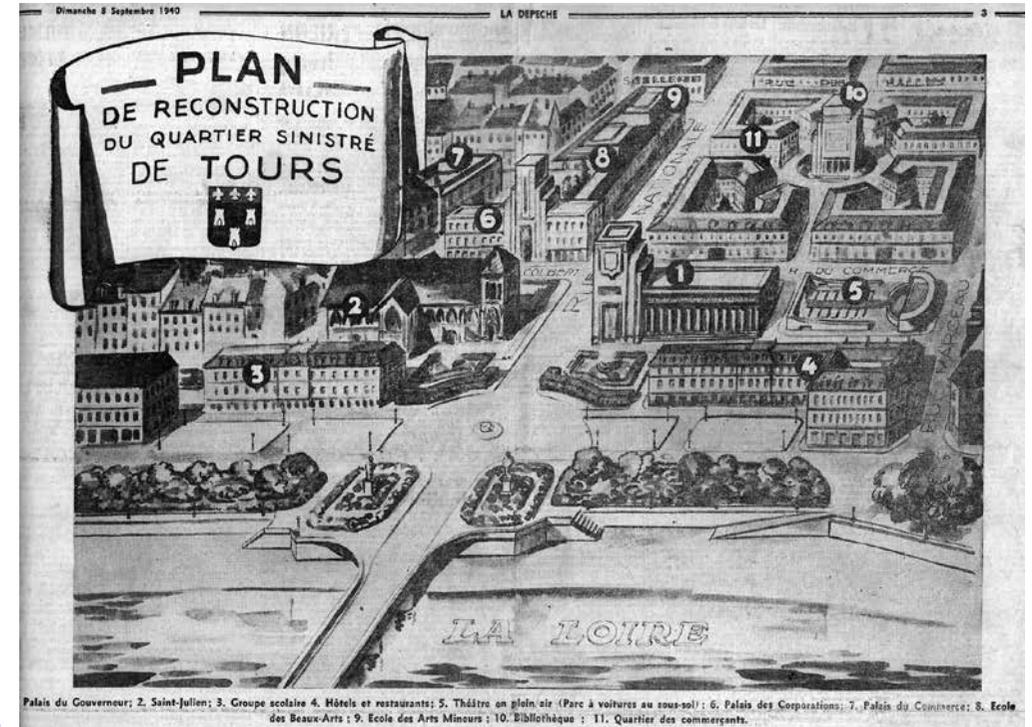
### Le combat de Paul Métadier : « Une rue n'est pas une route »

fig. 32-37

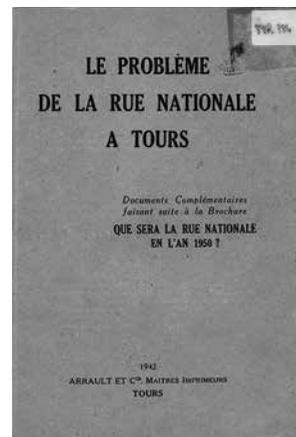
En juin 1941, un « groupe de Tourangeaux pour sauver la rue Nationale » se constitue autour du pharmacien Paul Métadier (1879-1956). Le projet de reconstruction de la rue Nationale par Camille Lefèvre, approuvé par le Commissariat technique à la reconstruction immobilière (CTRI), est considéré par ce 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.



33

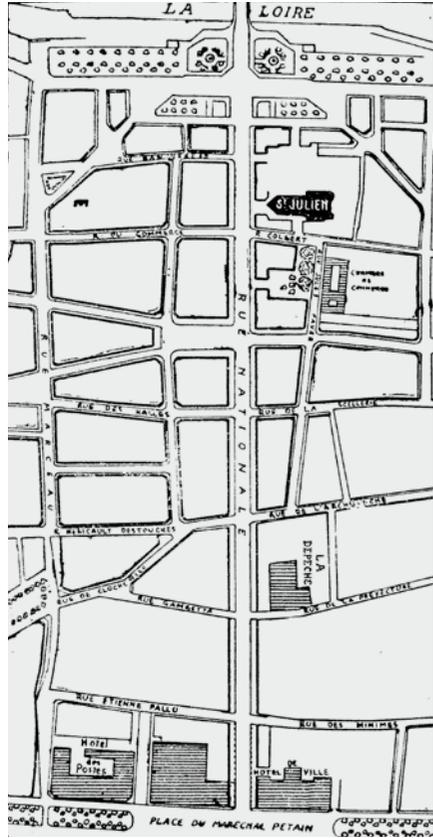


34



32

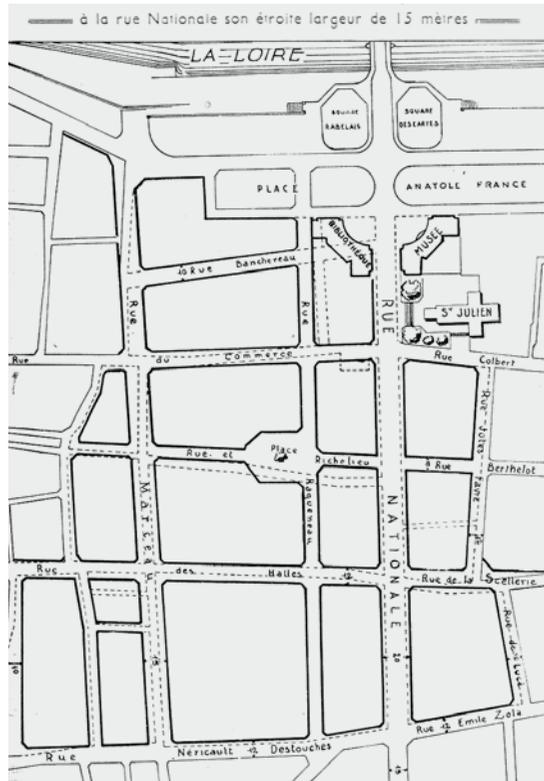
fig. 32 Premières de couverture des brochures de Paul Métadier dénonçant les plans de reconstruction de la rue Nationale proposés par l'architecte-urbaniste Camille Lefèvre et approuvé en 1942 par le Commissariat technique à la reconstruction immobilière, 1942-1943. © Archives départementales d'Indre-et-Loire, 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



35



36



37

fig. 35 Plan de reconstruction dressé par M. Hugué, 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

## Les objectifs de la Reconstruction après 1944 – une approche pluraliste

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.

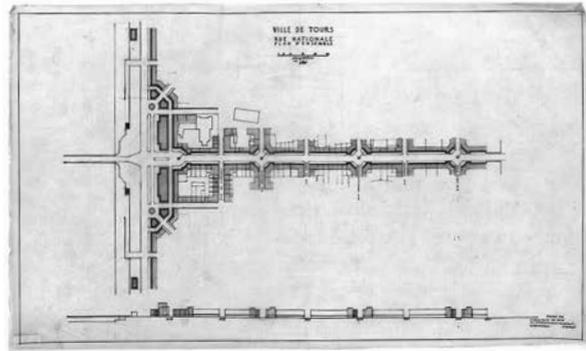
Les processus de construction sont encore en grande partie artisanaux avec notamment très peu de recours aux éléments préfabriqués. Le parement de pierre blanche est découpé en plaques scellées à une maçonnerie traditionnelle en moellons. Les bâtiments sont coiffés de longs toits à pans couverts d'ardoises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



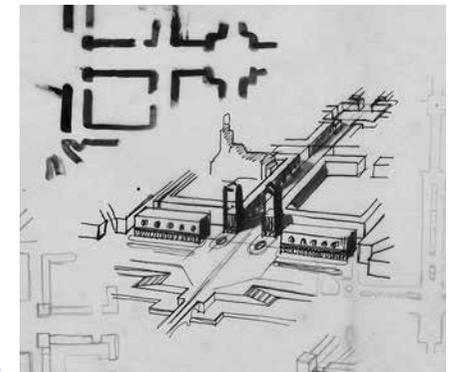
41



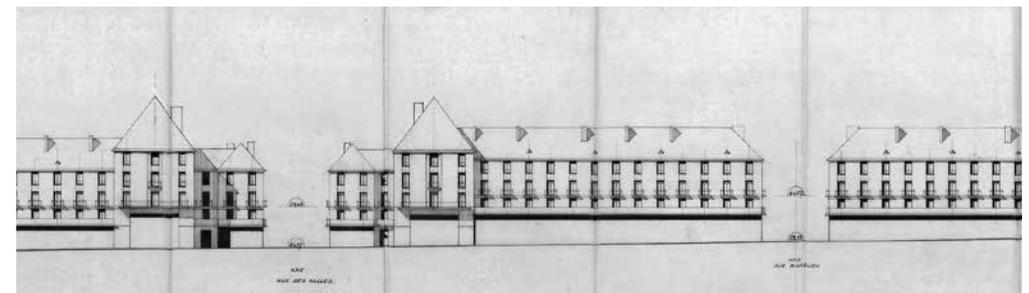
42



43



44



45

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