

TOURS

Informations

bulletin municipal d'information n° 15 - mai 1984





LES RICHES HEURES DE L'HISTOIRE DE TOURAINE

Un lieu prestigieux : le Château Royal de Tours.

La volonté affirmée d'un groupement d'hôteliers désireux d'amplifier la fréquentation touristique de leur ville.

Le savoir-faire aujourd'hui centenaire du célèbre Musée Grévin.

La compétence dans l'exécution des travaux des Compagnons du Devoir et du Tour de France.

Une marraine : Marie-Laure Augry.

Un parrain : Jean-Claude Narcy, tous deux Tourangeaux.

Tel est l'acte de naissance, en ce 30 mars 1984, de l'Historial de Touraine.

Le château revit et voici que les acteurs de l'histoire nous entraînent en un parcours imagé et, scène par scène, nous restituent, en une fresque colorée, les Riches Heures de l'Histoire de Touraine, heures claires et heures sombres, qui ont été si souvent l'histoire même de la France.

Un passé exceptionnel qui apporte à la ville de Tours un nouveau souffle tant touristique et économique que culturel. Les yeux de l'imagination grand'ouverts, redécouvrons notre histoire.

Françoise Jacquet

Directrice de l'Historial de Touraine



L'HISTOIRE DE LA TOURAINE EN 31 TABLEAUX

Avec 31 scènes historiques et plus de 165 personnages, l'Historial de Touraine est en importance le second musée de cire de France, après celui de Paris. Depuis l'évocation de Saint-Martin jusqu'à la reconstitution d'une soirée littéraire chez Anatole France, à la Bechellerie, c'est toute l'histoire de la Touraine qui se trouve mise en scène, avec la magie particulière et la présence parfois inquiétante des masques presque vivants des personnages illustres. La plupart des grands événements qui ont marqué notre région sont reconstitués avec minutie ; au hasard de la visite, au détour d'un couloir, on découvrira Clovis à Amboise, la bataille de Poitiers, Jeanne d'Arc recevant ses armes chez un brigandier de la rue Colbert, Louis XI chas-

sant au Plessis, Léonard de Vinci, Rabelais à la Devinière, Balzac, Vigny, Velpéau, Trousseau et Bretonneau, Léon Blum au Congrès de Tours, etc...

UN PÔLE D'ATTRACTION TOURISTIQUE

Après s'être déplacé à Lourdes, en 1973, où il a transféré ses scènes évoquant la vie du Christ et de Bernadette Soubiroux, puis au Forum des Halles, à Paris, c'est finalement Tours que le musée Grévin a choisi pour accueillir les installations de l'Historial. Une convention fut signée avec la Ville en 1982, par laquelle le musée louait les 3 étages du Pavillon de Mars qu'il occupe désormais.

Les restaurateurs et les hôteliers tourangeaux ne sont pas étrangers à ce choix. Propriétaires de 45 % des parts de l'Historial (le Musée Grévin a un statut de société anonyme, regroupant des petits actionnaires), ils ont vu dans cette réalisation le moyen de développer l'intérêt touristique de la ville, lui rendant son rôle de véritable capitale de l'histoire tourangelle. L'investissement final aura été de plus de 6 millions de francs. Le musée Grévin aura employé, entre les sculpteurs, mouleurs, planteuses de cheveux, costumiers, peintres, accessoiristes, chapeliers, chausseurs et architectes, plus de 30 personnes à la réalisation de l'Historial. Une dizaine d'emplois ont été créés à Tours même, pour assurer la promotion, la gestion et l'entretien de l'établissement.

DES TÊTES FAITES AU MOULE...

Le Musée Grévin possède, dans ses ateliers, un stock de 4 à 500 têtes, dernières reliques de personnages oubliés de l'histoire, qui n'ont pas subi, comme c'était le cas il y a quelques années, la triste fin d'être plongées dans une bassine d'eau bouillante... Certaines de ces têtes, retravaillées et maquillées, ont été utilisées à Tours, mais la plupart ont été créées spécialement pour l'Historial, d'après les portraits originaux qui ont pu en être retrouvés. Dans un premier temps, toutes les parties apparentes des personnages sont réalisées en terre, (souvent d'après le modèle lui-même, lorsque celui-ci est encore vivant), puis moulées à la cire.

Vient ensuite la pose des yeux, qui sont de véritables prothèses telles qu'on les utilise en médecine, et enfin celle des cheveux, barbes et sourcils.



Les cheveux (réels) sont implantés un par un, à l'aiguille ; on en compte pas moins de 300 000 pour les hommes, et 500 000 pour les femmes.

La tête ainsi préparée est alors teintée au fond de teint, pour perdre son aspect « cireux », puis agrémenté de tous ses signes particuliers : tâches de rousseur, grains de beauté, cicatrices, etc...

Le corps quant à lui est réalisé d'après un moulage en creux d'une sculpture en terre,



recouvert intérieurement de bandelettes de carton enduites de colle.

On réalise enfin les membres (lorsqu'ils n'apparaissent pas à nu) suivant différents procédés, dont le plus utilisé consiste à placer, dans des cavités ménagées par le sculpteur sur le buste, des bras et des jambes articulés, en bois.

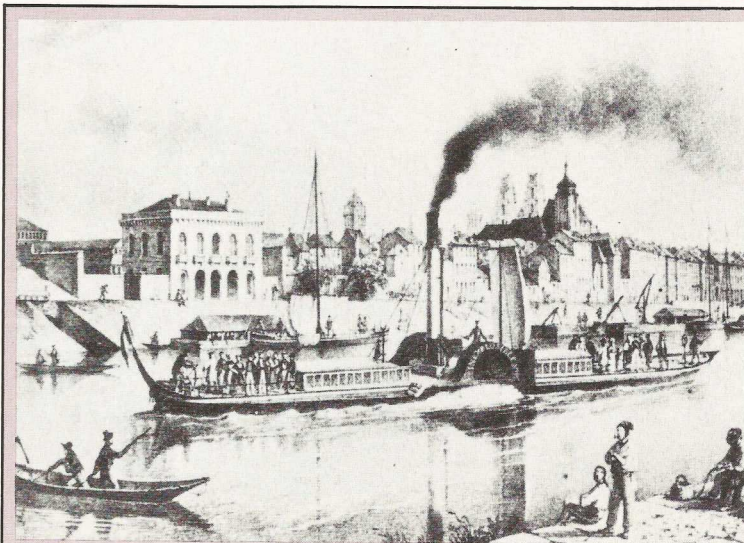
Les personnages réalisés suivant ces techniques (et quelques autres secrets de fabrication jalousement gardés) demandent de 4 à 6 semaines de travail. □

Historial de Touraine
Château Royal de Tours

Quai d'Orléans - Tél. 61.02.95

Ouvert tous les jours :

- du 1^{er} avril à octobre de 9 h à 12 h 30 et de 14 h à 19 h
- du 1^{er} juillet à septembre de 9 h à 21 h, sans interruption
- du 1^{er} novembre au 31 mars de 14 h à 18 h



Document Archives du Loiret

L'INEXPLOSIBLE PREND LA LOIRE POUR LE MISSISSIPPI

Le visiteur de l'Historial sera peut-être surpris quand, au détour d'un couloir du musée, il découvrira un paysage portuaire peu habituel à la Touraine.

En arrière plan, il reconnaîtra le coteau de Saint-Cyr : nous sommes bien à Tours, sur le quai du Pont Neuf, le long de la Loire.

C'est en effet sur ce fleuve que fut expérimenté, le 9 août 1803, le premier bateau à vapeur, construit suivant les plans d'un américain, Robert Fulton. En présence d'un commissaire de l'Académie des Sciences, le navire, équipé de roues à aubes, atteignit 6 km/h, contre le courant. Mais il fallut attendre 1829 pour que soit créée la première liaison commerciale régulière, entre Orléans et Nantes. Le trajet d'Orléans à Tours durait 7 heures. Chaque jour (les jours pairs pour l'aller, impairs pour le retour) 100 à 200 passagers s'embarquaient sur ces bâtiments à faible tirant d'eau.

Le voyage, bien que jouissant alors d'une grande réputation de confort, n'était cependant pas sans risque. Le 15 septembre 1837, le Vulcain, en surchauffe, vit sa chaudière exploser et ses passagers

atteints par des jets de vapeur brûlante. On dénombra 6 morts, dont 4 enfants.

Cet accident marqua le lancement des « Inexplosibles » qui devaient se livrer durant quelques années à une concurrence impitoyable avec la Compagnie des Paquebots Etel, pour la maîtrise des marchandises et le transport des passagers sur le fleuve.

La lutte fut sans merci. Les capitaines, comme sur le Mississippi, poussaient les machines au maximum de leur puissance, on voyait des bateaux se rabattre brusquement le long des berges pour ne pas se faire dépasser et les compagnies entreprenaient d'incessantes manœuvres d'intimidation auprès des voyageurs (les archives municipales en conservent encore de nombreux témoignages). L'apparition du Chemin de fer mit finalement en faillite les compagnies de navigation sur la Loire.

Construit en 1843 à Orléans, en 1846 à Tours et en 1849 à Nantes, ce nouveau moyen de transport fit passer la marchandise convoyée sur le fleuve de 628 000 tonnes, en 1850, à 31 000 tonnes seulement, en 1892. □