

Programmes et compétences	Quelques activités proposées (liste non exhaustive)
CP, CE1 <u>Découverte du monde et histoire des Arts</u> Acquérir des repères dans le temps et dans l'espace, maîtriser le vocabulaire correspondant. Distinguer le passé récent du passé plus éloigné, prendre conscience de l'évolution des modes de vie. Découvrir et élaborer des représentations simples de l'espace familial. Découvrir des monuments et musées dans l'environnement proche.	Découvrir son quartier, comparer son quartier avec un autre. Découvrir les bords de Loire.
CE2, CM <u>Histoire et histoire des arts</u> Observer quelques documents patrimoniaux. Identifier les principales périodes de l'histoire. Mémoriser quelques repères chronologiques. Lire et utiliser différents langages (cartes, croquis, chronologie, iconographie). Le XIX^e s : la France dans une Europe en expansion industrielle et urbaine. <u>Géographie</u> Etude des paysages et des grands fleuves de France.	Parcours général dans le centre historique. Identification, lecture de façade de monuments (gare, hôtel de ville, palais de justice, opéra...). Visite découverte des bords de Loire et des vestiges fin 18^e-19^e s. liés à la navigation.
4e <u>Histoire / histoire des Arts</u> Le XIX^e siècle L'âge industriel et de ses conséquences géographiques et sociales. <u>Compétences palier 3</u> Culture humaniste (compétence 5) Avoir des connaissances et des repères. Situer dans le temps, l'espace, les civilisations. Lire et pratiquer plusieurs langages. Faire preuve de sensibilité, d'esprit critique, de curiosité. Compétences sociales et civiques (compétence 6) Avoir un comportement responsable. L'autonomie et l'initiative (compétence 7) Être capable de mobiliser ses ressources intellectuelles dans diverses situations. Faire preuve d'initiative.	Visite découverte des bords de Loire et des vestiges fin 18^e-19^e s. liés à la navigation. Découverte du patrimoine urbain de Tours au 19^e s. et l'évolution de la ville.

Un héritage médiéval marquant

Tours au début du 18^e s. est une ville étirée le long de la Loire. La « Grand Rue », actuelles rues Colbert et du commerce, orientée est-ouest suit le fleuve et relie le quartier de la Cathédrale à celui de Saint-Martin. Dans ces deux quartiers, les rues y sont denses, le parcellaire serré. Entre les deux, un quartier plus récent, plus aéré, s'est constitué autour de l'abbaye de Saint-Julien.

L'enceinte du 17^e s. qui succède à celle du 14^e siècle a doublé la superficie de la ville qui passe ainsi de 58 à 120 hectares. Mais la ville de Tours n'est plus aussi prospère qu'au 16^e s. car les rois et leur cour ont quitté le Val de Loire. L'espace inclus dans la nouvelle enceinte s'urbanise donc très lentement. Les terrains non bâtis sont occupés par les couvents de la Réforme Catholique (les Ursulines, les Feuillants, les Visitandines, les Minimes, les Filles de l'Union Chrétienne et, vers Saint-Martin, les Récollets). Ces ordres religieux ont installé chapelles et bâtiments. Ils ont multiplié des enclos fermés où la plus grande partie du sol est occupée par des cours et des jardins. Le paysage urbain d'aujourd'hui en a conservé les traces : la Préfecture et son parc ont pris la place d'une partie du vaste ensemble des Visitandines.

L'enceinte à bastions du 17^e siècle : un rempart-digue

Le rempart est une enceinte à bastions militairement peu utile mais qui constitue un élément de prestige et surtout une protection contre les risques d'inondations. Les points de passage dans la muraille sont donc rares.

L'accès de la ville depuis le sud est loin d'être aisé. De multiples petits ponts enjambent les nombreux ruisseaux des terres marécageuses que sont les varennnes.



Tours et ses environs. Plan non daté (17^e s.), plume et lavis - (0,545 x 0,755 m)
Bibliothèque Municipale de Tours (manuscrit 1200, n 21).

Un pont médiéval peu sûr, des aménagements portuaires incomplets

Au nord, l'accès se fait par un pont, le pont d'Eudes, qui relie, depuis le 11^e siècle, les deux rives de la Loire à la hauteur du château et du quartier tête de pont de Saint-Symphorien. Ce pont, partiellement en bois, réparé à de nombreuses reprises est fort ancien.

En aval du pont d'Eudes, une grande île basse, l'île Saint-Jacques, coupe alors le fleuve en deux. Cette dernière est peuplée de marinières, de pêcheurs, de blanchisseuses.

Sur les bords de Loire, au pied de l'enceinte, de longues grèves servent aux activités du port.

De nouvelles rues et places constituent des retouches urbaines

Au 17^e siècle, quelques aménagements sont entrepris dans la ville : de nouvelles rues prennent la place des anciens fossés de l'enceinte du 14^e s. (la rue des Fossés Saint-Georges, actuellement Emile Zola et de Clocheville ou encore la rue des Fossés Saint-Martin devenue rue de la Victoire). Des places sont aménagées, comme la place de la Porte-Neuve près de la cathédrale, devant l'Archevêché (aujourd'hui place François Sicard).

En bordure de Loire, une porte triomphale, "le Portail Neuf" est élevée à la gloire de Louis XIV.

Malgré tout, ces opérations n'ont été que de simples retouches et ont peu modifié le schéma d'ensemble de la ville.

Le franchissement de la Loire par un pont neuf et la percée de la Tranchée

Les grandes transformations urbanistiques sont dues à l'initiative des intendants de la Généralité de Tours en collaboration avec des ingénieurs royaux des Ponts-et-Chaussées comme Mathieu de Bayeux et, après 1773, Jean Cadet de Limay. Trudaine, intendant Général des Finances, responsable des Ponts-et-Chaussées, coordonne les opérations depuis Paris. Dans son projet, le nouveau tracé de la grande route d'Espagne reliant Paris au sud-ouest prévoit de franchir la Loire à Tours, avant de gagner Poitiers, puis Bordeaux.

Un tel projet ne manquait pas de contraintes. Il fallait :

- au nord, tailler une route dans le coteau de Saint-Symphorien
- au pied du coteau, franchir la Loire, le vieux pont étant presque hors d'usage
- au sud, traverser le Cher et ses varennes inondables.

Il restait enfin à résoudre les difficultés dans l'agglomération elle-même et aménager un tracé nord-sud dans un vieux centre au parcellaire serré relevant de plusieurs seigneuries.

L'ingénieur Bayeux présente un projet en 1743, approuvé par Trudaine. Les travaux commencent deux ans plus tard, réalisés par tranches, en quatre chantiers auxquels travaille une main d'œuvre en partie militaire.

Sur la rive droite, une section large de 30 mètres est creusée en 1765 à travers le coteau : c'est la Tranchée. Quatre pavillons d'octroi à dômes de pierre reliés deux à deux par des murs en arc de cercle marquent l'entrée de la ville.

L'idée d'un nouveau pont s'impose très vite et les ingénieurs décident de franchir la Loire en aval de l'ancien pont médiéval. L'ingénieur Bayeux décide de supprimer l'île Saint-Jacques et fait construire un pont de pierre à tablier plat de 15 mètres de large. Les 15 arches surbaissées sont ornées de boules, décorées à l'origine de fleurs de lys.

Le Pont Neuf est ouvert à la circulation en 1779. Ce pont, aujourd'hui appelé Pont Wilson ou pont de pierre, constitue l'un des ouvrages les plus importants qui ait été réalisé au 18^e siècle. Il devient l'un des éléments essentiels du paysage de Tours et les innombrables gravures représentant la ville à la fin du 18^e et au 19^e siècle le choisissent très souvent comme axe essentiel de la composition. Les déblais de creusement de la Tranchée et de démolition de l'île Saint-Jacques servent à rehausser les deux rives et à constituer des terre-pleins. Le goût de l'époque pour la symétrie se révèle par l'aménagement des deux têtes de pont :

- au nord, la place en demi-lune de la Tranchée, devenue place Choiseul
- au sud, la place Royale, devenue place Anatole France.

Sur la rive gauche, deux terrasses bordées d'arbres et de deux corps de bâtiments identiques accentuent cette symétrie.

Au Sud, la route d'Espagne descend du coteau, en contournant le prieuré de Grandmont, puis traverse en droite ligne la plaine inondable. Le franchissement du Cher s'effectue par un pont de sept arches en anse de panier. Une chaussée rectiligne, dite chaussée de Grandmont, traverse les varennas. Large de 35 mètres, elle repose sur un remblai de façon à être à l'abri des inondations. Aujourd'hui encore, de nombreuses rues adjacentes accusent une pente très nette à leur point de raccordement avec l'avenue de Grandmont. Au niveau de l'actuelle place Jean Jaurès, la porte dans le rempart est dotée de grilles de fer comprises entre deux pavillons afin de permettre la perception de la taxe d'octroi.



Huile sur Toile par P. A. Demachy, 1787. Musée des Beaux Arts de Tours

Le Pont Neuf est ouvert à la circulation en 1779. Ce pont, aujourd'hui appelé Pont Wilson ou pont de pierre, constitue l'un des ouvrages les plus importants qui aient été réalisés au 18^e siècle. Il devient l'un des éléments essentiels du paysage de Tours et les innombrables gravures.

La traversée de Tours par une nouvelle trouée large et rectiligne, la rue Royale

Le chantier le plus délicat, s'ouvre dans les années 1770. Il reste en effet à relier à travers la ville les deux sections nord et sud de la route d'Espagne. Du Cluzel et Bayeux fixent la largeur de la traversée urbaine à 42 pieds 6 pouces, près de 15 mètres, soit la largeur du pont entre les parapets. Le tracé de ce qui est aujourd'hui la rue Nationale entraîne de nombreuses expropriations et démolitions qui débutent en 1774.

Un parti architectural imposé

L'intendant décide d'imposer un style général aux façades. Cadet de Limay conçoit une distribution assez régulière de maisons en tuffeau, à deux étages et de maisons à un étage, légèrement en retrait, précédées d'une cour. Les variantes sont acceptées dans l'ornementation des façades. On peut choisir sa corniche, ses encadrements de fenêtre, sa porte cochère. Seule l'égalité de hauteur des immeubles est imposée. Cette architecture cohérente est suffisamment diversifiée pour éviter la monotonie.

Sur la place Royale, nouvellement aménagée, Cadet de Limay prévoit deux importantes constructions symétriques.

A l'ouest, le nouvel hôtel de ville terminé en 1786, derrière lequel il élève le palais de justice, une prison et la caserne de la maréchaussée.

A l'est, un édifice identique achevé en 1828, deviendra le musée de Tours. C'est ainsi que se présente l'entrée de la rue jusqu'aux démolitions de la Seconde Guerre Mondiale. Les travaux de la rue Royale qui est pourvue dès 1781 de trottoirs et d'un éclairage public au moyen de réverbères sont dans l'ensemble terminés à la veille de la Révolution.

Il est bien difficile aujourd'hui de retrouver l'œuvre de Cadet de Limay dans la partie de la rue Nationale épargnée par l'incendie de juin 1940. L'essor du commerce dans la voie nouvelle, à partir du 19^e siècle, a défiguré peu à peu l'aspect initial de la rue : les cours et les jardins se sont construits et les devantures ont altéré les façades.



Plan aquarellé attribué à Mathieu de Bayeux, vers 1756. BMT.

Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

Au début du siècle : une ville enclose, un port fluvial

Au début du 19^e s. la ville est encore enclose par le rempart à bastions du 17^e s. Elle se présente sous la forme d'un quadrilatère large de 700 à 800 mètres et étiré sur 3 kilomètres le long de la Loire.

La ville est limitée :

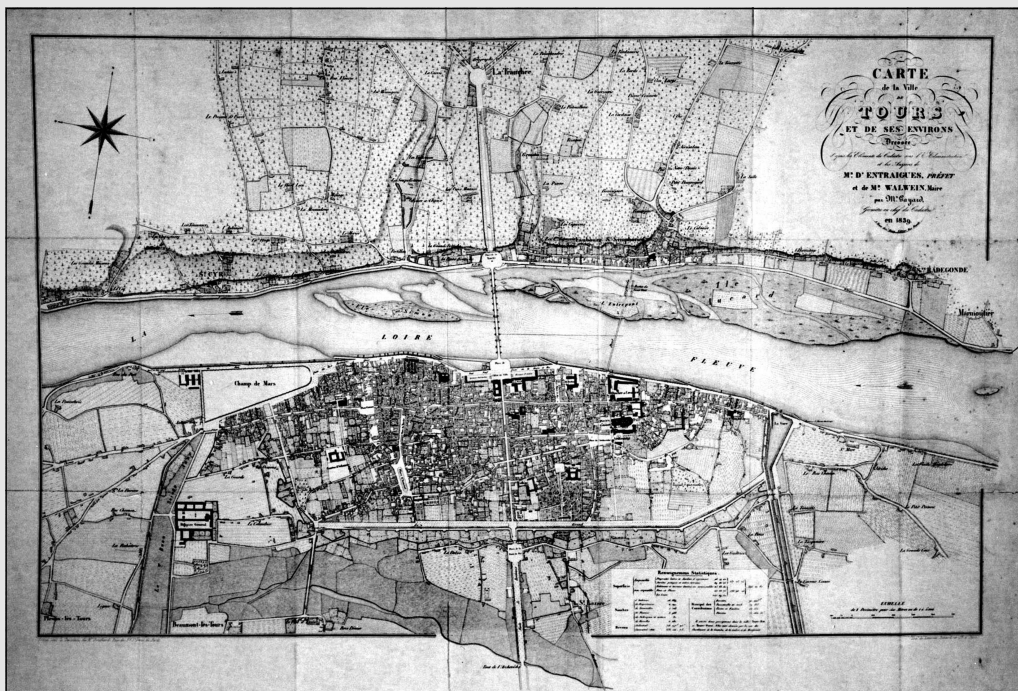
- à l'Ouest par le ruau Sainte-Anne,
- à l'Est par le canal de Berry achevé en 1828
- et au sud par le rempart doublé par d'un mail (une promenade aménagée).

Au-delà, c'est encore la campagne ; les varennes humides sont très peu urbanisées et restent des zones de culture.

L'espace enclos est, lui-même, encore loin d'être complètement urbanisé.

Tours au milieu du 19^e siècle ne dépasse pas les boulevards et regarde encore vers la Loire. Les quartiers portuaires en bordure du fleuve, peuplés de mariniers, de tanneurs, de rouliers profitent du trafic fluvial assuré entre Orléans et Nantes. Le centre ville de l'époque correspond au débouché sud du pont de pierre alors place de l'Hôtel de Ville ou place des Arts (actuelle place Anatole France) sur laquelle est érigée en 1852, la statue de Descartes. Sur cette place, l'entrée de ville aménagée à la fin du 18^e s. se compose de deux édifices symétriques, l'hôtel de ville et le musée d'art et d'histoire.

En 1824 sous la Restauration, un canal de jonction rectiligne entre La Loire et le Cher est creusé sur une longueur de 2432 m dans une zone peu urbanisée en amont de la ville en limite de la commune de Saint-Pierre-des-Corps. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Cadet de Limay est nommé par le préfet pour diriger les travaux. Ce canal fermé à chacune de ses extrémités par deux écluses comprend aussi une gare fluviale en bordure de Loire : la gare du canal. Ce canal, inauguré le 4 novembre 1828, permet de faire une économie de 40 km.



Plan Walvein, 1839.

Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

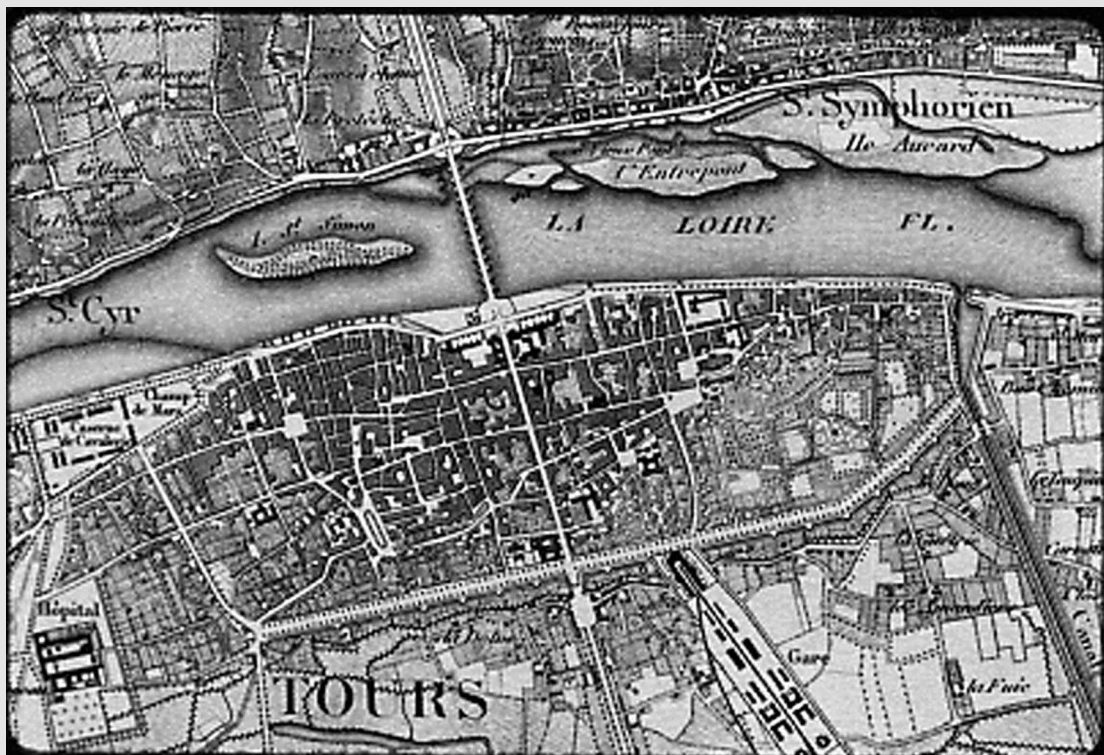
Jusqu'au milieu du 19^e siècle, le fleuve joue un rôle déterminant pour le trafic commercial. Dès 1830, la navigation à vapeur apparaît sur le fleuve en complément de la marine à voile. A la fin du siècle, la mise en service du FRAM par la Société des Messageries Accélérées de la Loire constitue une ultime tentative pour enrayer le déclin de la batellerie qui est de plus en plus concurrencée par le chemin de fer.

L'amorce d'un développement vers le sud

A cette époque, le rempart n'a plus aucun intérêt défensif et constitue même un obstacle pour les communications. La première moitié du 19^e siècle est ainsi marquée par le percement de plusieurs ouvertures à travers le rempart bastionné :

- en 1828, avec la construction de la gare fluviale du canal du duc de Berry qui permet la liaison entre le Cher et la Loire en amont de la ville (actuellement à l'emplacement de l'avenue Pompidou et de l'autoroute A 10)
- en 1843, avec l'aménagement d'une esplanade en demi-lune à l'intersection du mail et de la rue Royale (actuelle place Jean Jaurès) près de laquelle est édifié un nouveau palais de justice
- en 1845, avec l'annexion de la commune extra-muros de Saint-Etienne qui autorise ainsi la destruction du front sud de l'enceinte
- et enfin, en 1846 avec la construction de la gare ferroviaire de la compagnie du Paris-Orléans : l'embarcadère (terme emprunté au vocabulaire de la marine).

L'espace, ainsi dégagé, permet d'établir un large boulevard (actuels boulevards Heurteloup et Béranger). Cette amorce de développement au sud est l'œuvre de Walvein, maire de Tours de 1838 à 1847.



Plan de Tours, vers 1850

Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

Vers 1835-36, la décision de déplacer le palais de justice, la gendarmerie et les prisons vers le sud de la ville vont entraîner d'importantes transformations de la place des Portes de Fer à partir de 1840. La construction d'un nouveau palais de Justice, de style dorique, terminé en 1843, est confiée à l'**architecte Jacquemin**. A l'arrière, de nouvelles prisons et le long de la rue Royale une nouvelle caserne de Gendarmerie. La construction de cet ensemble s'accompagne d'un réaménagement de la place :

- le rempart du 17^e et son franchissement en dos d'âne sont arasés.
- l'espace est dégagé par un tracé nouveau en demi-lune.



La place du Palais de justice, lithographie, milieu 19^e s. BMT.

L'arasement du rempart entrepris sous le Second Empire favorise la pénétration des eaux de la Loire et du Cher dans la ville lors des inondations de 1856. Pour se préserver de nouvelles crues, le rehaussement des quais de Loire par de hauts murs avec rampes et escaliers est décidé par décret en août 1859.

De nouvelles rues, épousant le tracé des anciens bastions avancés de l'enceinte du 17^e siècle sont créées comme la rue du rempart, de Bordeaux ou de la Dolve. Au sud, de part et d'autre de la gare, des quartiers résidentiels sont aménagés :

à l'Est, le quartier ouvrier de la Fuye

à l'Ouest, le quartier bourgeois des Prébendes autour d'un jardin créé en 1872.

Le quartier des Prébendes s'organise autour d'un vaste parc d'agrément et de rues au tracé régulier et perpendiculaire. Les îlots sont divisés en un parcellaire rectangulaire de taille modeste, apte à recevoir une maison et un petit jardin. Ce type de demeures étroites, auquel on accède toujours par quelques marches et dont l'arrière donne sur un jardin est le plus souvent en craie de tuffeau. La façade est agrémentée d'un balcon de fonte imitant le fer forgé et de lucarnes sculptées. Intérieurement, il comprend généralement six pièces réparties sur deux niveaux, un second étage mansardé et une cave peu enfoncée, en raison de l'humidité de ce secteur : c'est le "particulier tourangeau", triomphe de l'individualisme bourgeois du 19^e siècle.

A l'Ouest de la ville, l'ancien ruau Saint Anne est transformé et intégré dans le nouveau jardin botanique et le jardin des plantes (1843) en liaison avec l'Ecole de Médecine et de Pharmacie de l'Hôpital Général.

Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

A la fin du 19^e s, le trafic fluvial s'effondre à cause de la forte concurrence exercée par le chemin de fer qui pratique régulièrement le dumping sur ses tarifs, de l'irrégularité et la lenteur du transport par eau et enfin du captage de la majeure partie du trafic fluvial vers Paris avec l'ouverture du canal de Briare en amont d'Orléans. La ville tourne le dos à la Loire.

Le déplacement du centre administratif et économique

La construction d'une nouvelle gare en 1896 et d'un monumental hôtel de ville en 1904 par Victor Laloux, à l'emplacement de l'hôtel Papion en bordure de l'actuelle place Jean Jaurès confirment le triomphe du chemin de fer et par conséquent le basculement de la ville vers le sud. Cette place, alors appelée place du palais devient le nouveau pôle central de la ville. L'ancien Hôtel de ville est alors transformé en bibliothèque. La rue royale (devenue rue Nationale en 1883) se transforme. La vocation résidentielle de cet axe s'efface progressivement pour devenir la principale artère commerçante de la ville. L'urbanisation des varennes s'intensifie pour atteindre les rives du Cher au tout début du 20^e siècle. Elle s'est accompagnée d'une politique d'annexions au détriment des communes limitrophes comme celles de Beaumont au sud-ouest ou de St-Etienne extra au sud-est. L'extension du territoire de la ville a aussi entraîné vers 1861 le déplacement des pavillons d'octroi pour la perception de la taxe. Ceux-ci sont alors déplacés de la place Jean Jaurès à l'actuel carrefour de Verdun en bordure du Cher.



Plan de Tours, 1898.

Tours au 19^e siècle

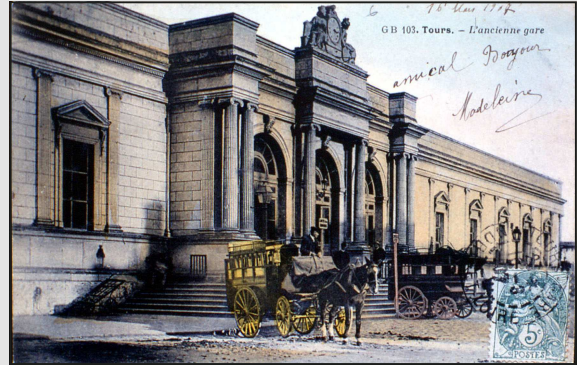
fiche enseignant

L'Embarcadère et la gare Laloux

La première gare de Tours, "l'Embarcadère," dont le nom a été emprunté à la marine de Loire, fut édifiée en 1845 en bordure du mail par la compagnie ferroviaire privée du Paris-Orléans. La commune de Tours, se limitant alors au rempart du 17^{ème} siècle, la construction de la gare a nécessité l'annexion de la commune limitrophe de Saint-Etienne. La position de la gare, en cul de sac, en périphérie sud de la ville, resta longtemps un inconvénient. "L'Embarcadère" dont les plans ont été dressés par l'architecte Vestier, se présentait comme un vaste bâtiment rectangulaire perpendiculaire au mail. L'entrée monumentale, en forme d'arc de triomphe, était rehaussée de colonnes de style ionique. Pour rompre l'austérité de la façade, les ouvertures étaient encadrées de pilastres et couronnées de frontons triangulaires reposant sur des consoles.

Le plan général et l'ornementation font de ce bâtiment un modèle architectural de style néoclassique.

L'arrivée du chemin de fer permettait de relier Tours à la capitale en 6 heures et non plus en 23 heures comme c'était le cas avec les diligences. Elle entraîna rapidement le déclin de la batellerie de Loire ainsi que le glissement vers le sud du centre économique de la ville autour de la "place des Portes de Fer", actuelle place Jean Jaurès. "L'Embarcadère", trop exigü pour répondre aux besoins croissants, fut détruit à la fin du 19^{ème} siècle pour être remplacé par une gare plus grande construite par Victor Laloux.



A la fin du 19^e s. le complexe ferroviaire se trouvait exigü et ne répondait déjà plus aux besoins croissants.

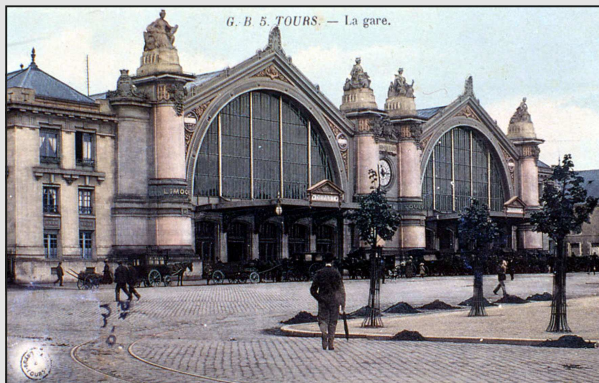
Deux compagnies se partageaient alors le trafic :

- la compagnie privée du Paris-Orléans qui exploitait les lignes principales depuis 1845 ;
- la compagnie d'Etat, qui en 1875, avait racheté la compagnie de Vendée installée rue Blaise-Pascal et qui exploitait les lignes en direction du Sud-Ouest.

De 1896 à 1898, une nouvelle gare plus spacieuse et plus fonctionnelle que "l'Embarcadère" de 1845 est construite à 100 m au Sud de la première gare. Cet édifice est l'œuvre de trois architectes : Victor Laloux pour la façade, Couvrat Bonnaudet et Godefroy pour l'architecture intérieure.

Ces architectes, dans la tradition décorative, de l'époque ornent la gare de sculptures monumentales mais jouent aussi sur la polychromie dans le choix des matériaux (fer, verre, pierre, zinc...).

Contrairement à la première gare, le nouvel édifice intègre donc largement les nouveaux matériaux produits par l'industrie du 19^e s.



Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

La fonte étant soixante fois plus solide que la pierre calcaire, cette résistance en faisait un matériau de construction et de décoration exceptionnel. L'architecture et les matériaux choisis ont permis aussi de répondre à des contraintes fonctionnelles comme la nécessité d'offrir une grande luminosité ou encore d'évacuer les

La fonte étant soixante fois plus solide que la pierre calcaire, cette résistance en faisait un matériau de construction et de décoration exceptionnel. L'architecture et les matériaux choisis ont permis aussi de répondre à des contraintes fonctionnelles comme la nécessité d'offrir une grande luminosité ou encore d'évacuer les fumées des locomotives.

Utilitaire, la gare devait être construite avec économie mais en tant que monument symbole représentant une institution et une ville, elle devait adopter un caractère monumental

Cette gare, comme beaucoup d'autres gares de terminus, a la forme classique d'un U :

- le bâtiment principal est placé perpendiculairement aux voies. Il annonce par sa façade la fonction de l'édifice et sert de vestibule pour l'entrée et la sortie des voyageurs.
- les locaux de service sont répartis à l'arrière des deux pavillons de façade dans des bâtiments parallèles aux voies.

Une horloge monumentale, deux immenses arcades vitrées à ossature métallique encadrées de quatre piliers de pierre de forme semi-circulaires ornent la façade.

Ces piliers sont marqués de cartouches aux armes de la compagnie du Paris-Orléans, du caducée, symbole d'Hermès, dieu grec des voyageurs et patron des marchands et sont surmontés de quatre statues allégoriques.

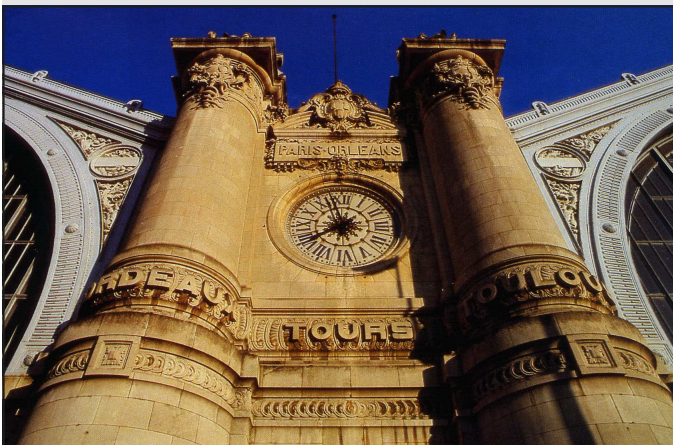
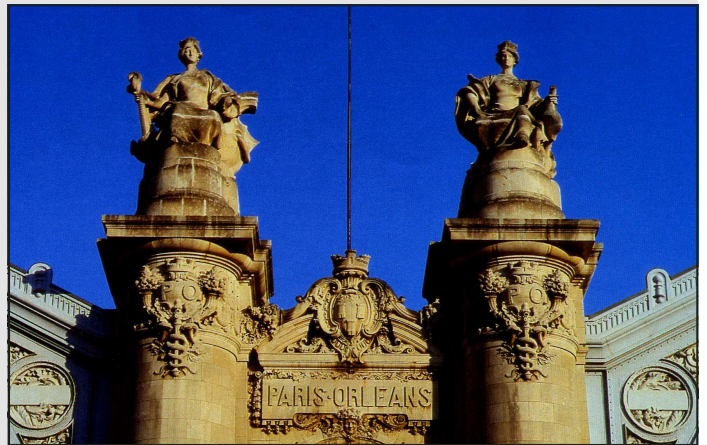
Chacune des quatre statues féminines personnifie une ville importante desservie par la compagnie du Paris-Orléans. Elles représentent ainsi, de gauche à droite, les villes de Limoges, Bordeaux, Toulouse et Nantes.

Les villes de Limoges et de Nantes sont dues au sculpteur Jean Hugues. Bordeaux et Toulouse ont été réalisées par Jean -Antoine Injalbert.

Le traitement de la façade s'inspire de la gare d'Orsay à Paris construite aussi par Victor Laloux et où l'on retrouve ces mêmes statues de ville ainsi que les plaquages de fonte moulée qui servent à masquer les armatures métalliques.

A l'intérieur, la grande halle métallique, longue de 176 m et large de 62 m se divise en deux nefs. Les parois du hall sont recouverts de carreaux de faïence peints qui forment 16 tableaux illustrant les grands sites touristiques de Touraine, de Bretagne, d'Auvergne et du Sud-Ouest de la France.

Ainsi, le choix iconographique de la décoration intérieure et extérieure est destiné à illustrer les possibilités offertes par le réseau.



Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

Le Théâtre



Construit par l'architecte **Léon Rohard** (Trélazé 1836-Tours 1882) **entre 1869-1875** sur l'emplacement de l'ancienne église du couvent des Cordeliers dont il subsiste une porte en ogive sur le mur ouest du théâtre (rue Voltaire). **Incendié en 1883**, seule la façade a pu être conservée (rue de la Scellerie). L'intérieur de l'édifice a été entièrement refait en 1889 sur les plans de Jean Hardion. Pour l'élévation de la façade sud, l'architecte a emprunté des formules du répertoire classique :

- le rez-de-chaussée est traité en bossages.

- le premier étage est percé de larges baies à fronton triangulaire ou semi circulaire.

Le corps central, encadré de colonnes corinthiennes est surmonté d'une **allégorie à la musique et à la comédie** réalisée par le sculpteur Frédéric-Charles Combarieu.

L'Hôtel de Ville

Cet édifice fut construit **entre 1896 et 1904** par **Victor Laloux**. Son ordonnance générale rappelle les hôtels de ville du 17^e et du 18^e siècle.

La façade imposante offre une large place à la statuaire :

- le **fronton central** entourant l'horloge comprend **deux allégories de la Loire et du Cher** exécutés par Injalbert

- le **fronton triangulaire** ouest contient deux **allégories à la Force et au Courage** sculptées par Hugues

- celui de l'est représente **l'Education et la Vigilance** par Cordonnier

- le point fort du registre est dû à François Sicard qui réalisa les **quatre atlantes** soutenant le balcon central.



On reprocha longtemps à Victor Laloux d'avoir rompu l'unité architecturale de la place en édifiant ce monument de style trop différent du Palais de Justice.

La basilique Saint-Martin

A la fin du 18^e s., la basilique médiévale de Saint-Martin menaçant de s'écrouler ; les autorités en ordonnent la destruction ainsi que le percement d'une nouvelle rue sur son emplacement (l'actuelle rue des Halles). Seules deux tours sont épargnées.

Le projet de restauration de la basilique est lancé après la redécouverte du tombeau du saint en 1860 et suscite une vive polémique :

- d'un côté, les catholiques veulent reconstruire la basilique de pèlerinage sur ses plans primitifs ;

Tours au 19^e siècle

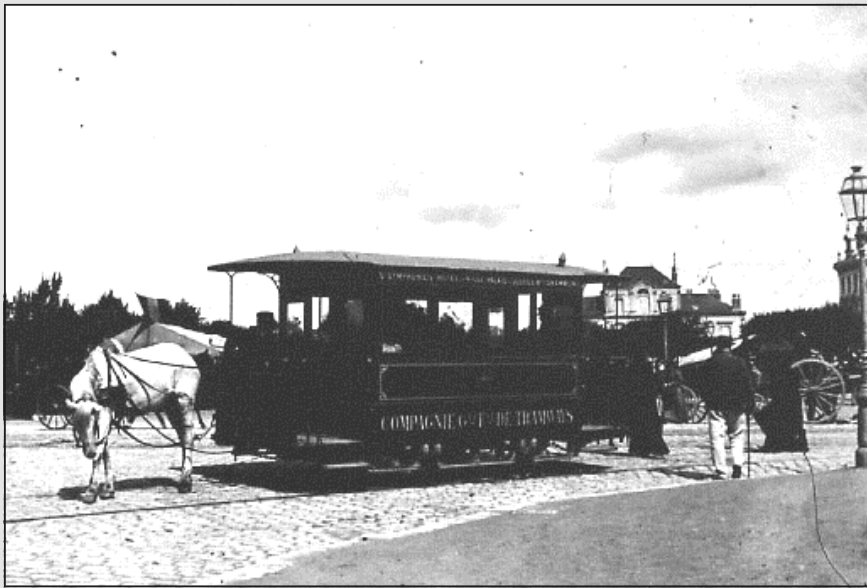
fiche enseignant

Une solution intermédiaire est adoptée en 1884 et prévoit la construction d'une **basilique orientée nord-sud**, en bordure de rue et surplombant le tombeau. L'architecte tourangeau, **Victor Laloux**, est choisi pour la réalisation du projet. La basilique est **commencée en 1886, inaugurée en 1890 et achevée en 1902**.

Construite dans le **style néo-byzantin**, elle s'inspire des basiliques paléochrétiennes et byzantines d'Italie. Le dôme est surmonté d'une statue en bronze de Saint Martin réalisée par le sculpteur Jean Hugues.

A l'intérieur, l'édifice comprend un vaisseau central et deux collatéraux séparés par deux rangées de colonnes monolithes en granit des Vosges. La crypte, semi-enterrée abrite la reconstitution du tombeau du saint. Cette salle basse est divisée en 5 vaisseaux voûtés reposant sur des colonnes jumelées en marbre d'Ecosse.

Le tramway



Tramway à cheval, place des Arts, vers 1895.

En 1877, soit 20 années seulement après la capitale, les premiers tramways hippomobiles apparaissent à Tours et sont rapidement devenus un élément essentiel du paysage urbain. Leur exploitation était confiée à une filiale locale de la Société Française des Tramways qui avait établi un dépôt sur le quai Saint-Symphorien et mis en service trois lignes urbaines.

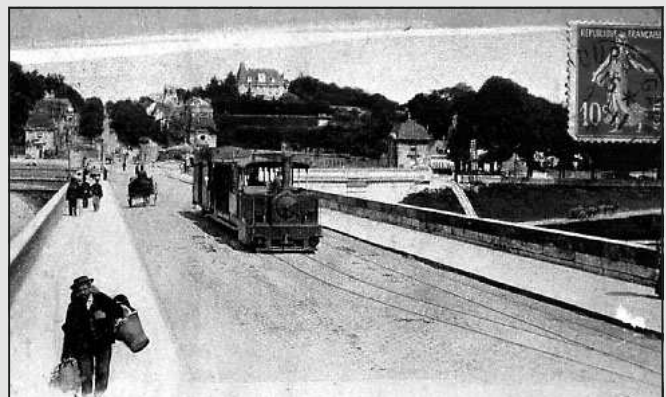
Les voitures, tractées par un ou deux chevaux offraient 12 places assises à l'intérieur et 8 places debout sur les plates-formes avant et arrière soit un total par voiture

de 28 personnes. Le conducteur était assisté d'un contrôleur chargé de faire payer les passagers.

A l'intérieur, une petite cheminée, débouchant sur le toit, évacuait les gaz brûlés de deux lampes à pétrole qui éclairaient, la nuit, l'intérieur de la voiture. La livrée des voitures était vert foncé avec lettres blanches ; les armes de la ville de Tours étaient peintes sur les flancs des voitures. Ces tramways hippomobiles ont été utilisés jusqu'à vers 1900.

Entre 1890 et 1895, le réseau urbain des tramways hippomobiles fut prolongé par un tramway à vapeur qui desservait surtout les lignes suburbaines. Il s'agit du système Serpollet.

La voiture comportait à l'avant une plate-forme de conduite, avec le générateur à vapeur puis un compartiment, éclairé par cinq glaces de chaque côté, qui pouvait accueillir 16 voyageurs assis sur des banquettes. Enfin, à l'arrière, une plate-forme permettant l'accès du véhicule offrait 15 places debout.



Tramway à vapeur, pont de pierre, début 20^e s.

Tours au 19^e siècle

fiche enseignant

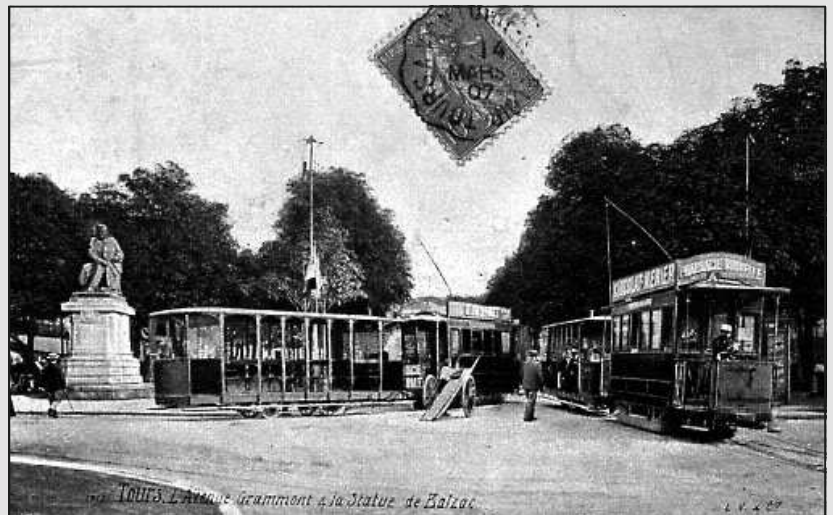
De nombreux déboires concernant les chaudières et la suspension amenèrent le retrait de ces automotrices dès 1900.



Tramway électrique Diatto

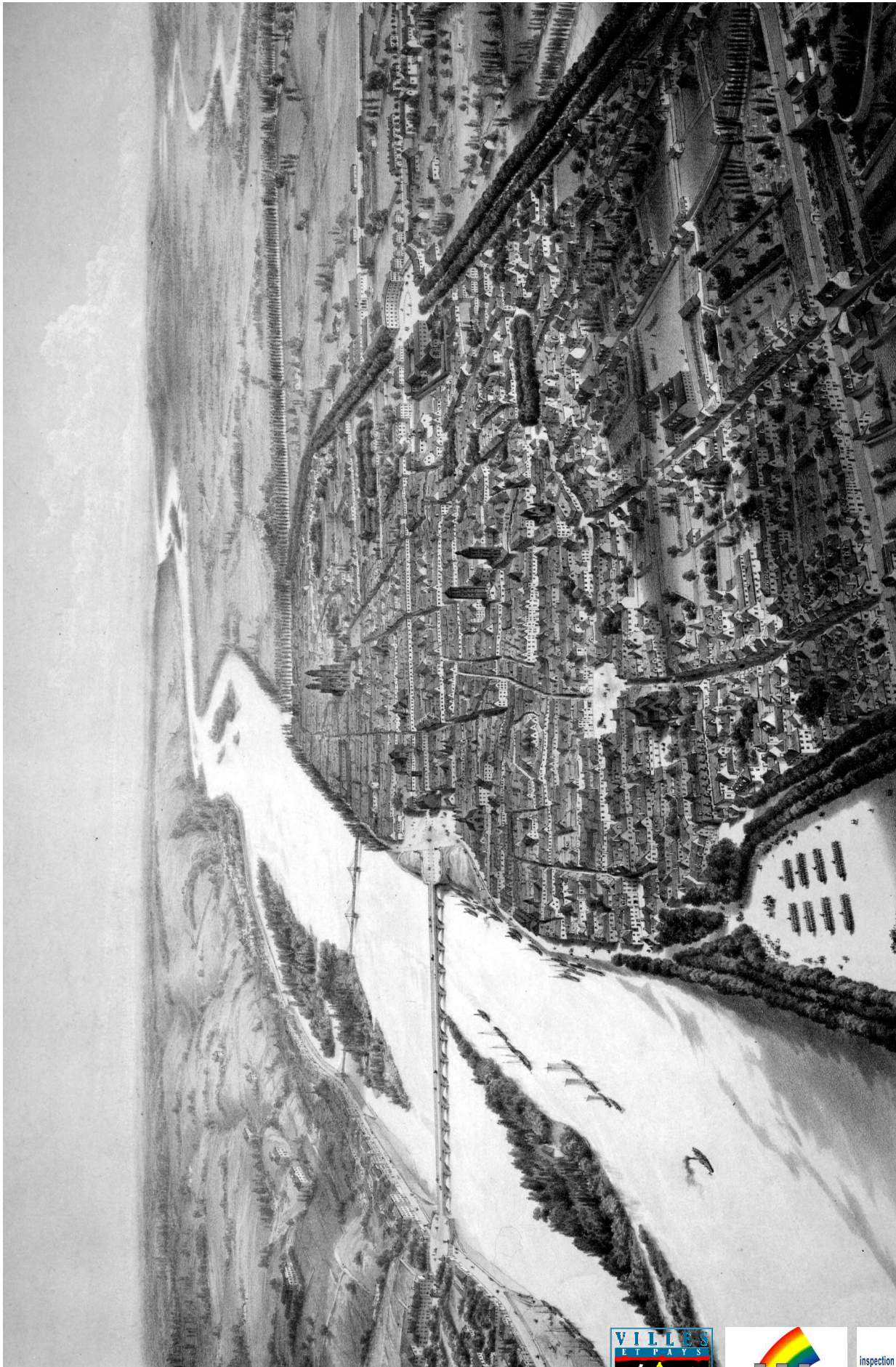
Pour les tramways électriques à système Trolley, le courant est distribué par lignes aériennes. Au début du 20^e s., le réseau électrique desservait 6 lignes urbaines et comptait plus de 50 km de voies. La publicité envahit la rue : l'affichage, étant interdit en principe sur les murs depuis 1881, il trouve sa place sur les transports publics ou encore comme on peut le voir au premier plan sur les colonnes Morris. Le réseau disparaîtra au lendemain de la seconde guerre mondiale.

En 1901, apparaissent les tramways électriques. Pour éviter d'enlaidir la rue Nationale par des fils aériens inesthétiques, on emploie le système d'alimentation électrique Diatto. Le courant est pris par frottement sur des plots métalliques circulaires enclavés dans les pavés entre les rails et placés à des intervalles réguliers le long de la voie. Ainsi ces plots servent de relais au courant électrique qui arrive souterrainement. Mais ce système présente deux inconvénients puisqu'un contact fortuit risque de blesser les chevaux ou les passants et que l'immobilisation d'un tramway entre deux plots oblige les employés à le pousser jusqu'au plot suivant. La voiture comporte des plates-formes extrêmes ouvertes, accessibles des deux côtés par des portillons (8 voyageurs peuvent y prendre place) et un compartiment central éclairé électriquement et muni de six baies avec stores. La guerre de 1914-1918 marque la fin du système Diatto, au profit des tramways électriques à trolleys.



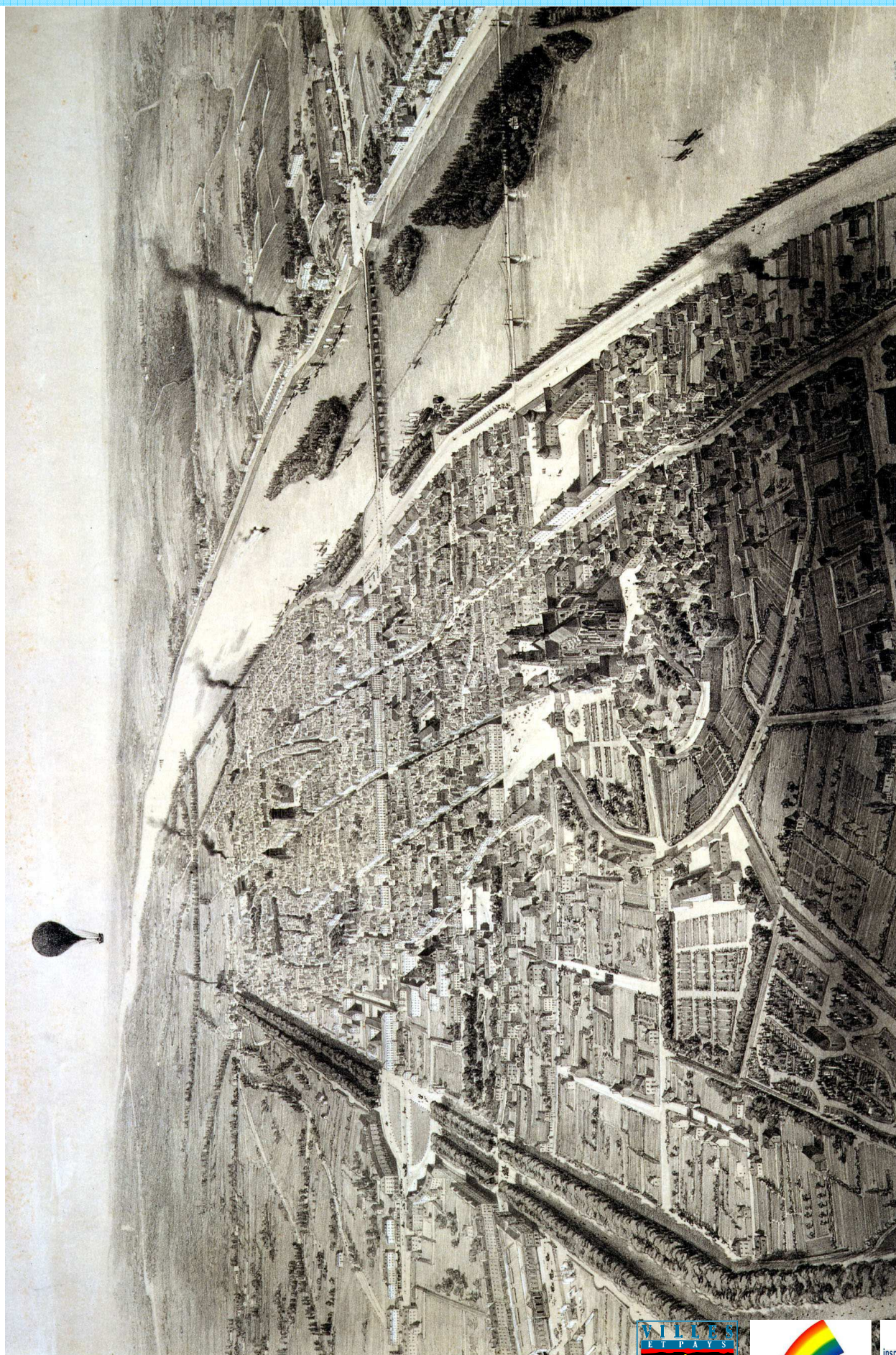
Tramways électriques Trolley place du Palais (J Jaurès) vers 1910. A gauche, un tramway traîne une baladeuse ouverte dite "char à sept bancs" très appréciée du public à la belle saison.

Vues et plans de Tours



Lithographie Guesdon Cuvillier, vers 1852.

Vues et plans de Tours



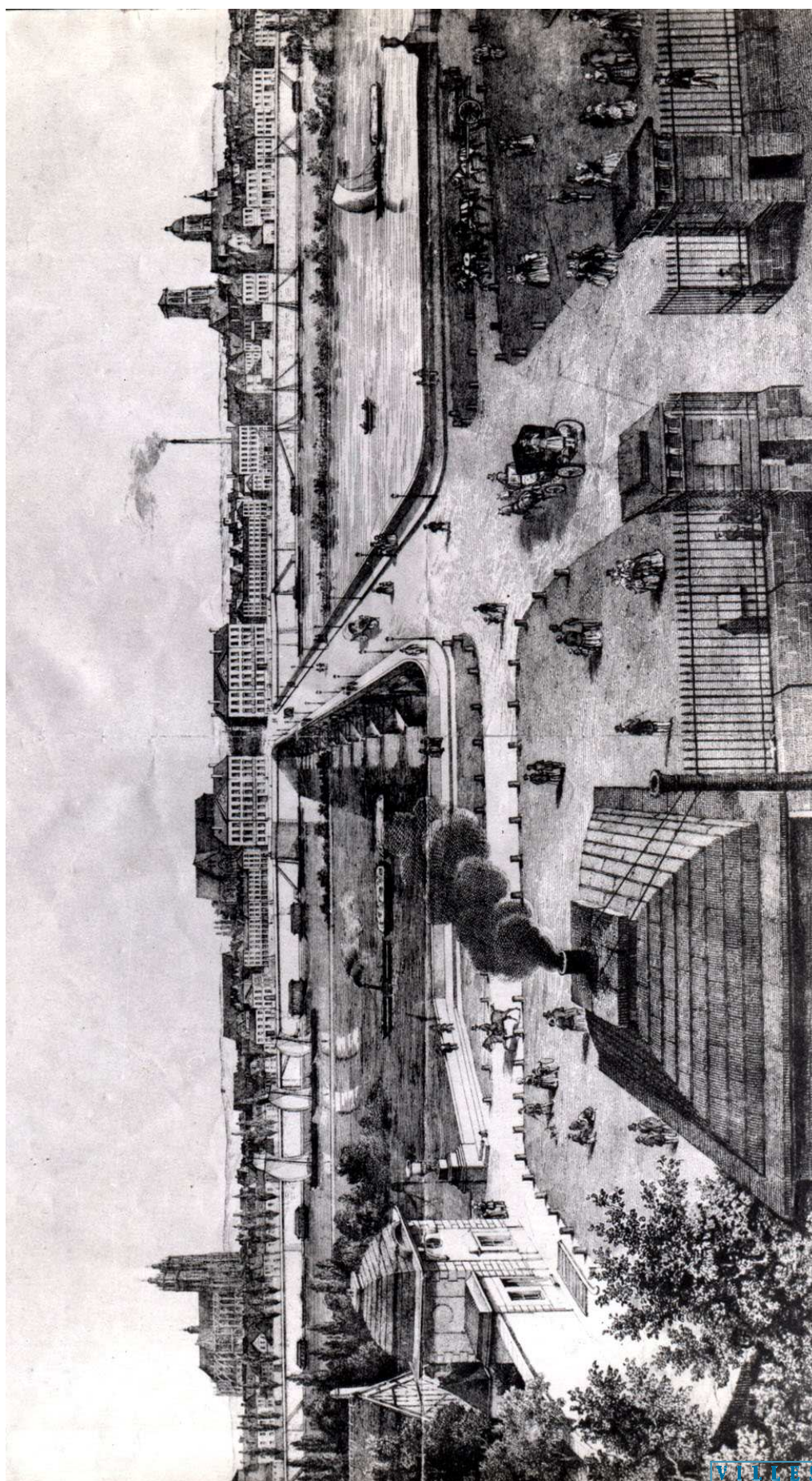
Lithographie Arnout, vers 1855.

Vues et plans de Tours



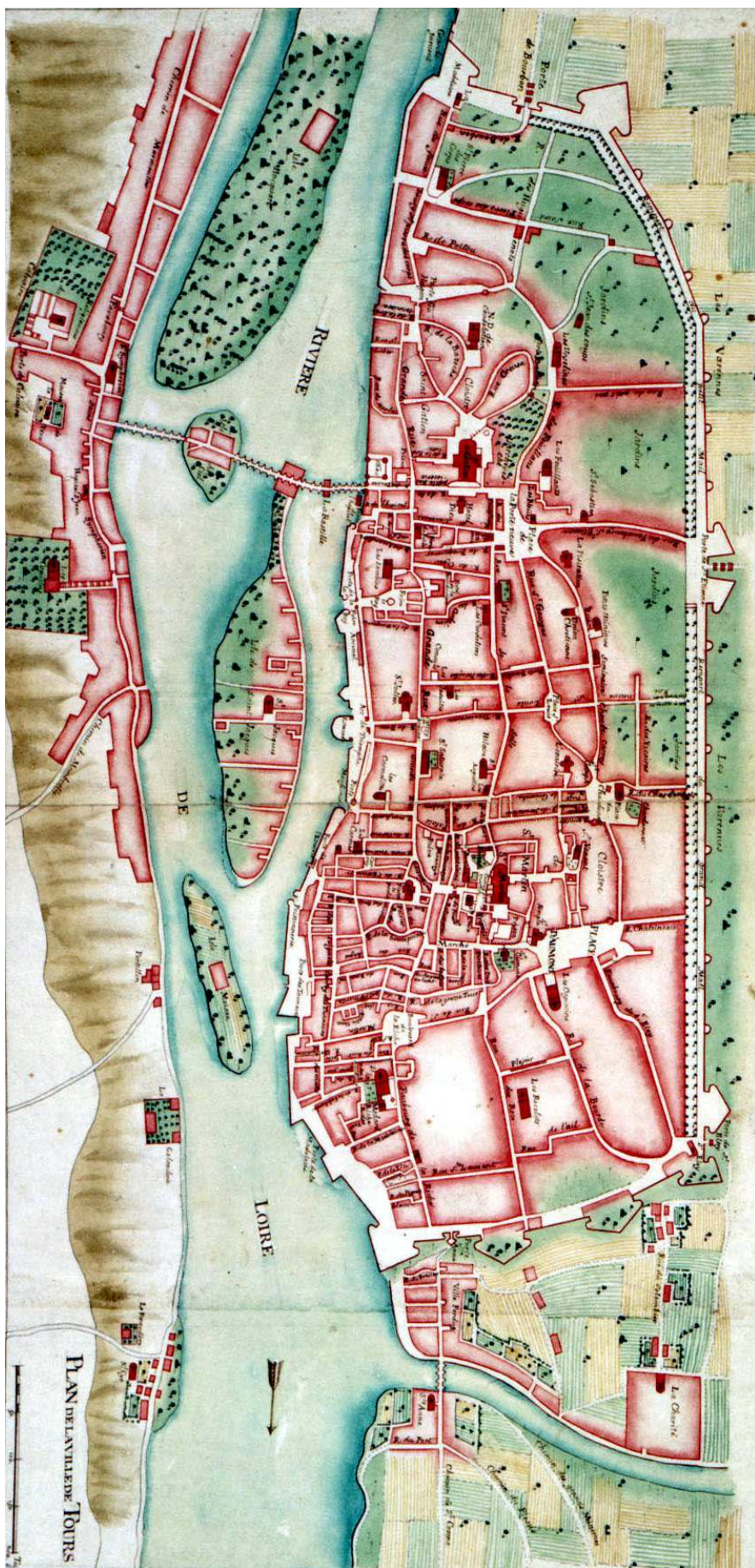
Gravure Asselineau, milieu 19^e s.

Vues et plans de Tours



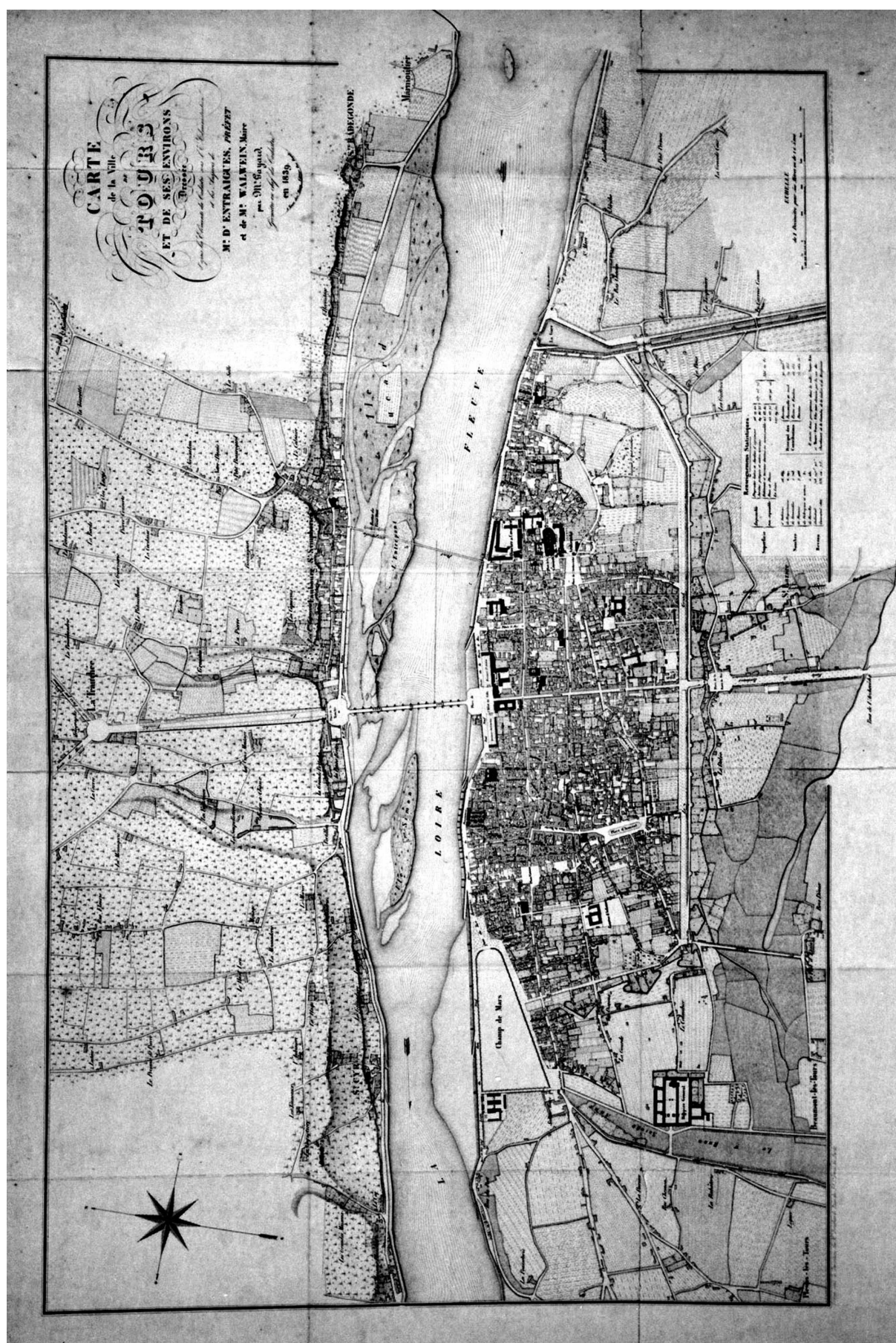
Gravure Jardy, milieu 19^e s.

Vues et plans de Tours



Plan de Tours, milieu du 18^e s.

Vues et plans de Tours



Plan Walwein, 1839.

Vues et plans de Tours



Plan de Tours, milieu du 19^e s.

Vues et plans de Tours



Plan des inondations du 6 juin 1856 à Tours.

Vues et plans de Tours



Plan de Tours, 1898.

Textes sur les crues

Les crues de la Loire et du Cher

... La France eut aussi sa part du fléau des eaux ... La Loire se déborda d'une manière jusqu'alors inouïe, rompit ses levées, inonda et ensabla beaucoup de pays, entraîna des villages, noya beaucoup de monde et une infinité de bétail et fit pour plus de huit millions de dommages.

Saint-Simon "Mémoires" 1708

... Il faut se souvenir de ce que nous avons dit de la situation de cette ville [Tours] entre deux rivières dont les débordements sont fréquents et considérables. Il n'y a point d'années où ces rivières ne débordent, et il n'y en a peu où les eaux du Cher ne viennent baigner les remparts de la ville, quoique cette rivière en soit éloignée de près d'une demi lieue*. La plaine qui est entre la ville et la côte de Saint-Avertin est alors inondée toute entière ; l'eau s'élève quelquefois à une telle hauteur que, du haut du rempart qui a plus de vingt pieds* d'élévation, on peut y toucher avec la main ; les bondes des égouts sont alors exactement fermées, et les eaux de la ville, n'ayant plus d'issue, séjournent dans la ville elle-même, avec les immondices* qu'elles entraînent.

J.F. Duvergé « Mémoires sur la ville » 1774

Une lieue : ancienne mesure de distance égale à 4 km environ

Un pied : ancienne mesure de longueur valant environ 32 cm

Des immondices : des ordures, des déchets

Embarcadère de Tours

Le soussigné, commissaire de surveillance administrative près le chemin de fer d'Orléans, à la résidence de Tours,

Certifie qu'une crue énorme s'est produite simultanément dans la Loire et dans le Cher au commencement du présent mois et que, malgré les travaux d'exhaussement et de consolidation des levées, les eaux de ces deux rivières ont fait irruption dans la ville de Tours dans la nuit du 3 au 4, vers minuit, en rompant les digues du canal qui domine la ville et sert à la jonction des deux cours d'eau .

Que, par suite , la gare du chemin de fer a été complètement envahie, et d'une manière si rapide que les employés qui s'y trouvaient ne purent se sauver qu'en marchant dans plus de 0,50 m d'eau, d'où il résulte que, malgré les plus grands efforts déployés par la compagnie d'Orléans, préalablement à la catastrophe et jusqu'au dernier moment, pour mettre les marchandises à l'abri de l'inondation en les dirigeant vers un point très élevé, un grand nombre de colis ont été submergés ou emportés par les courants qui s'étaient établis dans la gare...

Vérification des différents niveaux atteints par l'eau dans la gare de Tours, il demeure constaté qu'en pleine voie elle était à 2,20m au-dessus des rails ; qu'à la gare de marchandises elle atteignait à une hauteur de 1,10m sur le quai d'arrivée et à 1,35m sur le quai de départ.

En foi de quoi le présent certificat a été délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Tours, le 18 juin 1856

Signé Adolphe SEILLER

Documents sur la navigation fluviale

La navigation

A cinq heures et demie les roues du bateau se sont mises en mouvement, mais ce mouvement n'a pas duré. Au bout de dix minutes, nous nous sommes brusquement arrêtés sur un banc de sable... le chef du bateau s'est mis à jurer horriblement contre ses subordonnés... Le triste, c'est que nous avons passé deux heures et demie sur le banc de sable...

Enfin notre malheureux navire a repris un peu de mouvement. On sentait qu'il raclait le banc de sable. A ce moment, des cris se sont fait entendre sur le devant du bateau. Nous courions un grand danger : un grand bateau qui remontait la Loire, rapidement remorqué par huit chevaux au trot, venait droit sur nous et allait nous choquer. Les cris et le désordre ont été au comble... Enfin les conducteurs des chevaux ont compris et le bateau remontant s'est arrêté à dix ou douze pieds du nôtre.

Stendhal " *Mémoires d'un touriste* " 1837

Chaque bateau n'a qu'un mât et une voile carrée. Celui qui a la plus grande voile précède les autres et les traîne, et le convoi est disposé de telle façon que les voiles vont diminuant de grandeur du premier au dernier bateau...

Victor Hugo " *Voyage aux Pyrénées* " 1843

Comparaison des modes de transports de marchandises vers 1850

Trajet Orléans - Tours

	Moyen	Main d'œuvre	Tonnage	Durée
Route	Voiture à cheval	1 homme	1 tonne	5 jours
Loire	Gabare	3 hommes	30 tonnes	10 jours
Voie ferrée	Train	5 hommes	200 tonnes	2 heures

" *Cahiers de la Loire Moyenne* " - CRDP Orléans-Tours

Document sur l'entreprise Mame



LACITÉ MAME

Cité ouvrière composée de 62 pavillons édiés par l'architecte tourangeau H. Racine pour les ouvriers de l'imprimerie Mame. Ces travaux ont été réalisés en deux tranches : 52 pavillons entre 1868 et 1870 et les 10 derniers avant 1893.

A l'époque, ce type de cité ouvrière constituait un progrès par rapport aux habitats populaires dans le reste de la ville.

Les ouvriers disposaient :

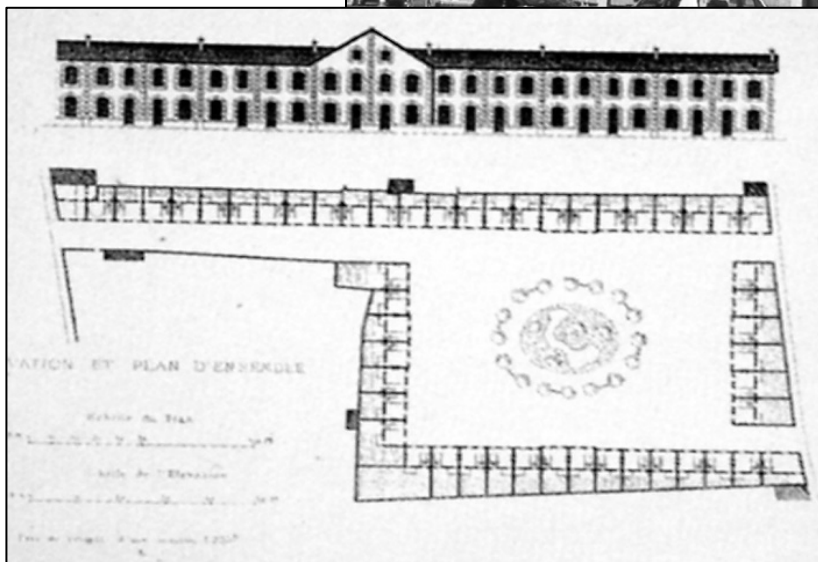
- d'un robinet d'eau du Cher
- d'une fosse d'aisances
- d'un jardinet
- d'une cuisine à l'extérieur.

Chaque pavillon pouvait accueillir jusqu'à 10 personnes sur 2 étages avec 3 pièces dont une chambre d'enfant à l'étage.

Les loyers étaient limités (50 centimes par jour contre 1fr 50 ailleurs)

La cité comprenait aussi une école et un hospice.

Cette initiative est un bon exemple du paternalisme patronal à la fin du 19^e s. et l'un des premiers exemples d'habitat social.



Document sur l'entreprise Mame

Imprimerie Mame, gravure du 19^e siècle.

Document 1 : l'entreprise Mame

L'histoire de Mame à Tours débute en 1796 lorsque Amand Mame, fils d'un imprimeur d'Angers, s'y installe pour y fonder sa propre imprimerie. Celle-ci sous la direction de son fils Alfred va connaître un essor remarquable. En 1845, Alfred prend seul la tête de l'entreprise et va s'atteler à maîtriser toutes les étapes de la conception d'un livre et à user du progrès technique en investissant dans les machines à vapeur, faisant entrer son entreprise dans l'âge industriel. En partie propriétaire de la grande papeterie de la Haye-Descartes, il contrôle ainsi les étapes de création de livres dès la fabrication du papier. Le

deuxième axe qui contribue à la réussite de Mame va être la double spécialisation de sa partie édition vouée aux beaux livres ; avec d'un côté l'édition de livres religieux, domaine dans lequel Mame avait un quasi-monopole et de l'autre celle des ouvrages éducatifs de jeunesse, notamment pour l'enseignement catholique. Pour réaliser ses ambitions, il fait construire une usine en plein cœur de Tours. Installés sur deux hectares, les bâtiments de l'entreprise, vastes, aérés et lumineux, regroupent en un lieu tous les ateliers nécessaires à la production.. L'usine était tellement imposante qu'elle accueillit jusqu'à 1500 ouvriers dans les années 1860. Avec un tel chiffre, Mame était, dans la dernière partie du XIX^e siècle, le premier employeur de la ville.

Adeptes des théories paternalistes alors en vogue, Alfred Mame va se créer une image de patron modèle. Il crée une caisse de prévoyance en reversant à ses employés une somme en fonction de la production réalisée par l'entreprise. Il finance également la création d'écoles à Tours et rend gratuite l'inscription scolaire des enfants d'ouvriers de Mame. Il met en place une dotation Mame facilitant l'accès aux soins médicaux pour les enfants des ouvriers et les ouvrières. Parmi les autres avancées, il est à l'origine de la création d'une boulangerie coopérative, d'une garderie pour les enfants et d'un hospice pour les anciens ouvriers. La cité ouvrière qu'il a fait construire était composée de 62 maisons individuelles presque identiques ayant chacune leur jardin à l'arrière. L'ensemble s'organise autour d'une vaste place carrée commune à tous les locataires. Pour les employés y logeant les avantages étaient multiples à commencer par des loyers modérés, plus bas qu'ailleurs et des maisons aux normes d'hygiène et de confort au dessus de la moyenne de l'époque. Pour le patron, les avantages étaient également nombreux : les ouvriers logeaient à proximité de l'usine et le côté renfermé sur elle-même de la cité renforçait le sentiment corporatiste, familial et la solidarité entre les employés. Tout ceci favorisant une nouvelle fois le contrôle et la dépendance de la main d'oeuvre... L'un des objectifs était de s'assurer de la fidélité des ouvriers à l'entreprise en constituant un sentiment d'appartenance familiale. Afin de maintenir la productivité, ces avantages sociaux étaient distribués au mérite des ouvriers ce qui devait les inciter à donner le meilleur d'eux-mêmes. La contrepartie à ces avantages était donc de produire un travail de qualité, mais aussi de se conformer et de promouvoir les idées chères à l'entreprise et son patron. A titre d'exemple, Alfred Mame imposa le silence en interdisant à ses employés de discuter pendant les heures de travail. Chez Mame comme ailleurs, on n'hésitait pas à licencier les ouvriers qui ne rentraient pas « dans le moule ».

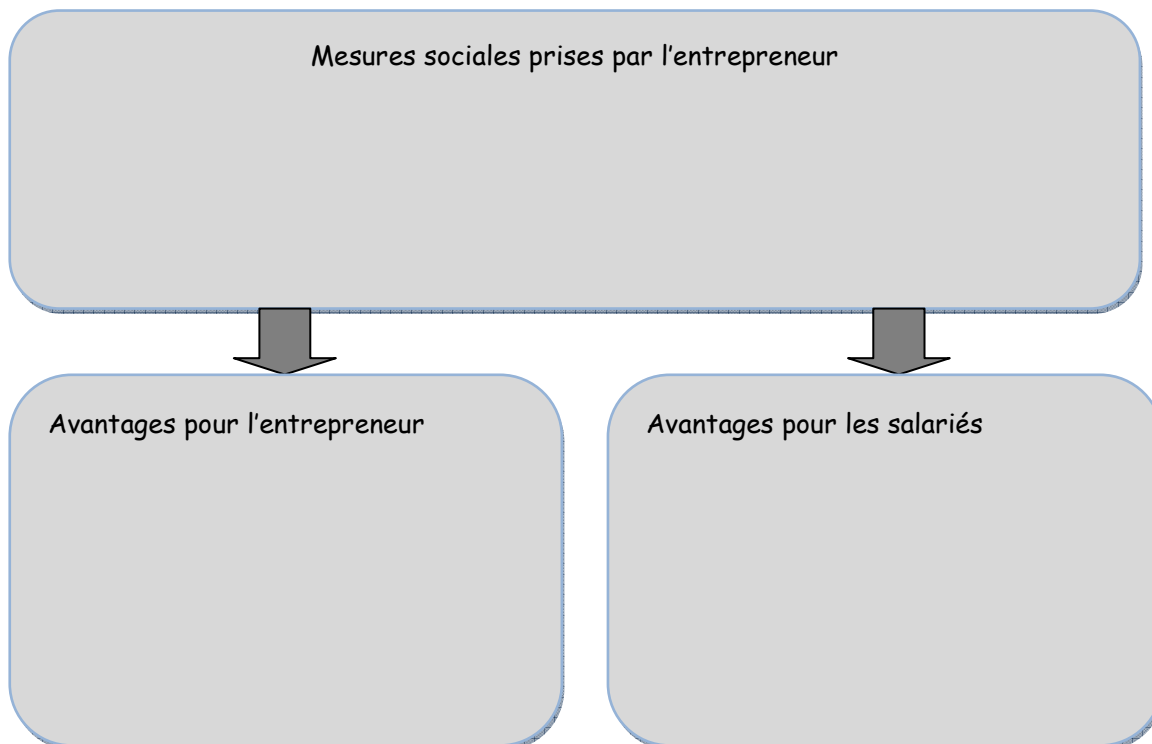
L'entreprise Mame

Étude de cas sur l'industrialisation au 19^e siècle : la famille Mame, un exemple tourangeau de patrons paternalistes.

Etablissez à partir du document 1 la carte d'identité de l'entreprise Mame.

Nom du fondateur	
Date de création	
Principale activité de l'entreprise	
Localisation de l'entreprise	
Nombre de salariés à l'apogée de l'entreprise	
Choix stratégiques de l'entreprise	

Surlignez dans le document 1, les mesures prises par l'entrepreneur en faveur des ouvriers.
Identifiez les avantages pour l'entrepreneur et pour les ouvriers.
Complétez le schéma.



A partir de cette étude, expliquez ce qu'est un patron paternaliste :

.....

.....

.....

.....