

Centre de Tours

Le Haut de la rue Nationale

Deux ou trois choses
que nous savons de lui

Tome 1
Histoire de place

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours
Avril 2010



Avec le précieux concours de Sibylle Madelain-Beau, Architecte des Bâtiments de France, chef du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine d'Indre-et-Loire, de Jean-Luc Porhel, directeur des Archives, de la Documentation et du Patrimoine de la ville de Tours et de Marie-Luce Fourchet doctorante en histoire de l'art qui réalise actuellement une thèse sur l'architecture de la reconstruction de Tours, Pierre Patout. Nos remerciements vont également à messieurs Jean-Louis Dutreix, conseiller municipal, Régis Rech, directeur de la bibliothèque centrale de Tours et conservateur en chef, Hubert Garcia, architecte au service des Bâtiments de la ville de Tours ainsi qu'à messieurs Daniel Schweitz, Alain Jacquet et Pierre Levelle de la Société Archéologique de Touraine.

INTRODUCTION

Il n'est pas d'espace urbain qui ne raconte une histoire, telle nous le confirme la partie haute de la rue Nationale à Tours. Elle fut un temps inoccupée, fut toujours lieu de rencontre entre la ville et le fleuve, puis devint une porte de l'enceinte fortifiée avant d'acquiescer pour une longue période le statut de place publique. Mais l'histoire n'est pas la seule pièce de ce puzzle urbain, il est également question d'usage, de représentation, d'architectures.

L'Agence d'Urbanisme souhaite à travers ce bref dossier rappeler l'histoire et la mémoire de ce lieu que constitue le Haut de la rue Nationale. Cet espace jamais vraiment délimité de façon précise s'étendrait aujourd'hui, d'Est en Ouest, entre le parvis du site des Tanneurs de l'Université François Rabelais et la bibliothèque municipale de Tours et, du Nord au Sud, entre un point indéterminé sur le pont Wilson et l'entrée architecturale de la rue Nationale marquée par deux pavillons. Ce site n'est pas simplement central dans la géographie de la ville, il forme également l'entrée Nord de la cité des Turones et on l'appela pendant près d'un siècle et demi "l'une des plus belles entrées de ville de France".

Avec l'actuel projet de tramway, dont l'une des plates-formes d'échange avec les bus sera installée place Anatole France, l'agglomération tourangelle entend profiter de l'occasion pour requalifier cet espace de circulation, aujourd'hui ambivalent, et définir ses usages futurs, tant du point de vue urbain que du point de vue social.

Une étude historique non exhaustive du Haut de la rue Nationale permet de bien comprendre la position qu'il occupe dans l'environnement urbain et surtout l'importance qu'il revêt en matière d'usages sociaux et de formes architecturales.

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| LES ORIGINES D'UNE CENTRALITÉ NOUVELLE | 6 |
| La place Neuve | 10 |
| Un arc de triomphe | 10 |
| La nouvelle route d'Espagne | 11 |
| AMÉNAGEMENT URBAIN | 12 |
| Un projet coûteux mais ambitieux | 13 |
| Nouvel axe, nouvelle silhouette | 14 |
| La place des Arts | 15 |
| TOPONYMIE | 17 |
| Place de vie | 18 |
| Les mutations du début du XX ^e siècle | 19 |
| Cœur de la ville | 20 |

LES ORIGINES D'UNE CENTRALITÉ NOUVELLE

Des origines au XVIII^e

Lorsque l'on regarde l'histoire de la naissance de la ville de Tours, on remarque que ce qui constitue le cœur géographique de la ville n'est en réalité qu'un site urbain tardif.

La ville de Caesarodunum ("colline de César"), qui changera de nom pour s'appeler Tours au IV^e siècle de notre ère, se situait dans l'actuel quartier de la Cathédrale, et se limitait à l'intérieur d'une enceinte qui prenait appui sur les murs de l'ancien amphithéâtre romain. La "cité" s'étendit au Moyen-âge avec notamment la construction d'un château royal et d'une cathédrale romane.

Toutefois, un phénomène urbain remarquable se produisit : au V^e siècle après J.-C., on construisit en effet, non loin du centre de la cité, un tombeau pour abriter la dépouille de Saint-Martin de Tours ; ce tombeau devint une basilique à partir du XI^e siècle, et un important lieu de pèlerinage sur la route de Saint-Jacques de Compostelle. Or, cette grande basilique romane ne fut pas construite, comme on aurait pu le croire, à proximité du castrum, c'est-à-dire de l'enceinte fortifiée dans laquelle se trouvait la cité de Tours, mais à quelques pas de là, à l'Ouest, à l'emplacement de l'actuel quartier des Halles. Autour de la basilique se développa un important centre religieux (avec de nombreuses abbayes) et commercial (pour répondre à la demande des pèlerins). Ce site pris le nom de Châteauneuf et les bourgeois locaux obtinrent que Châteauneuf devinsse une commune à part entière au XIII^e siècle.

La ville de Tours existait donc autour de deux "centres" différents, l'un à l'Est, l'ancienne cité romaine, l'autre à l'Ouest, le bourg de Châteauneuf, autour de l'abbaye et de la basilique de Saint-Martin. Ceci explique que pendant plusieurs centaines d'années, l'entrée Nord de la ville de Tours s'effectua par un simple pont qui débouchait sur le château royal, à proximité de la cathédrale.

Ce n'est qu'au XIV^e siècle, eu égard au conflit de la guerre de Cent Ans, que l'on jugea bon de construire une enceinte large qui entourait les deux pôles urbains de Tours et de Châteauneuf. Dès lors, les deux villes n'en étaient plus qu'une seule, du moins d'un point de vue militaire. Peu à peu, les deux centres allaient finir par se rejoindre en un nouveau. Un axe structurant de la circulation et de l'activité commerciale naquit d'Est en Ouest, le long des rues du Commerce et Colbert (qui liaient la Cathédrale Saint-Gatien à la basilique Saint-Martin). Le dessein de la ville médiévale avait pris forme.

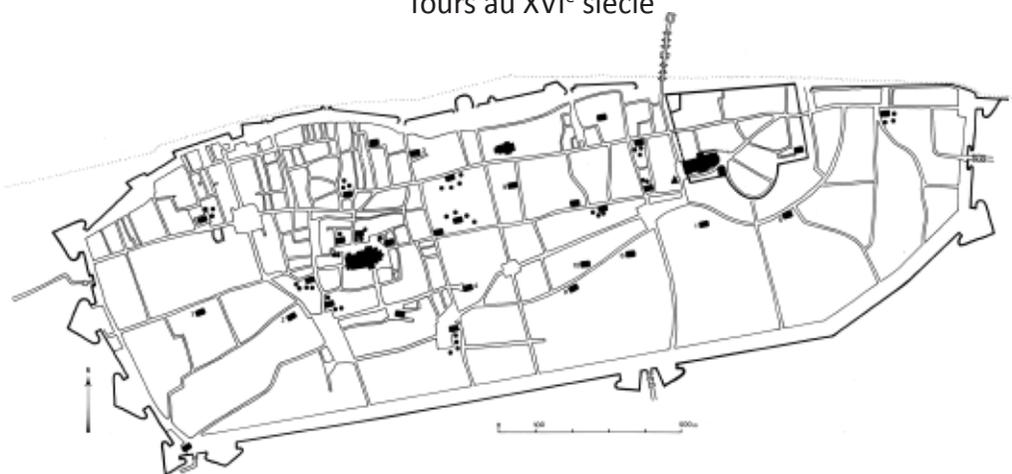
Tours au XII^e siècle



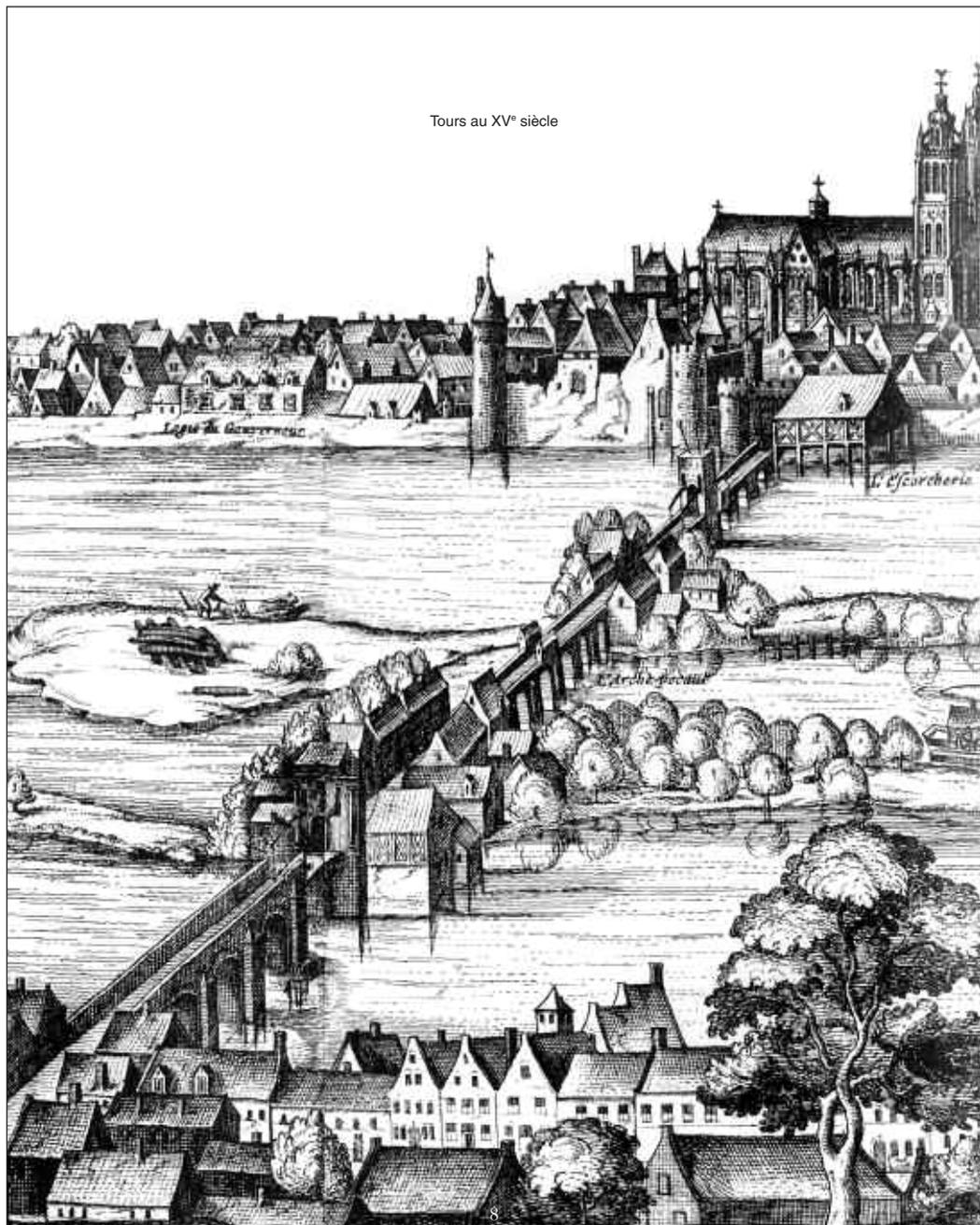
Tours au XIV^e siècle



Tours au XVI^e siècle



Tours au XV^e siècle



Vue de Tours depuis le coteau Nord fin XVI^e siècle début XVII^e siècle



LA PLACE NEUVE

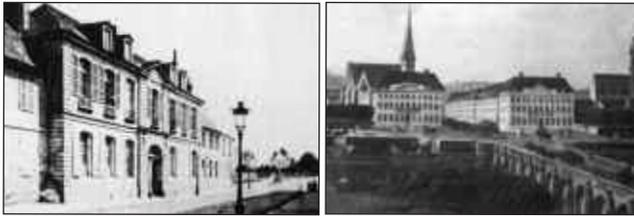
XVIII^e siècle

Le site sur lequel nous portons notre attention correspond donc à ce “nouveau centre“, point de jonction des “deux centres médiévaux“. Car en dépit du fait que le centre géographique de la ville fut déplacé vers l’Ouest, l’entrée Nord n’en resta pas moins située dans le quartier de la Cathédrale, le long de la route en provenance de Paris. Il fallut attendre le XVIII^e siècle pour que l’axe majeur de la ville fût inversé.

Le nouveau centre géographique de Tours se situe ainsi approximativement au pied de l’abbaye bénédictine de Saint-Julien, dont la fondation remonte au VI^e siècle, mais dont l’imposant édifice roman date que XI^e siècle.

Il est important de rappeler ici que la ville de Tours avait à l’époque le regard tourné vers le Nord, vers la rive droite du fleuve, vers le coteau de St-Symphorien. C’est ce qui explique les nombreuses gravures et autres vues de la ville depuis le coteau de la rive droite. Le visage de Tours se déploie alors le long de ces clochers, d’Est en Ouest, adossé à la rive gauche.

Vue de la place Neuve



UN ARC DE TRIOMPHE

L’un des tous premiers éléments qui allait annoncer cette transformation de la ville fut la construction entre 1680 et 1688 d’un arc de triomphe en l’honneur du roi Soleil, à l’emplacement de l’actuelle entrée Nord de la rue Nationale, à côté de l’église Saint-Julien. Bâti sur les plans de Jules Hardouin-Mansart, architecte du Roi, avec un décor sculpté par un artiste local, Jean Roussel, cet arc de triomphe devait être couronné par une statue équestre de Louis XIV. Il fut détruit en 1774, et l’on raconte que certaines de ses colonnes auraient été réutilisées pour la construction du portail du palais des Archevêques (aujourd’hui musée des Beaux-arts). Cet élément de décoration aux allures anecdotiques dans l’histoire urbaine est pourtant un symbole fort du changement de statut de ce nouveau centre de la ville.

LA NOUVELLE ROUTE D'ESPAGNE

Un second élément vint précipiter la création du nouvel axe Nord-Sud, il s'agit de la construction du pont du Sanitas sur le Cher, entre 1743 et 1751. Ce pont s'inscrivait en effet déjà dans la logique d'un axe central Nord-Sud qui correspondait à la route reliant Paris au Sud-Ouest du pays.

A partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, de grands projets d'aménagement urbain se profilent pour la ville de Tours. C'est sous l'impulsion de Pierre du Cluzel, surintendant de la généralité de la ville (1766-1783), et de Charles Trudaine, intendant des Finances et créateur de l'école des Ponts et Chaussées (1747), que fut lancée la construction d'un nouveau pont à Tours. On confia sa réalisation en 1752 à Mathieu de Bayeux, ingénieur général des Ponts et Chaussées. L'emplacement du pont fut notamment déterminé par le tracé de la nouvelle route d'Espagne qui devait emprunter la "levée de Grammont" et le pont du Sanitas. Une nouvelle voie fut percée dans le coteau qui borde le fleuve au Nord à partir de 1765 : la Tranchée. Le pont ne fut toutefois ouvert à la circulation qu'en 1779, après des travaux lourds qui nécessitèrent l'intervention d'un régiment d'Anjou venu aider au déblaiement de l'île Saint-Jacques, dont les matériaux servirent à remblayer le Haut de la rue Royale, afin que celle-ci fût à hauteur du pont. Ceci explique tout à fait la différence de niveau qui existe entre la rue Nationale et le parvis de Saint-Julien par exemple, de même que pour se rendre sur les quais, les Tourangeaux doivent "monter" la rue Nationale. La suppression de l'île Saint-Jacques était motivée pour faciliter l'écoulement des eaux en cas de crue.

La Tranchée et le pont de Pierre



AMÉNAGEMENT URBAIN

Peu à peu se dessine une grande ligne droite joignant le coteau Nord du fleuve à la levée de Grandmont, et c'est pour donner à ce nouvel axe de circulation un caractère monumental que l'on décide d'élargir les rues qui conduisent au pont de Pierre en construction. Car le projet de la nouvelle route d'Espagne n'engendra pas simplement la création d'une voie de circulation, il entraîna également de grands projets d'aménagement urbain, conséquences directes du passage d'une route importante dans la ville.

De chaque côté du pont de Pierre furent aménagées des places semi-circulaires, l'une afin d'installer la barrière d'octroi rive droite, c'est l'actuelle place Choiseul, et l'autre, rive gauche devint la nouvelle entrée Nord de ville, c'est l'actuelle place Anatole France. Les plans de l'ingénieur Bagneux furent ensuite repris par son successeur Jean Cadet de Limay, qui eut en charge la réalisation de la rue et de la place Royale. L'ancienne population des lieux, plutôt modeste, fut remplacée par des gens plus aisés : marchands, magistrats, notaires, nobles tourangeaux...

Vue générale de Tours XVIII^e siècle



UN PROJET COÛTEUX MAIS AMBITIEUX

La rue Royale prolongeait l'axe de la Tranchée et du pont de Pierre jusqu'aux portes de fer, au Sud de l'enceinte de la ville, l'axe se continuait ensuite jusqu'à la levée de Grandmont, et constituait donc la fameuse route d'Espagne. Afin de percer la rue Royale, il avait fallu entreprendre des travaux d'élargissement et d'alignement dans trois rues : la rue Neuve Saint-Louis, la rue Traversaine et la rue du Bac, le parvis de Saint-Julien était adossé à cette dernière. Le nouvel ensemble architectural que devait présenter cette rue était régi par un ensemble de réglementations imposées et très strictes, et le trésor Royal, conscient du fait que sa demande nécessitait un investissement conséquent pour la construction des bâtiments, s'était engagé à financer la réalisation des rez-de-chaussée.

La rue Royale aboutissait à la place Neuve, là où avait été érigé l'arc de triomphe à la fin du XVI^e siècle. L'aménagement de cette place était conçu selon la même logique que les bâtiments de la rue Royale. L'idée était de composer une symétrie parfaite, de sorte que les voyageurs arrivant depuis la Tranchée, et empruntant le pont de Pierre eussent pu apprécier une composition classique architecturale et une vue en perspective imprenable jusqu'au coteau de Grandmont. De part et d'autre de l'entrée de la rue Royale furent prévus deux bâtiments symétriques, l'un à l'Ouest qui accueillerait l'hôtel de ville et l'autre, à l'Est, le musée des Beaux-arts. L'hôtel de ville fut achevé en 1786, tandis que pour des raisons de réticences des moines de Saint-Julien, le musée ne put ouvrir ses portes qu'en 1828.

Derrière l'hôtel de ville furent installés gendarmerie et palais de justice, tandis que de l'autre côté de la rue, ce qui restait de l'abbaye Saint-Julien était emmuré de constructions, au cœur d'un îlot, seul le parvis Ouest de l'église donnait directement accès à la rue Royale, par une petite percée dans le bâti.

Abbaye Saint-Julien



NOUVEL AXE, NOUVELLE SILHOUETTE

Au début du XIX^e siècle, le visage de la ville de Tours s'était considérablement transformé. Son axe principal avait fait une rotation de 90°, rotation qui, outre le fait d'avoir engendré des aménagements urbains de grandes envergures et la percée de la rue Royale, avait également déterminé l'organisation future de la ville, dont le principal dessein ne s'étendrait plus d'Est en Ouest mais du Nord au Sud, suivant la route de Saint-Jacques de Compostelle, la route d'Espagne.

Désormais, l'entrée de ville légèrement décalée en aval du fleuve est une entrée de composition symétrique, pensée pour impressionner le voyageur arrivant par le Nord. Entre les clochers de la Cathédrale et de la Basilique prend vie une place monumentale classique, entrée de ville autant que place publique, une œuvre picturale que ne manque pas de souligner admirativement le célèbre voyageur anglais Arthur Young qui décrivait l'entrée de ville de la façon suivante :

“L'entrée de Tours est vraiment magnifique : c'est une rue neuve, composée de grandes maisons, construites en pierres de taille, avec des façades régulières. Cette belle rue, qui est large avec des trottoirs de chaque côté, est tracée en ligne droite à travers toute la ville jusqu'au nouveau pont, de quinze arches, chacune ayant 75 pieds d'ouverture. Le tout constitue une belle entreprise tendant à l'embellissement d'une ville de province“.

Vue de l'hôtel de ville de Tours, début XIX^e siècle



LA PLACE DES ARTS 1828-1940

La composition du XVIII^e siècle ne fut véritablement achevée qu'en 1828, lorsque le maire de Tours Auguste Eugène Walvein entreprit de terminer la construction du musée des Beaux-arts. Grâce au soutien de Prosper Mérimée, l'église Saint-Julien, qui avait subi de nombreuses dégradations et était laissée à l'abandon depuis la Révolution fut rachetée par la municipalité en 1843 mais demeura enclavée dans les anciennes constructions.

Plan de Tours édité en 1846



Cependant la place ne pouvait rester ainsi durant des siècles, chacun voulant ajouter sa pierre à l'édifice. Walvein, maire de Tours, souhaita compléter l'ensemble urbanistique et architectural avec de nouvelles constructions. L'architecte de la ville Gustave Guérin établit un plan d'aménagement en 1840 qui prévoyait le réaménagement des terrasses de Saint-Julien et des Carmélites avec de nouveaux quais et de nouvelles constructions qui prolongeaient le bâti de part et d'autre de l'hôtel de ville et du musée. Mais les intérêts particuliers des investisseurs privés et les spéculations firent avorter le projet de l'architecte Nantais Coignaud, lui aussi mêlé à des affaires financières. C'est finalement Guérin qui reprit le projet et aboutit à une proposition s'inspirant de celles de Coignaud à la demande de la municipalité. Le projet était parfaitement symétrique et l'architecture des nouveaux bâtiments s'inspirait de celle de la place du palais de justice, au Sud de la rue Royale. Seule la partie Ouest, aux abords de la terrasse des Carmélites fut réalisée, la partie Est fut complétée avec la construction de l'Ecole des Beaux-arts de 1878 à 1882, d'après les plans de l'architecte Edmond Delaire.

En 1843, le maire Walvein inaugura également le nouveau palais de justice place des Portes de Fer, actuelle place Jean Jaurès au Sud de la rue Royale. Il s'agissait de la première "délocalisation" d'un édifice public de la place Neuve, vers le Sud de la ville. L'année suivante furent aménagés les bastions fleuris de la place de l'Hôtel de Ville. Une statue de Descartes vint compléter cette composition au centre de la place à partir de 1852, une seconde de Rabelais fut installée en 1882 mais au niveau des bastions fleuris, qui constituaient alors les squares Descartes et Rabelais. De nos jours, ces statues existent toujours, celle de Descartes se trouve en face de la bibliothèque municipale, tandis que celle de Rabelais a été déplacée devant la faculté des Tanneurs à la suite des travaux de construction du parking sous-terrain Anatole France.

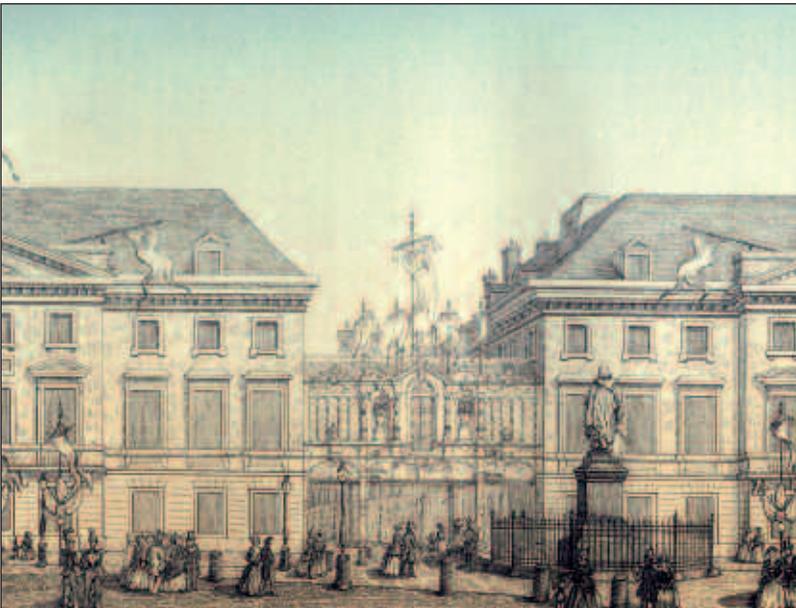


TOPONYMIE

En 1852, Tours accueille la visite du prince président Louis-Napoléon Bonaparte, celui qui sera Napoléon III, et installe pour l'occasion une passerelle entre l'hôtel de ville et le musée des Beaux-arts. La visite est exceptionnelle pour cette ville de province, dont la place Neuve eut pour nom sous le Premier Empire, place Joséphine, en l'honneur de l'impératrice.

Après avoir connu différents noms sous la Révolution et l'Empire, la place Neuve devint la place des Arts avant de trouver son nom actuel, place Anatole France, dans les années 20 (Anatole France mourut en 1924 à Saint-Cyr-sur-Loire). Les grandes opérations d'aménagement lancées par le maire Walvein au début du XIX^e donnèrent à l'entrée Nord de la ville de Tours l'allure qu'elle allait avoir pendant près d'un siècle. Certes, l'arrivée du chemin de fer dès 1845 et l'annexion de la commune de Saint-Etienne au Sud des mails Béranger et Heurteloup en 1846 allaient profondément modifier l'orientation de la ville qui, comme nous l'avons vu, avait jusqu'alors le regard tourné vers le Nord. Mais la place des Arts demeura une place publique très habitée par la population tourangelle.

Accueil de Napoléon à l'hôtel de ville de Tours en 1852

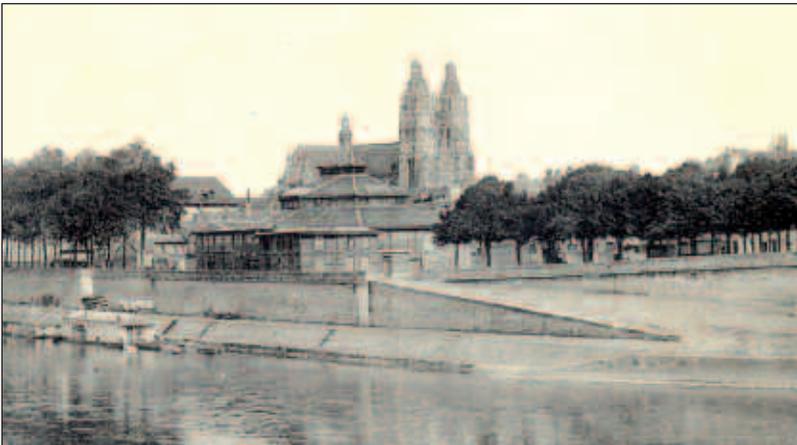


PLACE DE VIE

Outre les manifestations publiques qui pouvaient s'y dérouler, la place accueillit tout au long du XIX^e des foires et des lancers de ballons, ainsi que des manifestations culturelles. En 1865, la municipalité autorisa la construction d'un cirque permanent qui devait remplacer celui de la place d'Aumont (actuelle place Gaston Pailhoux). Ce cirque fut ensuite reconstruit en 1884 par l'architecte Marcel Boille (le père), alors que la ville n'avait plus de théâtre puisque celui-ci avait été détruit dans un incendie. La popularité du cirque permanent fut telle qu'il fit même concurrence au Grand Théâtre de Tours. Il était situé à l'emplacement de l'actuelle fontaine dédiée à la mémoire des soldats américains venus prêter mains fortes aux Français pendant la Grande Guerre. À partir de 1906, le Cirque de Touraine sert surtout de salle de cinéma. De 1884 à 1921, il accueille des réunions de bienfaisance, des conférences, des réunions électorales et syndicales. Les activités de la place s'adressaient donc tout autant aux classes populaires qu'à la bourgeoisie tourangelle, il s'agissait d'un véritable espace public.

La fréquentation des quais de Loire alla en diminuant à mesure que le centre administratif et économique se déplaçait au Sud de la rue Nationale. L'activité des bateliers n'était plus aussi importante qu'elle avait pu l'être et les Tourangeaux se promenaient de plus en plus souvent sur les grands boulevards au Sud. La place des Arts restait toutefois à cette époque "l'une des plus belles entrées de France", alors même que la rue Nationale jouissait d'une excellente réputation, tant du point de vue de son architecture que du point de vue de ses commerces.

Place des Arts, Cirque de Touraine



LES MUTATIONS DU DÉBUT DU XX^E SIÈCLE

Pourtant, le centre décisionnel de Tours fut progressivement transporté vers le Sud de la rue Nationale. En 1898, on acheva la nouvelle gare de l'architecte Victor Laloux, elle fut légèrement reculée vers le Sud par rapport à l'ancienne ce qui permit la réalisation d'une grand place sur l'ancienne emprise des rails. Cinq ans après, ce fut l'hôtel de ville de Victor Laloux qui ouvrit ses portes place du palais de justice, à l'entrée Sud de la rue Nationale. Désormais, le centre décisionnel de Tours évolue les yeux rivés sur les nouveaux quartiers Haussmanniens du Sud, abandonnant la place des Arts et les fronts de Loire. Comme l'hôtel de ville déménagea, ses anciens locaux furent occupés par la bibliothèque municipale à partir de 1907. L'édifice symétrique de l'ancien hôtel de ville, qui accueillait le musée des Beaux-arts, fut converti en école des Beaux-arts et accueillit le musée compagnonnique en 1911 après le déplacement du musée des Beaux-arts dans le palais des Archevêques la même année. Le bâtiment accueillit également, et ce dès 1841, les sociétés savantes de Touraine (dont la Société Archéologique de Touraine fondée en 1840).

Place des Arts, Tours 1920



CŒUR DE LA VILLE

Tout au long du XIX^e siècle, et au cours de la première moitié du XX^e, la place des Arts occupa une position centrale dans la ville, position géographique, politique et sociale de même que urbaine et architecturale. Juste derrière le musée des Beaux-arts, accolée à l'église Saint-Julien, se trouvait la salle des manèges, dans laquelle eut lieu le célèbre Congrès de Tours en 1920, qui influença considérablement la vie politique française. Cet événement marquant donne une idée appréciable du dynamisme de ce site urbain, qui ne comportait pourtant plus à l'époque d'édifices liés au pouvoir (mais seulement des édifices culturels).

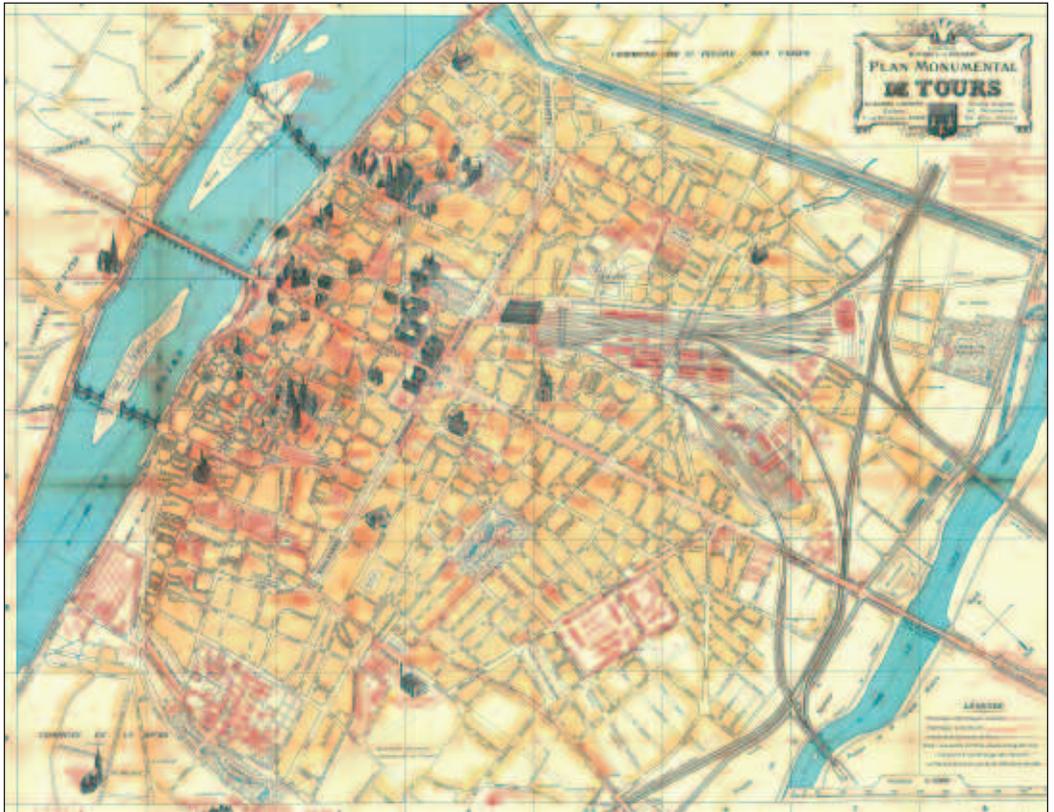
Du point de vue des circulations, l'axe Nord-Sud de la ville, qui sera plus tard la Route Nationale 10, resta toujours un lieu de passage et de fréquentation. A cet axe "naturel" et national de circulation, vinrent s'ajouter des moyens de transports locaux comme les hippomobiles ou la première ligne de tramway en 1889 qui reliait l'hôtel de ville à Vouvray. Puis le tramway fut électrifié à partir de 1898, et connut plusieurs lignes, mais face aux difficultés financières rencontrées, les lignes furent peu à peu remplacées par des autobus à partir de 1932.

Place de l'Hôtel de Ville



Le XIX^e siècle et la première moitié du XX^e furent donc marqués par l'apogée de la place des Arts, qui paracheva l'œuvre désirée par les ingénieurs du XVIII^e siècle. Un dynamisme culturel, politique et social fut alimenté par une élégante composition architecturale et de splendides terrasses fleuries. Ce n'est pas nécessairement la nostalgie qui nous pousserait à dire aujourd'hui que ce projet était somptueux, car il avait en effet quelque chose de stupéfiant, dans sa forme urbaine, d'une part, parfaitement symétrique, qui alliait la sobriété de la composition classique à l'ornementation ionique et, d'autre part, dans l'usage social que pouvaient avoir les Tourangeaux de la place, usage qui véhicule une image de richesse culturelle et de vie intense. Pour une telle affectation, le projet ne vit jamais le jour.





Plan Monumental de Tours

