



Vue panoramique de la ville de Tours en 1737.

**De quand datent les premiers aménagements en bord de fleuve?**

Au nord, la ville ouverte du 1<sup>er</sup> siècle est limitée par la Loire, le long de laquelle sont aménagés des quais, comme l'attestent des fouilles réalisées à l'ouest, rue Courteline. Plus au centre, derrière l'église Saint-Julien, on a également trouvé les vestiges d'une culée de pont dont les fondations sont visibles quand la Loire est à l'étiage. Au Bas-Empire, l'espace urbain se rétrécit : dans un premier temps, on fortifie l'amphithéâtre antique pour en faire un bastion défensif. Puis une enceinte de 9 hectares est construite – contre les 80 à 120 hectares que couvrait la ville jusque-là. Un nouveau pont est construit sur la Loire en face de l'enceinte.

**Pourquoi un deuxième pôle urbain se développe-t-il non loin de la cité antique?**

En 397, le corps de Martin, évêque de Tours, est inhumé dans l'une de ces nécropoles publiques. Une première chapelle funéraire est transformée pour devenir la basilique du monastère Saint-Martin. Ce grand ensemble, devenu un lieu de pèlerinage, se développe indépendamment de la cité à l'est. En 1356, une enceinte réunit ces deux pôles qui formaient une ville double, et l'espace intermédiaire se comble peu à peu. Les activités jugées polluantes sont rejetées à l'extérieur. Les maladreries sont tenues éloignées dans les varennes marécageuses – d'où le nom de l'actuel quartier Sanitas. Sur la Loire, au Moyen Age, est construit le pont d'Eudes, qui restera en place jusqu'à la construction du nouveau pont de pierre, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

**Ce bouleversement entraîne un changement d'axe de la ville par rapport à la Loire...**

**Comment cela se traduit-il?**  
Avec ce nouveau pont, sur lequel passe la

nouvelle route stratégique en direction de Bordeaux et de l'Espagne, on requalifie toute cette entrée de ville en la dotant de bâtiments remarquables comme l'hôtel de ville, place Anatole-France, (Royale aujourd'hui), et les pavillons de l'octroi, place Choiseul, (anciennement place de la Tranchée). L'espace urbain, jusque-là orienté est-ouest, le long du fleuve, se développera désormais du nord au sud. Plus que jamais, la ville a le regard tourné vers la Loire, sur laquelle, aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles la navigation bat son plein. Ce commerce fluvial est de tradition ancestrale : à l'occasion de fouilles dans d'anciennes fosses antiques, on a, par exemple, trouvé quantité de coquilles d'huîtres sans doute acheminées par bateaux. En 1828, un canal de jonction entre la Loire et le Cher est inauguré à l'est de la ville. Il sera comblé à l'aube des années 1960 pour cause d'insalubrité puis transformé en une autoroute au bord de laquelle on aperçoit encore... l'ancien chemin de halage!

**Entre-temps, le chemin de fer fait son apparition... En quoi modifie-t-il le rapport que les Tourangeaux entretenaient avec la Loire?**

L'arrivée du train sonne la fin de la batellerie et la ville tourne peu à peu le dos à son fleuve. Les grandes crues destructrices de 1846, 1856 et 1866, marquent également les esprits et contribuent à entacher encore un peu plus son image. Le centre-ville se déplace, glissant du bord de la Loire vers la gare. L'hôtel de ville, autrefois situé près du fleuve, est reconstruit par Victor Laloux au tout début du XX<sup>e</sup> siècle sur l'actuelle place Jean-Jaurès. Mais, depuis quelques années, les Tourangeaux semblent vouloir renouer avec leur passé. Les grands travaux d'aménagement du haut de la rue Nationale, détruit par les bombardements de la Seconde Guerre mondiale et reconstruit dans les années 1950, traduisent cette volonté. La ville n'en a décidé pas fini avec son fleuve.

PROPOS RECUEILLIS PAR A. H.

# TOURS AU FIL DE L'EAU

Pour Xavier Rodier, ingénieur de recherche au CNRS et responsable du laboratoire archéologie et territoires de l'unité mixte de recherche Citeres à l'université François-Rabelais, le rapport au fleuve et à ses cours d'eau des habitants varie fortement selon les époques.



**A quand la première occupation humaine du territoire de l'actuelle ville de Tours remonte-t-elle?**

Les connaissances archéologiques actuelles ne nous permettent pas d'en mesurer la nature exacte. Nous savons qu'au 1<sup>er</sup> siècle une véritable cité romaine voit le jour le long de la rive gauche de la Loire, dans une plaine d'interfluve, avec le Cher au sud. Les habitants s'installent sur ce que l'on appelle « un bourrelet de rive », langue de sables alluviaux plus élevée que le reste de la plaine et insubmersible. On tire profit des éléments naturels pour élever des bâtiments publics, parfois monumentaux. Ainsi, le grand amphithéâtre exploite la présence d'une montille. Le grand temple circulaire, établi sur l'actuelle rue Emile-Zola, repose, quant à lui, sur une forêt de pieux. Une technique de fondations utilisée également pour les maisons, les thermes et autres constructions.

**En quoi, sous l'Antiquité, le rapport aux caprices du fleuve et aux risques d'inondation est-il si différent d'aujourd'hui?**

A cette époque, la Loire est libre de

s'exprimer comme elle l'entend. Les hommes prennent soin de bâtir en terrain sûr, laissant les plaines alentour inoccupées de façon que l'eau s'y écoule naturellement. A partir du Moyen Age, la politique d'aménagement change et l'on commence à vouloir corseter le fleuve et à le contraindre. C'est là qu'apparaissent les premières turcies, ancêtres des levées actuelles, conçues pour contenir l'eau. Mais lorsque, par malheur, celle-ci s'échappe, les conséquences sont catastrophiques et les crues, très violentes, emportent tout sur leur passage.

**La zone sud de la ville est longtemps restée très marécageuse. Comment décrivez-vous le paysage d'alors?**

Les plans anciens rappellent bien que nous sommes dans une plaine totalement inondable depuis l'Antiquité et jusqu'aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Le ruau Sainte-Anne, jonction entre la Loire et le Cher, à l'emplacement de l'actuel Jardin botanique, est longtemps emprunté par les bateliers. Mais son comblement, au XVIII<sup>e</sup> siècle, met fin à cette tradition de navigation.