





## 1/CANAL DE BERRY

Le canal est construit à partir de 1824, inauguré en 1828.

Il devait rendre le Cher navigable sur 320 km, de Montluçon jusqu'à son embouchure avec la Loire, et créer ainsi une continuité depuis le Berry jusqu'à l'estuaire de la Loire.

Long de 2 432 mètres, il était franchissable par le pont du Milieu (1825) et à partir de 1846 par le pont de chemin de fer. Pour permettre un passage de la Loire au Cher, il était doté de deux écluses à ses extrémités, ainsi que d'une gare d'eau à son extrémité nord.

Ce canal avait plusieurs rôles, le premier étant économique. Creusé à une époque où la batellerie tourangelle était très présente et constituait un puissant réseau de transport, le canal devait permettre de passer du réseau du Cher à celui de la Loire, et inversement. La deuxième fonction, primordiale à l'échelle locale fut celle de protection contre les crues des deux cours d'eau. Le canal servait de déversoir en cas de crue de l'un des deux et d'éviter les inondations.

Il fut à plusieurs reprises objet de critiques, notamment à la suite de la grande crue de 1856 qui inonda tout le val de Montlouis à la confluence avec le Cher. Les deux cours d'eau étaient entrés en crue simultanément, et le canal se révéla être un piège pour les eaux et fut accusé d'avoir amplifié la catastrophe.

La fonction économique ne fut jamais à la hauteur des espérances, son faible gabarit et l'essor du chemin de fer au XIX<sup>ème</sup> siècle firent qu'il n'eut jamais un rôle important. Le rôle de la batellerie déclina tout au long de ce siècle pour disparaître au début du XX<sup>ème</sup>.

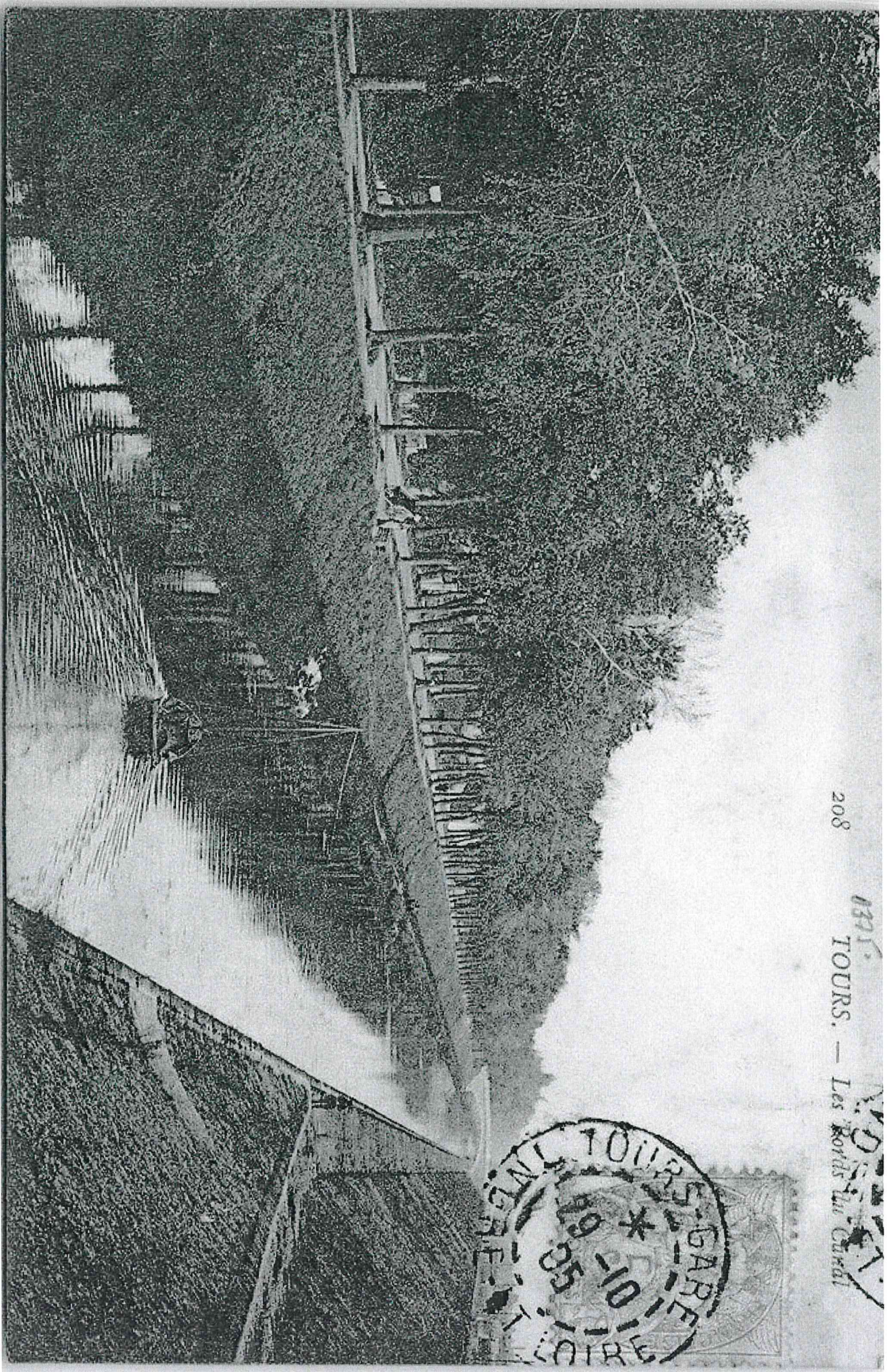
Le canal devient alors un lieu de promenade et de plaisir pour la population tourangelle, mais mal entretenu il devint peu à peu zone insalubre.

Son déclassement en 1955 l'acheva complètement. Asséché, son emplacement devint un terrain de jeux pour les enfants. On y tenait la foire de Tours deux fois par an.

Un siècle après l'essor du chemin de fer, c'est celui de l'automobile qui acheva la vie du canal qu'on remblaya à partir de 1968 pour y faire passer l'autoroute.

La toponymie rappelle encore sa présence passée : rue du canal, de la gare du canal, place de l'écluse. Quelques traces sont encore visibles : parois des digues, chemin de halage, embouchure dans la Loire





208

0315.  
TOURS. — Les Bords du Cher

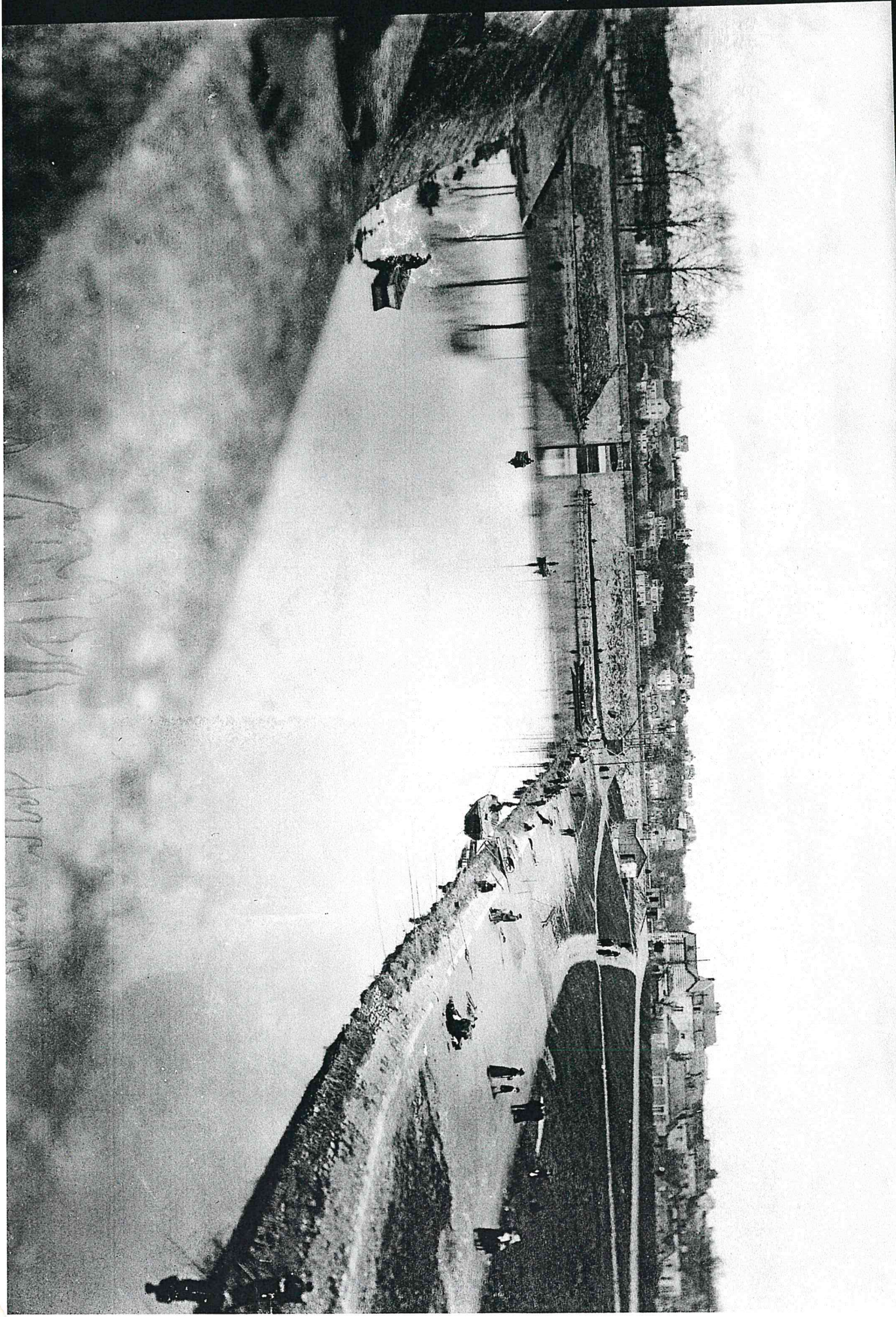
TOURS  
\* 10-19  
TOURS  
TOURS  
TOURS



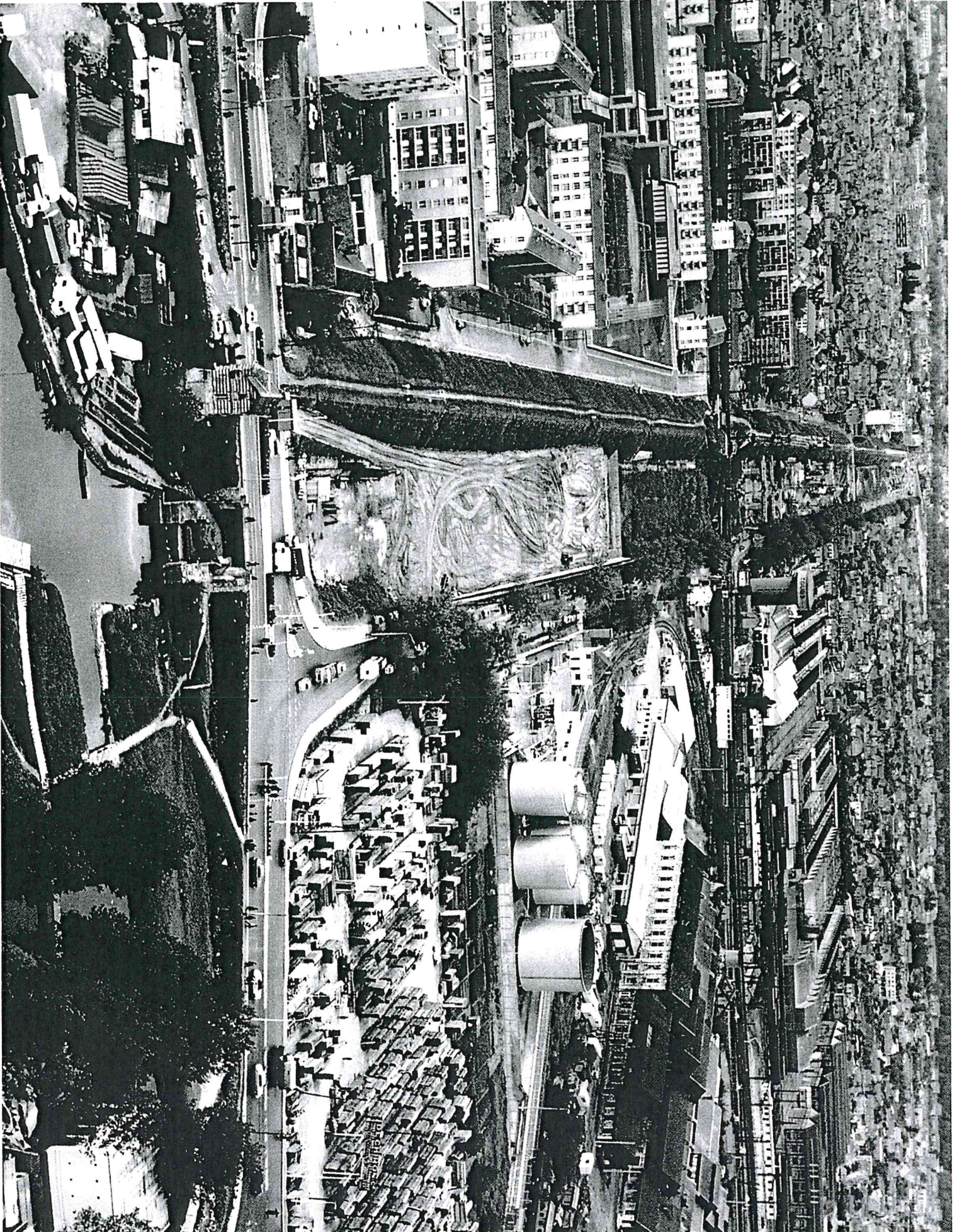


Promenade en famille au bord du canal, sur la levée de Saint-Pierre-des-Corps. Vers 1890.









*vue aérienne du début des travaux*



## 2/CIRQUE DE TOURAINE

Il était situé à l'emplacement du monument américain érigé à la demande du Général Pershing à l'issue de la première guerre mondiale.

Une première salle est construite en 1865, appelée Cirque Napoléon, dans le cadre du développement des loisirs populaires porté par la révolution industrielle.

Tours est alors une ville qui compte plus e 60 000 habitants et il convient de proposer aux classes populaires des salles de spectacle plus accessible que le programme des théâtres en place. C'est une salle circulaire, ce qui explique son appellation de « cirque » .

Il est composé d'une piste centrale où se tient le spectacle, les spectateurs étant installés autour.

Ce premier bâtiment est remplacé en 1884 par le cirque Rancy, construit par Henri BOILLE. C'est une structure de briques recouvertes de bois, il peut accueillir plus de 1000 spectateurs. La première séance de cinématographe y eut lieu.

Les programmes étaient de qualité : cinéma, théâtre, fêtes scolaires et aussi réunions publiques.

Les réunions politiques se tenaient dans la salle du manège, près de l'église St Julien (en 1909, congrès de Tours).

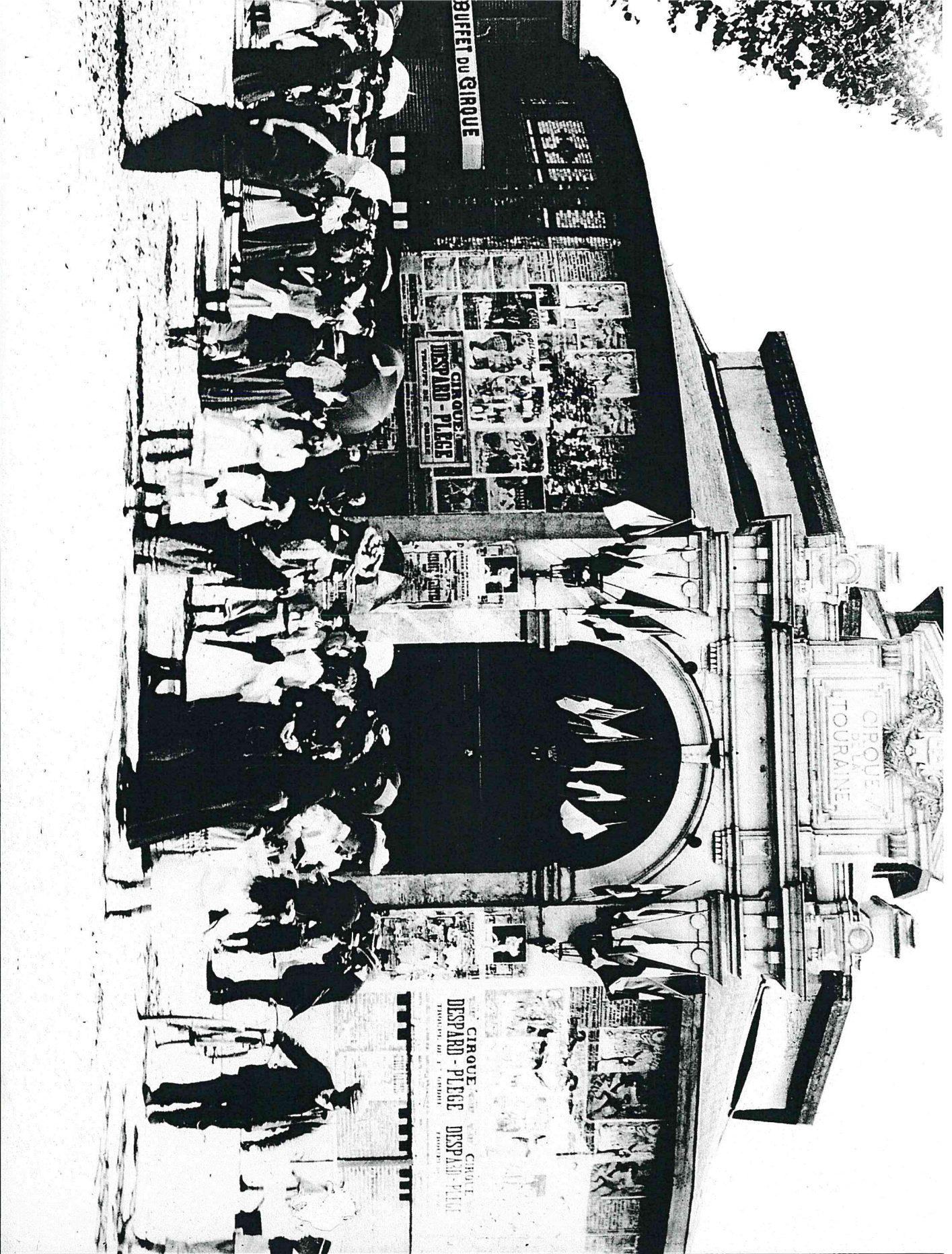
Etablissement privé, ce qui justifie deux établissements.

Pour bien les distinguer, le théâtre municipal s'appelait « grand théâtre ». On trouvait à l'époque également le théâtre de la Renaissance, rue George Sand, aujourd'hui des logements.

Le bâtiment disparût en 1927, d'abord par manque d'entretien, et par besoin de modernité entre les deux guerres, son aspect vieillot en bois apparents ne plaisant plus. On remplaçait à l'époque les salles populaires à bancs de bois par des équipements plus nobles . Il fut remplacé par la salle Balzac, près de l'hôtel Torte rue (amphi), et le terrain fut remis aux Etats-Unis pour l'édification du monument.

Il reste actuellement deux bâtiments de même configuration : à Elboeuf et à Amiens.





Fête publique au Cirque de Touraine, 1905.



G. B. 8. TOURS. — Cirque de la Touraine.



G. B.

Le nouveau cirque de M. Boille reprend, dans ses grandes lignes, l'architecture du précédent : c'est celui-ci que l'on trouve reproduit sur de nombreuses cartes pos-

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
VILLE DE TOURS  
CIRQUE DE LA TOURAINE  
FETE SCOLAIRE DE L'ARBRE DE LA LIBERTE

PROGRAMME

L'ABSSENT

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
VILLE DE TOURS  
CIRQUE DE LA TOURAINE  
FETE SCOLAIRE DE L'ARBRE DE LA LIBERTE

PROGRAMME

LA TIGRE DE BANGAL



### 3/LES ANCIENNES HALLES

Dès 1791, le mouvement révolutionnaire se préoccupe de l'approvisionnement des populations, notamment l'approvisionnement en grain. Il fallait trouver des sites à l'abri des spéculations. Beaucoup de villes, dont Tours se dotent de « halles aux grains ».

A Tours, c'est l'ancienne église St Clément, vendue comme bien national, qui est choisie.

L'ancienne église étant mal adaptée, les élus décident de doter la ville de halles à la hauteur de son importance et ont lancé dès 1821 un appel à projets pour la construction d'une halle sur la place du Grand Marché. Mais celle-ci étant trop réduite, la municipalité décide d'agrandir la place d'Aumont, actuelle place Gaston Pailhou, en y détruisant plusieurs dizaines de maisons qui s'y trouvaient.

L'aménagement de la place dure de 1854 à 1864.

La réalisation des nouvelles halles est confiée à l'architecte Gustave Guérin. Il va s'inspirer des halles de Paris du célèbre architecte Baltard. C'est une architecture métallique légère et aérée très en vogue à l'époque, qui permet par ses larges accès une circulation intense autour et à l'intérieur.

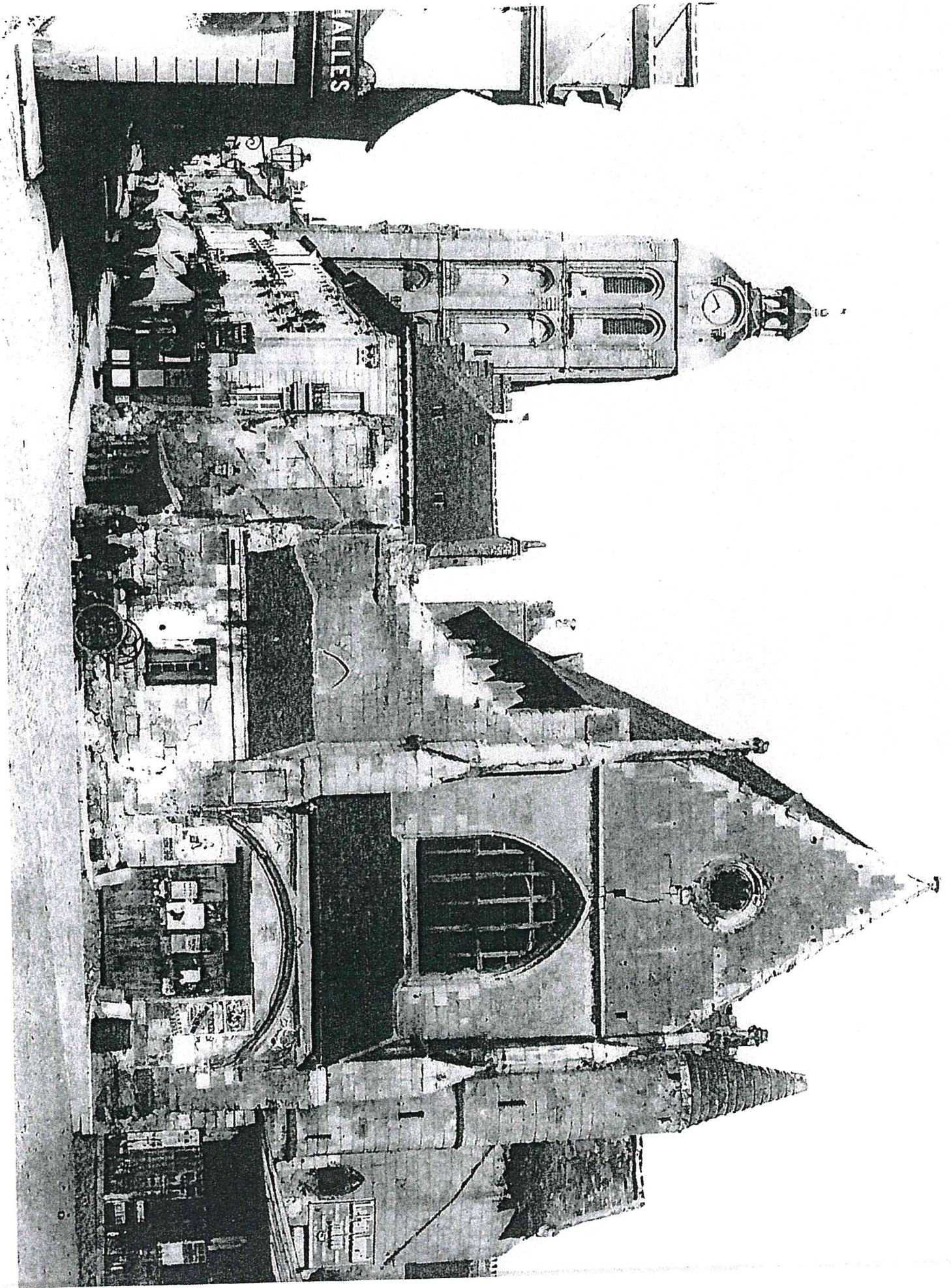
Le premier pavillon est terminé en 1866. Un marché bi hebdomadaire les mercredis et samedis y est adossé. Face au succès, un second pavillon identique est ouvert en 1883.

Ces bâtiments vont traverser les décennies jusqu'en 1972.

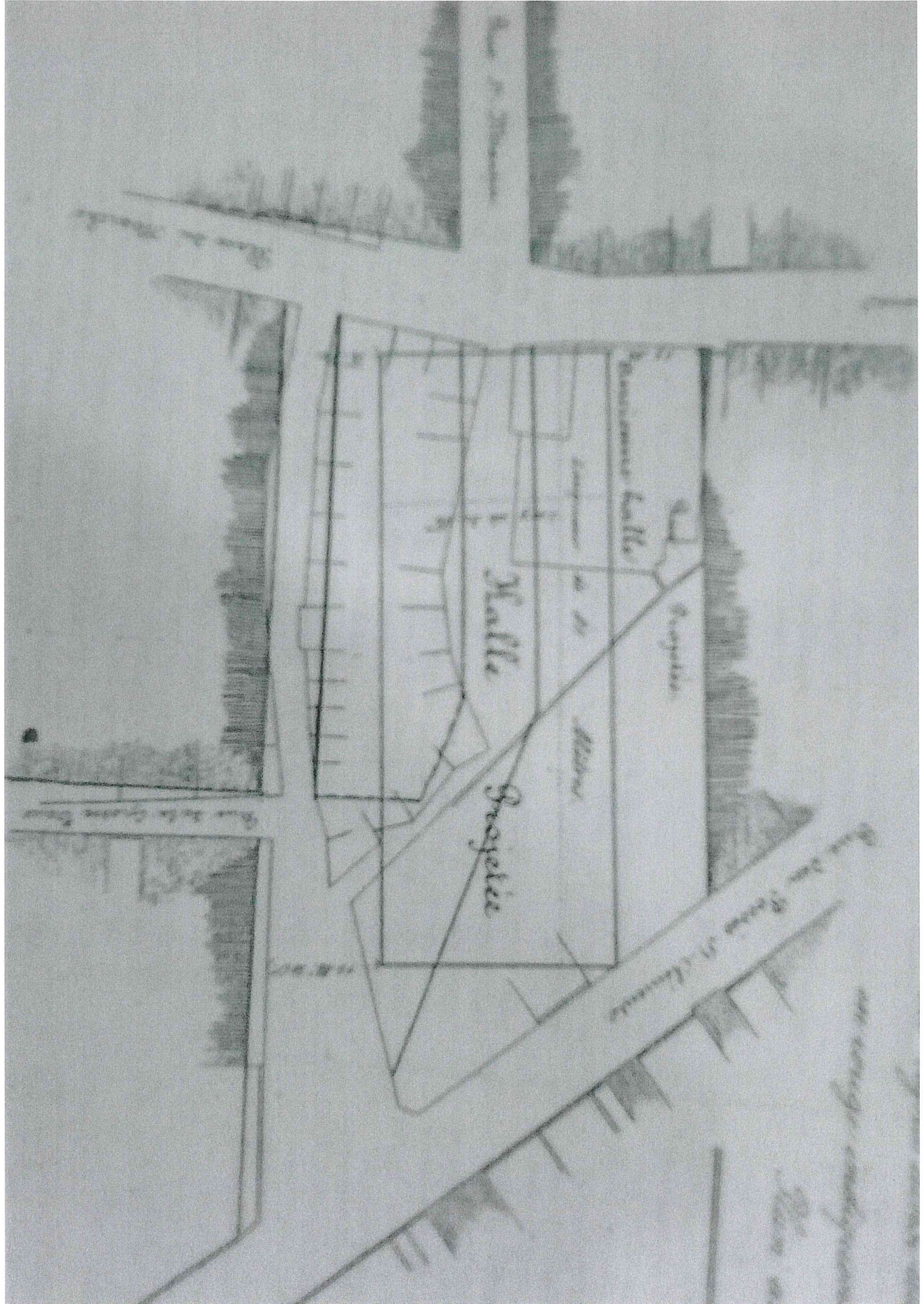
Les difficultés d'acheminement en plein cœur de ville conduisent à la création du marché de gros de Rochepinard.

Les anciens bâtiments sont remplacés par l'édifice actuel, surnommé « le paquebot » dû à l'architecte Jean-Claude ROUIN. Ils ont une vocation de commerce de détail, mais aussi de lieu social et culturel, avec l'aménagement à l'étage de salles polyvalentes, de spectacles, de réunion, de sièges d'associations, et jusqu'à un passé récent de maison des syndicats et de studio de radio et de télévision.

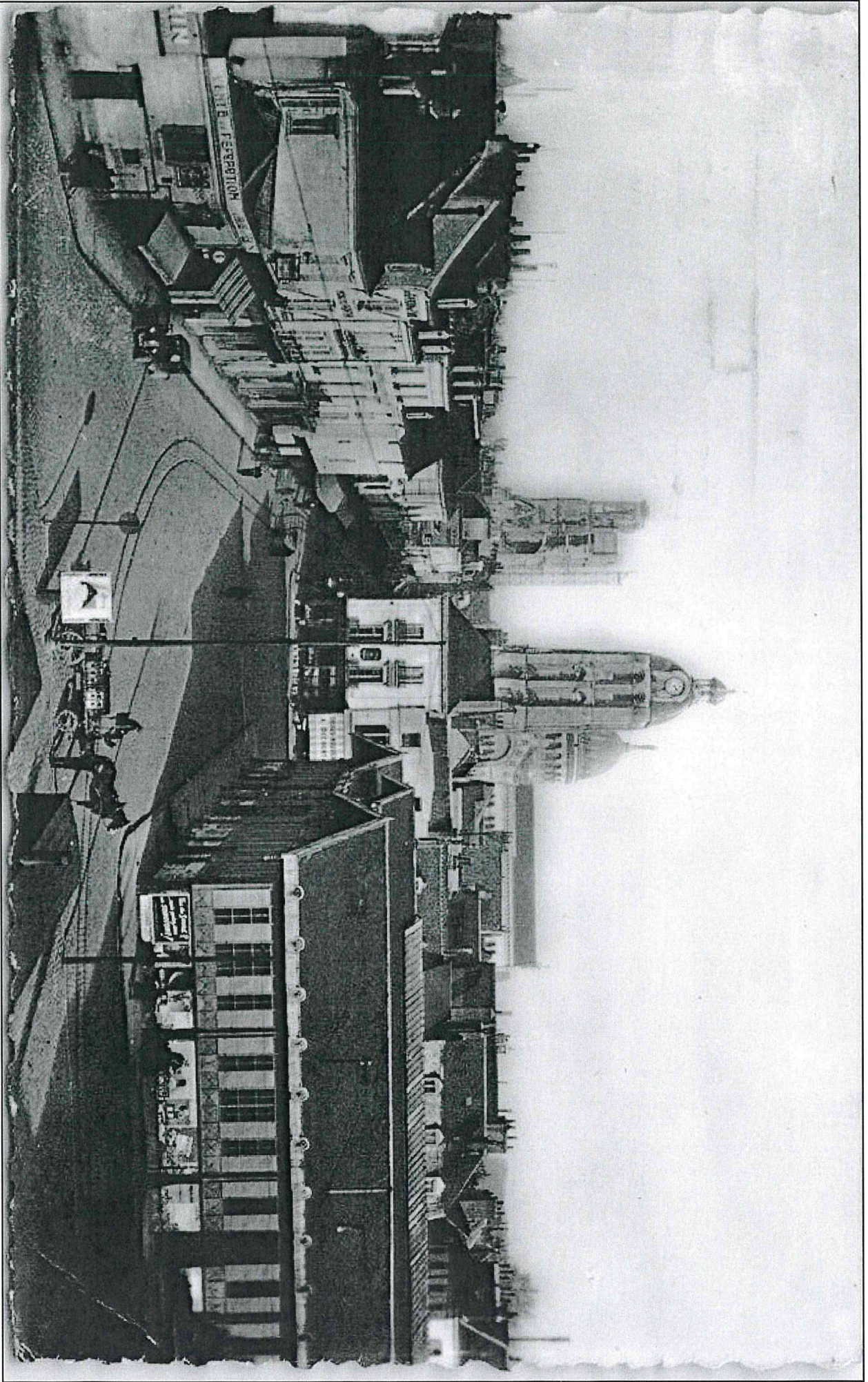














#### 4/ LE VELODROME

Ce vélodrome était situé sur les bords du Cher, à la barrière de Grammont. Son inauguration eut lieu le 17 mai 1896, lors de la première édition de la course Paris-Tours.

Appartenant à des particuliers, l'établissement eut des débuts difficiles, avec pas moins de six faillites en quelques années.

C'est alors qu'en 1905, l'ancien coureur Victor Lefèvre en prit l'exploitation et la direction. Le vélodrome va alors renaître, avec notamment la course Paris-Tours que Victor Lefèvre relance en 1906 (les 2 premières éditions avaient eu lieu en 1896 et 1901).

Dès lors, le vélodrome devient la ligne d'arrivée de la course.

Une première piste en bois et ciment se révèle rapidement mal adaptée au terrain souvent sujet aux inondations du Cher.

Une révolution technique, le béton armé va apporter plus de souplesse permettant des constructions très étendues et des formes architecturales inédites.

Dans l'entre-deux guerres, le vélodrome connaît ses plus belles heures. En plus des courses cyclistes, d'autres sports y prennent place (gymnastique, athlétisme, foot-ball), ainsi que des compétitions automobiles et motocyclistes.

La gestion reste néanmoins compliquée et l'établissement ne résiste pas à la disparition de Victor Lefèvre en 1940 ; sa femme reprend difficilement la direction, souhaitant même le céder à la ville de Tours, qui refuse l'offre en 1946.

Finalement, l'édifice déserté est détruit en mai 1962 pour faire place à la tour de la résidence du Belvédère, plus haut immeuble de la ville.

Une stèle commémorative a été inaugurée lors de la fête du vélo en 2009.



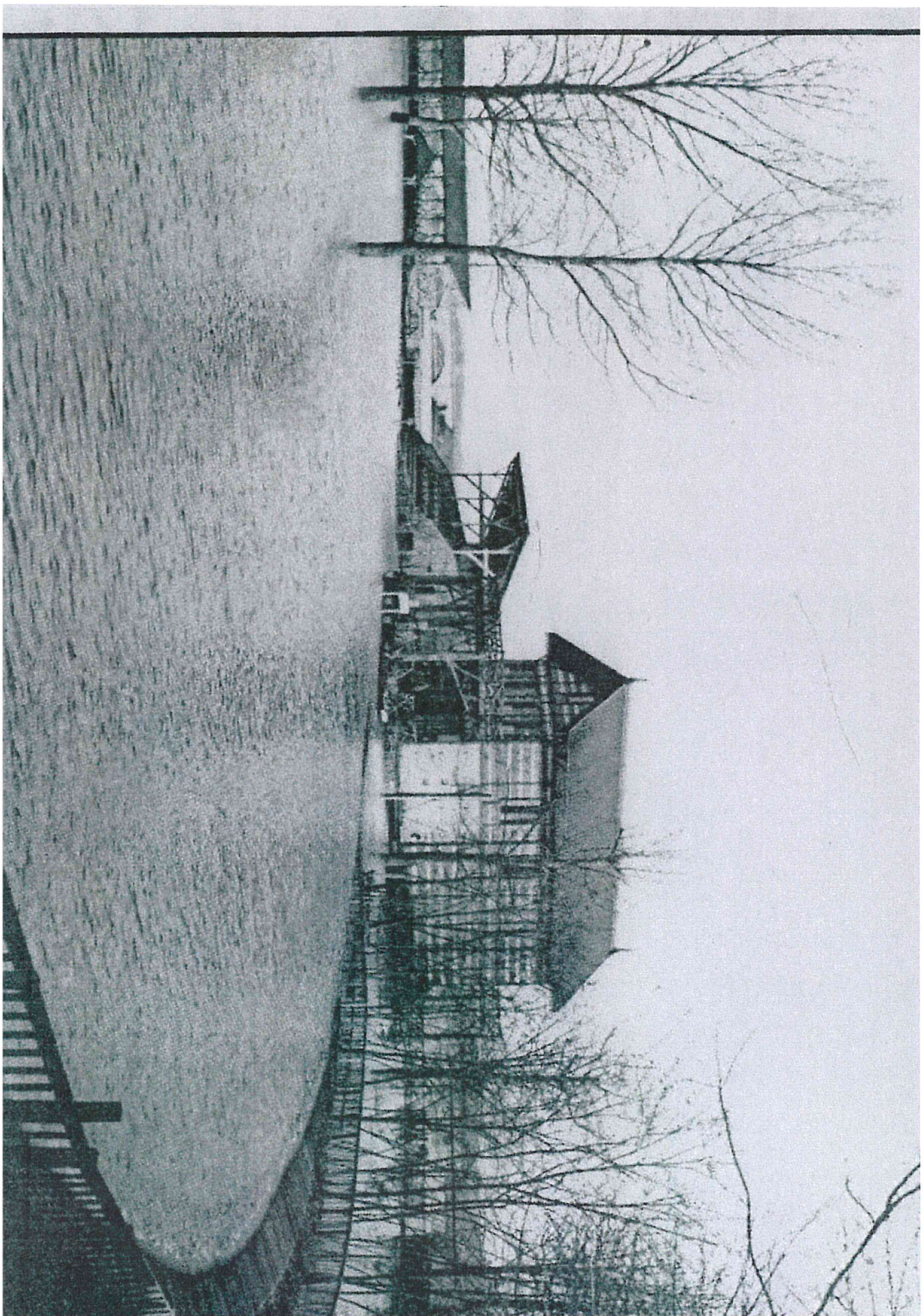


Magasin et ateliers des cycles Lefèvre, 23 rue Victor-Hugo à Tours. Carte postale. Vers 1910. Archives municipales de Tours.

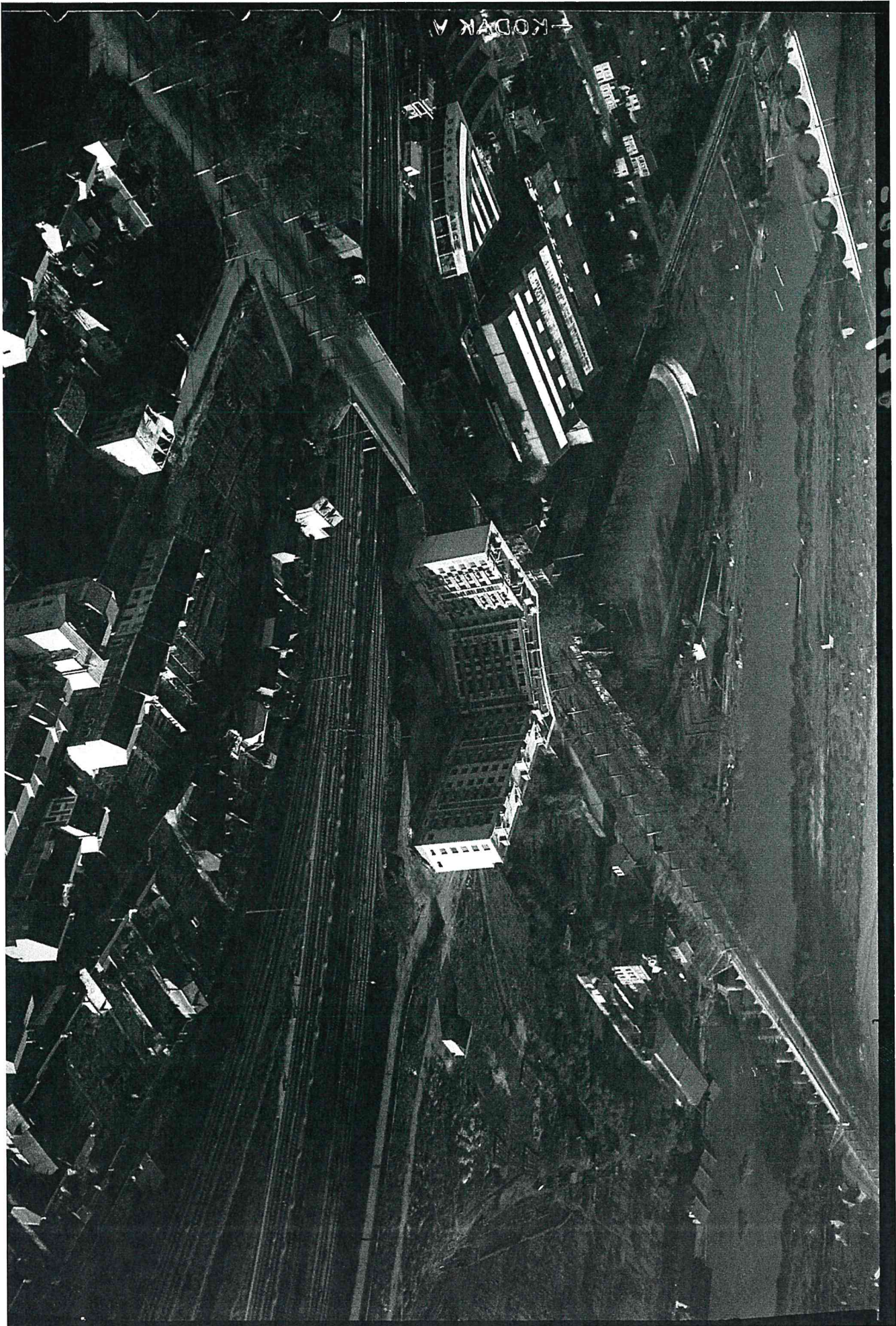














## 5/ PISCINE MARC PIFFRE

Alors que la pratique de la natation est présente à Tours dès le XIX<sup>ème</sup> siècle, avec la création de deux écoles sur l'île Aucard et l'île Simon, il faut attendre la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> pour que la ville se dote d'une véritable piscine.

Depuis 1935, on se baigne à cet endroit grâce à l'initiative du Patronage Laïque Beaujardin Raspail qui aménage une aire limitée par des cordons de bouées, et installe un plongeur.

Le succès de cette installation et la persévérance de Marc Piffre, Président des ENT, pousse la municipalité à entreprendre la construction de bassins d'eau fermés, inaugurés le 12 janvier 1949.

L'établissement bénéficie d'un confort moderne pour l'époque, avec un système de climatisation et de chauffage permettant l'utilisation de cet équipement plusieurs mois dans l'année.

La ville de Tours présente alors la spécificité d'être une des rares communes à proposer l'apprentissage de la natation dans les écoles.

Dans les années 60 un établissement de restauration est même installé.

Au vu de ses dimensions, elle a une vocation de loisirs, pas de compétitions, si bien qu'à la construction du Palais des Sports décidée par le Maire Marcel Tribut, Tours se dote d'une piscine olympique.

La piscine Marc Piffre restera un bassin d'entraînement pour les ENT et surtout un bassin de loisirs pour les tourangeaux.

Comme pour le vélodrome, le manque de fréquentation et d'entretien marque son déclin.

Plus aux normes, et concurrencée par d'autres bassins, elle ferme ses portes en 2006, puis est comblée en 2008.

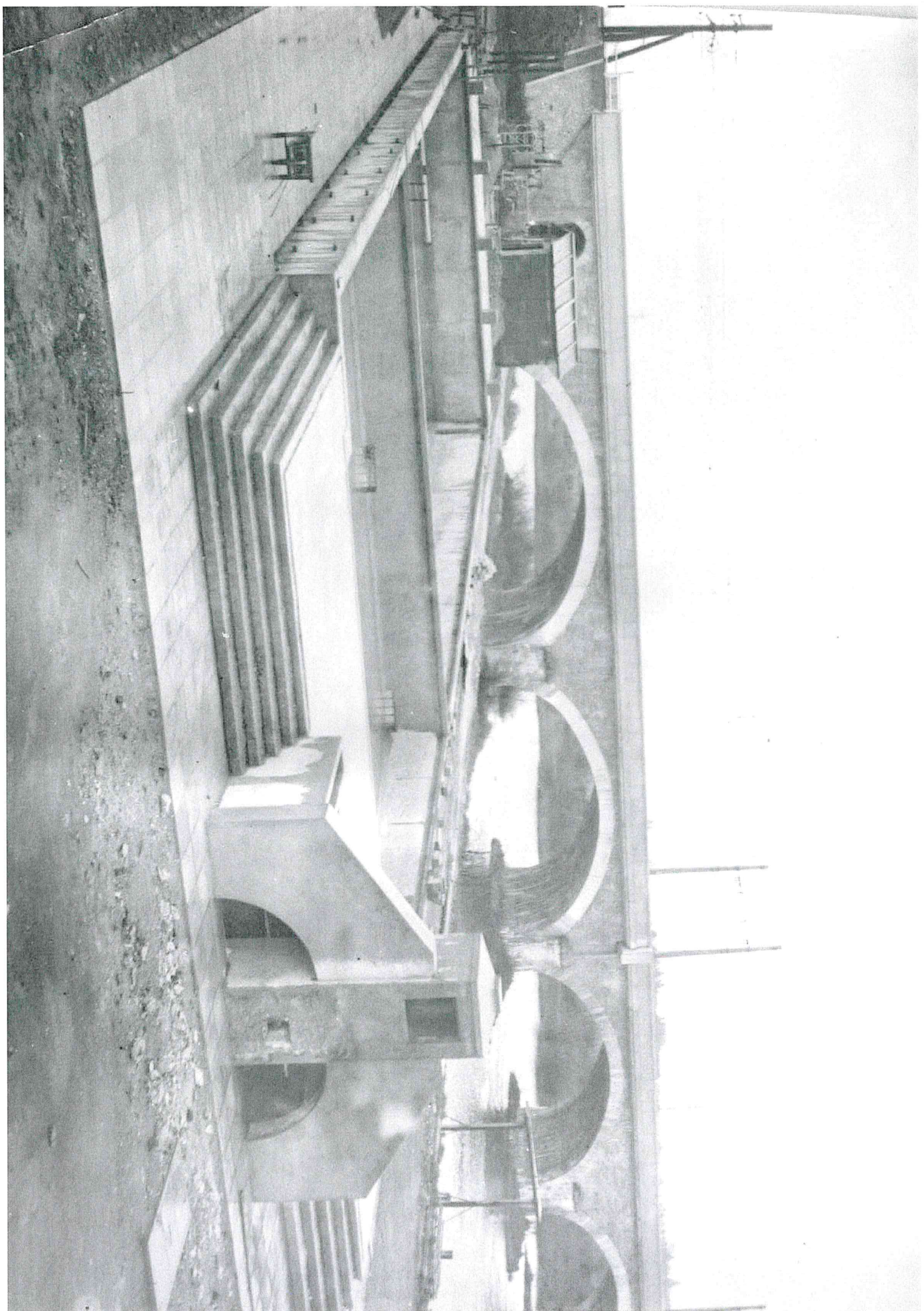
Face à l'hostilité des riverains, la municipalité renonce à un projet de reconversion en parc de skate, et avec le financement du Comité de Vie Local Sud, c'est finalement un boulodrome qui y est construit en 2012.

Your map has been created! If you want to edit this map from another computer, please use this link:

<http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/anonymous-edit/371828:d9WLP06EePfeZf6cPda1UUmLcQQ>

---



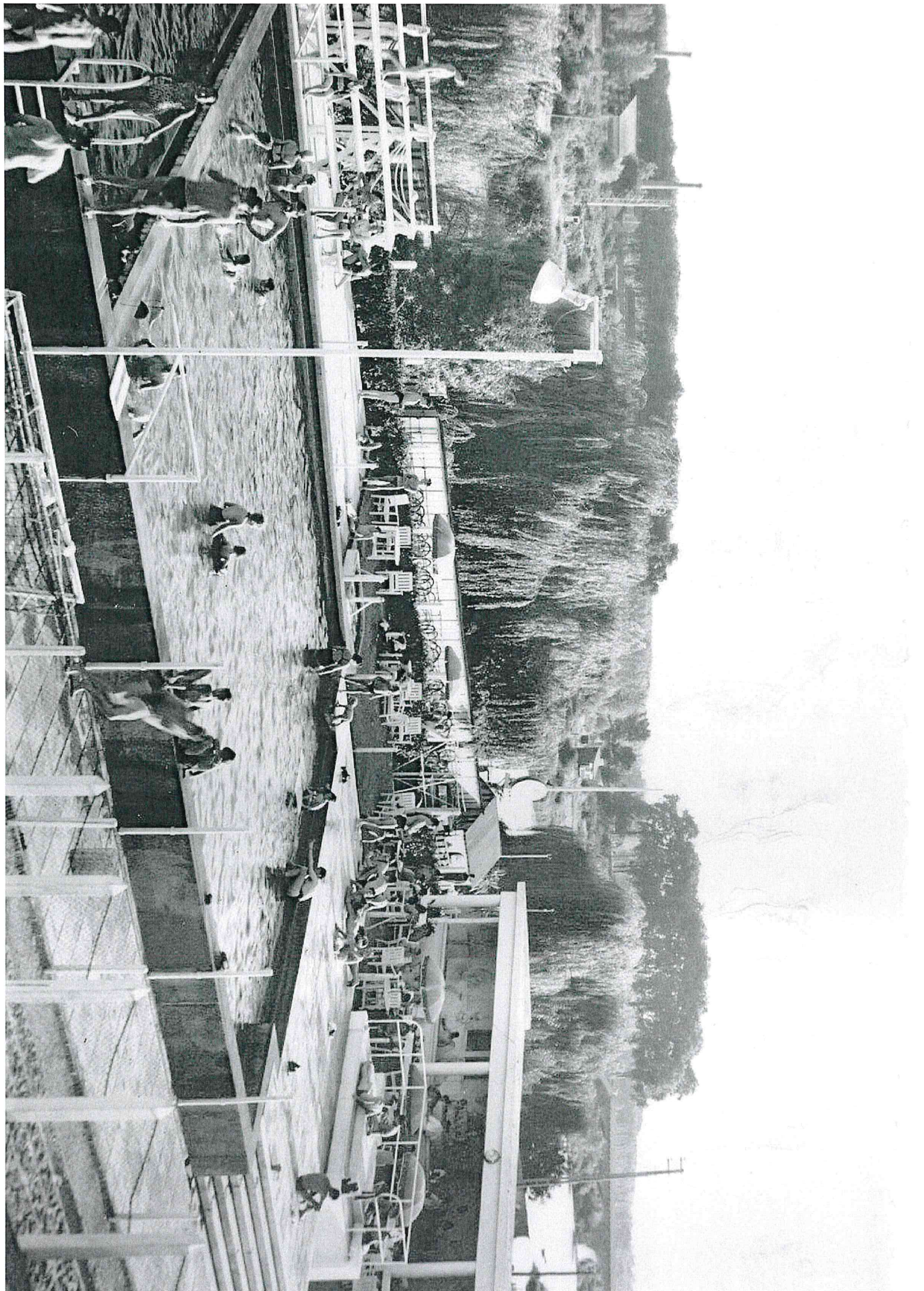




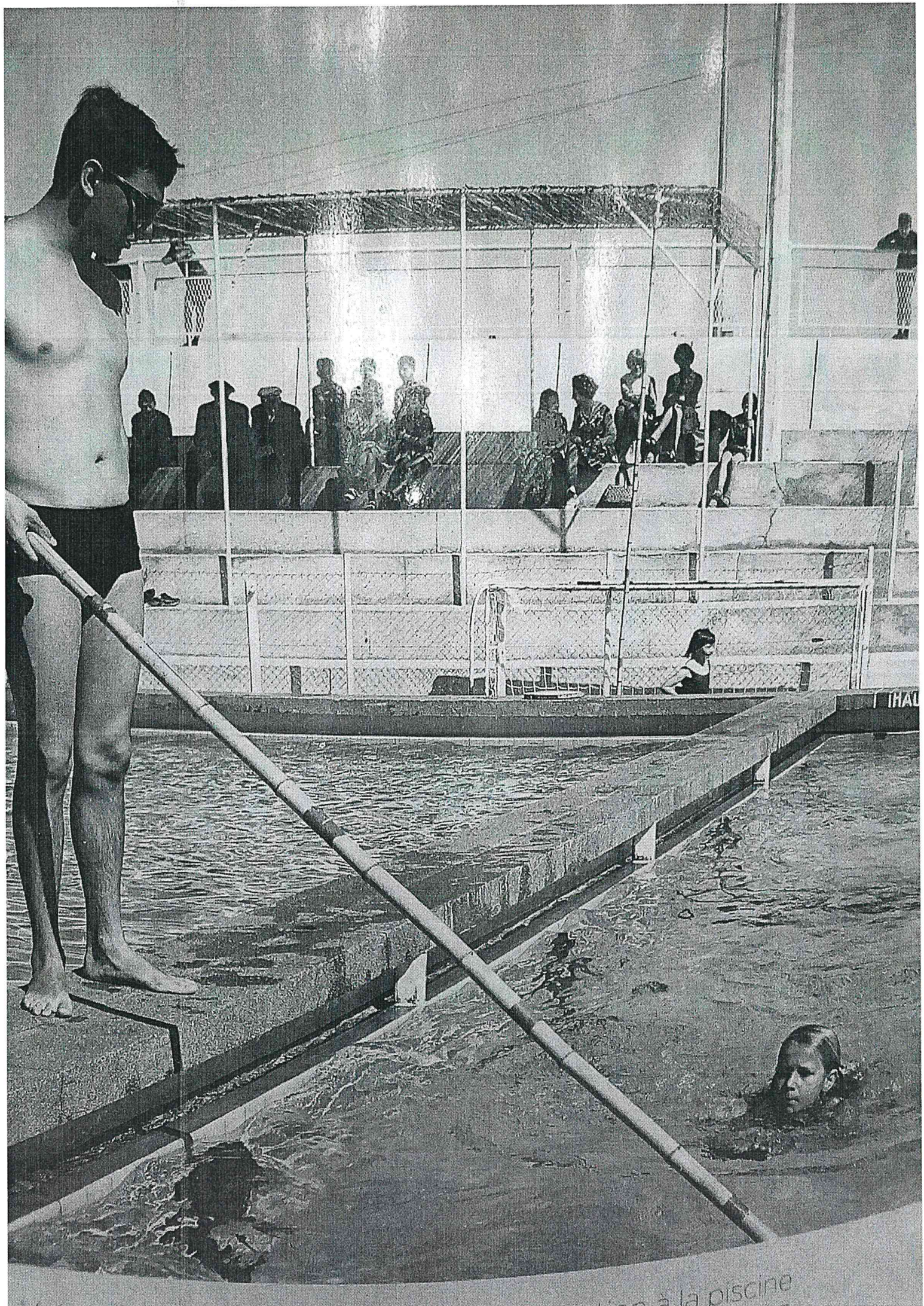
Piscine de la Société nautique de Touraine et plage sur le Cher. 1947. Au pied du pont ferroviaire de la ligne de Bordeaux, aux abords de la plage publique du Cher, est construite la première piscine municipale de Tours en 1947.











à la piscine