

### L'histoire de la Route Nationale 10

### The history of National Road No 10

### La historia de la Carretera Nacional 10

#### Création

Sous le règne de Louis XV au 18<sup>ème</sup> siècle, un vaste programme routier est entrepris. Daniel-Charles Trudaine et Jean-Rodolphe Perronet, directeurs des Ponts et Chaussées, prévoient la réfection de tous les grands axes du royaume et la création de voies nouvelles en fonction des besoins politiques et économiques.

#### Des tracés rectilignes

Pour ces nouvelles routes royales, les ingénieurs choisissent les tracés les plus courts possibles. C'est pourquoi, dans les régions peu accidentées, les routes sont d'interminables lignes droites. Elles sont également bordées d'arbres car un arrêt de 1720 rend ces plantations obligatoires.

#### La route au fil des époques

La route a été créée à Sainte-Maure de Touraine dans le cadre de ce grand projet. D'après Mathurin Martin-Tiffeneau, maire de la ville de 1847 à 1859, et Benjamin-Hippolyte Desaché dans son ouvrage « Etudes historiques » sur Sainte-Maure de Touraine publié en 1991, la route aurait été achevée en 1750.

A l'origine, son itinéraire suffit à la nommer : route d'Espagne, route de Paris en Espagne, route de Paris à Bayonne. Elle prend ensuite le nom de route « royale » puis de route « impériale ».

En 1811, une codification du système routier à l'échelle nationale lui attribue le numéro 11.

En 1824, suite à une nouvelle numérotation, la route devient « Nationale 10 » et le reste jusqu'en 2006.

En 2007, la route passe sous administration départementale et est nommée route départementale 910 (RD 910).

Dans la traversée de ville, elle est appelée « avenue du Général de Gaulle » depuis 1970.

Autant de dénominations qui n'effacent pas le tracé élaboré au 18<sup>ème</sup> siècle.



Carte de la route – Map of the road – Mapa de la carretera – 1773  
Crédits : procès verbal de visite des routes de la généralité de Tours. 1773 / 1784, Administration des Ponts et Chaussées, archives départementales 37 - C160



Carrefour des 4 routes - Crossroads "The 4 Roads" - Encrucijada «las 4 carreteras»  
Crédits : SAINTE-MAURE (I.et L.) - Les 4 routes - Arrivée par Sepmes et par Bordeaux, non daté, archives municipales - série Fi



Entrée de ville côté sud - City entrance from the south - Entrada a la ciudad por el sur  
Crédits : Ciclic - Jean Rousselot, 1950



#### Création

Under the reign of Louis XV in the 18<sup>th</sup> century, a vast road program is decided.

At the instigation of the directors of the Department of Civil engineering Daniel-Charles Trudaine and Jean-Rodolphe Perronet, an impressive road infrastructure takes shape. It plans the repair of all the main trunk roads of the kingdom as well as the creation of new roads where policy and economy make it necessary.

#### Straight roads

For these new royal roads, engineers choose the shortest routes whenever possible.

The long stretches of straight roads are therefore very current when the relief is little bumped.

The roads are also lined with trees since a rule of 1720 orders trees planted along the roadsides.

#### The road through the years

The road was created in Sainte-Maure de Touraine within this big program.

According to Mathurin Martin-Tiffeneau, mayor of Sainte-Maure de Touraine from 1847 till 1859, and Benjamin-Hippolyte Desaché who notes in his book "Historic Studies" on Sainte-Maure de Touraine (1991), the road would have been finished in 1750.

Originally, its route : road of Spain, road from Paris to Spain, road from Paris to Bayonne, is enough to name this road. Then, it takes the name of "royal" road and after "imperial" road.

In 1811, a codification of the road system on a national scale attributes to it the number 11.

In 1824, after a new numbering organization, the road becomes "National Road Number 10" until 2006.

In 2007, the Departemental Administration takes charge of this road and renames it Departmental Road 910 (RD 910).

Inside the city, in 1970, it becomes the "De Gaulle General Avenue".

Although the road has had many names, it still maintains the original route that was decided in the 18<sup>th</sup> century.



#### Creación

Bajo el reinado de Louis XV en el siglo 18, se emprendió un amplio programa de carreteras bajo el impulso de los directores de los Caminos, canales y puertos Daniel-Charles Trudaine y Jean-Rodolphe Perronet. Preveía la refacción de todos los grandes ejes del reino y la creación de vías nuevas en función de las necesidades políticas y económicas.

#### Líneas rectas

Para estos nuevos caminos reales, los ingenieros escogieron, en la medida de lo posible, los trazados más cortos. Por eso, en las regiones de relieve poco accidentado, encontramos líneas rectas interminables, bordeadas por árboles, porque un decreto de 1720 hizo obligatorio plantarlos.

#### El camino a lo largo de los años

El camino se creó en Sainte-Maure de Touraine dentro este proyecto.

Según Mathurin Martin-Tiffeneau, alcalde de Sainte-Maure del 1847 al 1859 y Benjamin-Hippolyte Desaché en su libro «Estudios Históricos» sobre Sainte-Maure de Touraine (1991), la carretera habría sido terminada en 1750.

Al principio, la nombra su itinerario : camino a España, camino de París a España, camino de París a Bayona.

Después se la llamó «carretera real» y «carretera imperial». En 1811, una codificación del sistema de carreteras a escala nacional le atribuyó el numero 11.

En 1824, se escogió una nueva numeración y el camino volvió «carretera nacional numero 10» hasta 2006.

En 2007, el camino pasa bajo administración departamental y tomó el nombre de carretera departamental 910 (RD 910).

Al cruzar la ciudad, se llama, desde 1970, «avenida del General de Gaulle».

Estos numerosos nombres sucesivos no borraron el trazado primitivo elaborado en el siglo 18.



# Sainte-Maure de Touraine

## La rivière Manse

La Manse prend sa source dans le village de Bossée. Elle court sur près de 40 kilomètres avant de se jeter dans la Vienne à l'Île-Bouchard.

### Les tanneries

L'eau de la Manse permettait le tannage du cuir. Le nom du lieu-dit vient de cette activité.

A Sainte-Maure de Touraine, ces tanneries étaient artisanales, contrairement à l'industrie du cuir du nord de la Touraine à Château-Renault.

Les peaux sont d'abord trempées dans la Manse pour être débarrassées des restes de viscères (dessaignage). Ensuite, elles sont passées dans un bain de chaux vive (pelanage) puis les poils et les chairs sont grattés (épilage). Toutes ces opérations sont appelées « travail de rivière » car elles demandent beaucoup d'eau.

Après le tannage des peaux, le cuir est ensuite lavé, rincé abondamment puis séché.

C'est un travail malodorant et pénible.

Plusieurs tanneries étaient installées sur les bords de la Manse. Elles ont été abandonnées au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Gustave Bonnedeau et Joseph Labrosse géraient tous deux une tannerie dans le courant du 19<sup>ème</sup> siècle.

### Le lavoir

En 1889, la commune décide de construire un lavoir collectif sous le pont de la route nationale, au gué de Bonnevaux : le lavoir des Tanneries.

Dans la cheminée de leur maison, les femmes mettaient à chauffer une grande bassine d'eau. Elles y mélangeaient le linge à des cendres.

Après avoir trempé, le linge était chargé dans une charrette pour être rincé au lavoir. Le linge était alors battu pour évacuer l'eau.

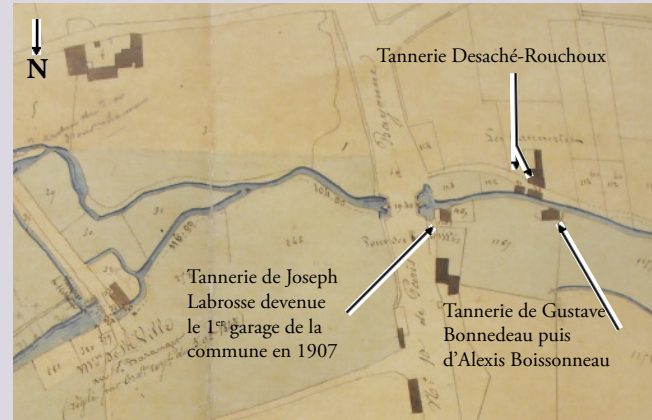
La lessive était une corvée pour les femmes, mais c'était aussi l'occasion pour elles de se rencontrer et d'échanger les nouvelles.

L'arrivée de la machine à laver dans les années 1960 a entraîné l'abandon des lavoirs.

Aujourd'hui, ce lavoir est détruit.

## MEMOIRE DE... La Route Nationale 10

## Manse



La route nationale de Paris à Bayonne traverse la Manse au pont des Tanneries - The main road from Paris to Bayonne crosses the Manse River at the Tanneries Bridge - La carretera nacional cruza el río Manse por el puente de las Tanneries.  
Crédits : extrait plan de la rivière Manse (bassin de la Vienne) - Le Moulin de la Roche Ploquin, 1856, Archives départementales 37 - série S



Le travail de rivière dans une tannerie - The river work in a tannery - Trabajo de río en una curtaduría  
Crédits : Chateaufrenault (I.-et-L.), Intérieur d'une Tannerie - Usine Ulysse Roux et Cie - Travail de rivière, non daté, Archives départementales 37 - cote 10Fi063-0067



Une lavandière - A washerwoman - Una lavandera  
Crédits : dessin de lavandière, 2012, Laurent Lissy, création originale

## MEMORIES OF... ...the National Road Number 10

## The Manse River



The Manse River begins as a spring in the village of Bossée. It runs for about 40 kilometers before joining the River Vienne in the village of l'Île-Bouchard.

### Tanneries

The water from the Manse was used for the tanning of leather. The name of the locality comes from this activity. At Sainte-Maure de Touraine, these tanneries were small-scale when compared to the leather industry of the north of Touraine at Château-Renault.

Skins are dipped first into the River Manse to be cleared of the remaining flesh (soaking). Then they are dipped in a bath of quicklime (liming), and then hairs and flesh are removed (fleshing).

All of these processes are called "working river" because they all require a lot of water.

After the tanning of the skins, the leather is washed, rinsed thoroughly, and then dried.

It is unpleasant work with offensive odours.

Several tanneries were built on the Manse riverside. They were all abandoned at the beginning of the 20<sup>th</sup> century. Gustave Bonnedeau et Joseph Labrosse both ran a tannery during the 19<sup>th</sup> century.

### The washhouse

In 1889, the city of Sainte-Maure de Touraine decides to build a collective washhouse under the bridge of the National Road in the ford of Bonnevaux : the Washhouse of Tanneries.

At home, in the fireplace, women warmed a big bowl of water. They mixed the linen with ashes inside the bowl.

The dipped linen was loaded into a cart to be rinsed in the washhouse. The linen was then beaten to remove the water.

The washing was a chore for the women, but it was also a time for them to talk together and exchange news.

The washhouses were abandoned in the 1960's with the arrival of the washing machine.

Today, this washhouse is destroyed.

## MEMORIAS DE... ...la Carretera Nacional 10

## El río Manse



El Manse es un río que nace en el pueblo de Bossée, corre sobre cerca de 40 kilómetros antes de echarse en el río Viena en el pueblo de l'Île-Bouchard.

### Las curtidurías

El agua del río Manse permitía el curtido del cuero. El nombre del lugar viene de esta actividad.

En Sainte-Maure de Touraine estas curtidurías eran artesanales, contrariamente a la industria del cuero del norte de nuestra región en Château-Renault.

Las pieles primero se mojaban en el río Manse para quitar los restos de vísceras (remojo). Luego, se trataban con lechada de cal (liming) después los pelos y las carnes se rascaban (deslizaban).

Todas estas operaciones son llamadas «operaciones de ribera» porque piden mucha agua.

Después del curtido de las pieles, el cuero era lavado y enjuagado abundantemente y luego secado.

Este trabajo era maloliente y penoso.

Varias curtidurías estaban instaladas a orillas del Manse. Se abandonaron a principios del siglo 20. Gustave Bonnedeau y Joseph Labrosse administraban ambos una curtiduría durante el siglo 19.

### El lavadero

En 1889, la ciudad de Sainte-Maure de Touraine decidió construir un lavadero colectivo bajo el puente de la Carretera Nacional, en el vado de Bonnevaux : el lavadero de las Curtidurías.

Las mujeres ponían agua para calentar en un gran recipiente en la chimenea, en el cual mezclaban la ropa blanca con cenizas.

Después de remojarse, la ropa era cargada en una carreta para ser enjuagada en el lavadero. La ropa entonces era machacada para evacuar el agua.

La colada era una carga para las mujeres, sin embargo esta tarea era la ocasión para ellas para encontrarse y intercambiar noticias.

La llegada de la máquina de lavar en los años 1960 tuvo por consecuencia el abandono de los lavaderos.

Este lavadero hoy está destruido.



### Garage automobile au n° 78

### Car garage No 78

### Garaje n° 78

#### La maison Grolleau

**1907** : Charles Grolleau et son épouse achètent à Joseph Labrosse, tanneur mégissier, une maison et des dépendances au lieu dit « Les tanneries ». Ils transforment alors cette tannerie en un atelier de mécanique agricole.

La maison Grolleau devient le premier garage automobile de la commune et s'oriente vers la réparation de ces nouveaux véhicules.

A l'époque, les mécaniciens ont un rôle important car même si peu de voitures circulent, les pannes sont le lot des « aventuriers de la route ».

**En 1922**, Charles Grolleau devient concessionnaire Ford et demanda l'autorisation d'installer « un poste souterrain de ravitaillement de pétrole et d'essence sous le trottoir ». Il distribue de l'essence de la marque BP.

Pour Charles Grolleau, peu importe les marques, il répare toutes les voitures. Il assure même une permanence le dimanche et peut être joint par téléphone au 046.

Il cesse son activité en 1929 et loue son garage à M. Blanchard puis à M. Chauveau en 1937.

En 1948, il le cède à Robert Banlin, protagoniste de la Libération.

#### Le garage devient « Moderne »

Robert Banlin change alors la maison Grolleau en « Garage Moderne » agence Citroën.

Il exploite le garage avec sa femme Réjane et, en 30 ans, forment plus de 25 apprentis.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1979, il cède son entreprise à Constantin Rico, l'un de ses anciens apprentis.

#### Anecdote

*A l'époque de Robert Banlin, l'autoroute n'existe pas encore alors la plupart des véhicules empruntent la RN10. Madame Banlin, installée entre les pompes sous un parasol n'arrête pas de servir de l'essence aux nombreux automobilistes.*

**Un jour de 1980**, le bâtiment en bois prend feu. Le garage est reconstruit de l'autre côté de la rivière. A la place de l'ancien garage, une maison d'habitation est bâtie. Station service, elle abrite maintenant un établissement de restauration.

En 2007, Valérie Patrin, secrétaire de l'entreprise, succède à Constantin Rico.



*Le premier garage AUTO MECANIQUE Grolleau à gauche - the first garage AUTO MECANIQUE Grolleau on the left - el primer garaje AUTO MECANIQUE Grolleau a la izquierda*

*Crédits : Sainte-Maure (I.-et-L.), La Route Nationale, le Pont des Tanneries, environs de 1912, collection particulière*



*La famille Grolleau devant le garage - the Grolleau family in front of the garage - la familia Grolleau delante del garaje*

*Crédits : photo, 19 juin 1919, collection particulière*



*Le garage moderne vu par un automobiliste, le temps d'une réparation - the Modern Garage as seen by a motorist, at the time of a repair - el garaje moderno visto por un automovilista, el tiempo de una reparación*

*Crédits : B. Fouéré, environ 1960, collection particulière*



#### The Grolleau House

**1907**: Charles Grolleau and his wife buy from Joseph Labrosse, a tanner by profession, a house and its outbuildings. They transform this

former tannery into an agricultural mechanics workshop. The Grolleau House becomes the first garage of the city. They specialize in the repair of new vehicles : the automobiles.

During that time, this mechanics workshop is important even though there are few cars in circulation. It allows "road adventurers" who break down on their journey to find help.

**In 1922**, the Grolleau Garage becomes a Ford dealer. He asks the Local Authority permission to install an underground oil and petrol tank. He sells "BP" gasoline. Charles Grolleau repairs any type of car, paying no attention to the brand. He is even available on Sundays and can be called by phone at number "046".

He stops these activities in 1929 and rents out his garage to Mr. Blanchard and in 1937 to Mr. Chauveau.

In 1948, he eventually sells it to Robert Banlin who is involved with the Liberation of France.

#### The garage becomes "Modern"

Robert Banlin changes the "Grolleau House" into the "Modern Garage" which becomes a Citroën agency. He and his wife Réjane run the garage and train over 25 new motor engineers over a 30 year period .

On July 1<sup>st</sup>, 1979, Robert Banlin sells his company to Constantin Rico, one of his former employees.

#### Anecdote

*During Robert Banlin's time, the highway road doesn't exist. Therefore a large number of vehicles drive the National Road 10 south during summer time.*

*Miss Banlin spends most of her days serving fuel to passing motorists. In order to always be available, she seats under a parasol between the gasoline pumps.*

**One day in 1980**, the wooden garage caught fire. A new modern garage is rebuilt on the other side of the river. A house is built on the site of the former garage. Originally a gasoline- station, it is now a restaurant.

In 2007, Valérie Patrin, the secretary of the company, becomes the new owner of the garage.



#### El taller Grolleau

**1907** : El taller Grolleau, primer garaje del municipio y especializado en mecánica agrícola, se dedica a la reparación de nuevos vehículos : los automóviles.

Charles Grolleau y su esposa habían comprado al curtidor Joseph Labrosse una casa y sus anexos en un lugar llamado « Les Tanneries ».

Comenzaron la renovación de esta antigua curtiduría para transformarla en vivienda y taller mecánico. A pesar de que, en esa época, no había muchos coches en circulación, los mecánicos tenían una función importante en esta carretera, ya que las averías eran algo habitual para los «aventureros de la carretera».

**En 1922**, Charles Grolleau se volvió concesionario Ford y solicitó la autorización para proceder a la instalación, debajo de la acera, de un depósito subterráneo para la venta de petróleo y gasolina. El garaje se convirtió en distribuidor de gasolina de la marca BP.

Para Charles Grolleau, poco importaban las marcas, podía ocuparse de la reparación de todo tipo de coches. Se quedaba de guardia los domingos y se le podía contactar por teléfono marcando el 046.

Grolleau pone fin a su actividad en 1929, alquilando el garaje al señor Blanchard y posteriormente en 1937 al señor Chauveau. Finalmente transpasa el garaje en 1948 a Robert Banlin, protagonista de la Liberación .

#### El garaje se vuelve moderno

Robert Banlin transformó la «Casa Grolleau» en «El Garaje Moderno», agencia de la marca Citroën.

Robert Banlin trabajó en el garaje junto a su esposa Réjane. Los dos, durante 30 años, se ocuparon de la formación de 25 aprendices.

El 1<sup>o</sup> de julio de 1979, Robert Banlin traspasó la empresa a Constantin Rico, uno de sus antiguos aprendices.

#### Anécdota

*En la época de Robert Banlin, la autopista no existía todavía y por lo tanto muchos vehículos pasaban por la Carretera Nacional 10. La señora Banlin, instalada bajo su sombrilla entre los surtidores no paraba de servir gasolina a los numerosos automovilistas.*

**Un día en 1980** un incendio se declaró en el garaje construido de madera .

El garaje fue reconstruido del otro lado del río. La vivienda reconstruida se convirtió en pizzeria.

En 2007, Valérie Patrin, la secretaria, sucedió a C. Rico en la actividad.





### Une tannerie

Sur ce domaine en bordure de la rivière Manse, Gustave Bonnodeau (années 1800) puis Alexis Boissonneau en 1887 gèrent une tannerie. L'ancien séchoir y est encore visible pourvu des crochets pour suspendre les peaux tannées.

### Anecdote

Alexis Boissonnot fait changer l'orthographe de son nom en « Boissonneau » pour éviter que les gens d'ici ne l'écorchent.

Il est aussi banquier. En réalité il est sûrement un « escompteur » : un professionnel qui avance de l'argent à quelqu'un en échange d'un intérêt.

### Un domaine viticole

Alexis Boissonneau est un homme courageux et entreprenant. Il maintient la tannerie en activité. Avec l'aide de son fils Robert et malgré l'épidémie de phylloxera qui touche l'Europe, il plante des vignes et construit un chai sur le domaine.

Après la vinification, il part sur les routes pour vendre sa production.

André, le petit-fils d'Alexis, succède aux deux hommes et arrête l'exploitation du domaine viticole et le négoce de vin à la fin des années 1950.

### Anecdote

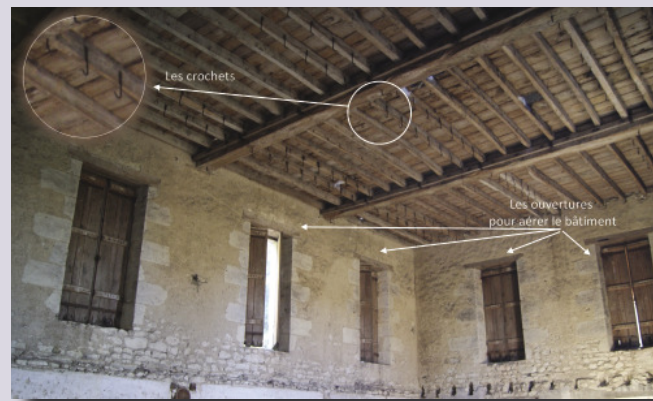
Pour fêter le dernier jour des vendanges, les vendangeurs descendent la Route Nationale, les charrettes joliment décorées contenant les tonneaux, un accordéoniste à leur tête, pour se rendre au chai.

### La maison et son parc

La maison d'habitation a été construite en bordure de la Route Nationale en 1870. A l'arrière, le parc a été réalisé par des architectes paysagistes français de renommée nationale : Denis et Eugène Bühler. Ils sont également à l'origine du parc des Prébendes à Tours.

Beaucoup de couples choisissent ce parc comme cadre de leurs photos de mariage.

La devise de la famille Boissonneau étant de rendre service aux autres, le parc est toujours accessible au public.



Le séchoir des peaux tannées chez Madeleine Boissonneau - the drying of tanned skins at Madeleine Boissonneau - el secadero de las pieles curtidoras en la casa de Madeleine Boissonneau  
Crédits : photo, 2012, mairie de Sainte-Maure de Touraine



Scènes de vendanges en Touraine - grape harvest in Touraine - vendimias en Touraine  
Crédits : scènes de vendanges (I.-et-L.), 20<sup>me</sup> siècle, Camille Dargouge (photographe), archives départementales 37 - cote 51 Fi0011



Scène de photo de mariage dans le parc - wedding photography session in the park - haciendo fotos de casamiento en el parque  
Crédits : 2003, collection particulière



### A tannery

On this land near the Manse River, Gustave Bonnodeau (years 1800) then Alexis Boissonneau (1887) run a tannery.

In the former skin drying building, we can still see hooks where tanned skins were hung.

### Anecdote

Alexis Boissonnot changes the spelling of his name to "Boissonneau" to avoid having people deform it.

He is also a banker. In reality he is a "discounter": a professional who loans money with interest.

### A vineyard

Alexis Boissonneau is a courageous and enterprising man. He maintains the tannery activity. With the help of his son Robert, and in spite of the phylloxera epidemic throughout Europe, he plants vines and builds a wine storehouse.

After wine making, Alexis travels all over France to sell his wine.

His grandson, André, takes over and at the end of the 1950's, stops the wine operation.

### Anecdote

Led by an accordionist, the vintagers go down the National Road to the storehouse with nicely decorated carts containing barrels to celebrate the end of the grape harvest.

### The house and its park

The residential house is built along the National Road in 1870.

Behind the house, a large park had been realized by French landscape architects of national fame : Denis and Eugène Bühler. They are also the designers of a famous park in Tours.

Many Sainte-Maure inhabitants take their wedding photographs in this park.

"To Help Others" is the Boissonneau family slogan.

Therefore this park is always open to the public.



### Una curtiduría

En esta propiedad a orillas del río Manse, Gustave Bonnodeau (años 1800) luego Alexis Boissonneau (1887) administraron una curtiduría.

El antiguo secadero de las pieles es todavía visible con los ganchos para colgar las pieles curtidoras.

### Anécdota

Alexis Boissonnot hizo convertir la ortografía de su apellido en «Boissonneau» para que la gente de aquí no lo transformara.

Además de su actividad de curtiduría y de negocio en vino, era banquero. En realidad era seguramente «un banquero que descuenta»: es decir un profesional que prestaba dinero a cambio de un interés.

### Una explotación vitícola

Alexis Boissonneau, hombre valiente y emprendedor, mantuvo la actividad de curtiduría. Con la ayuda de su hijo Robert y a pesar de la epidemia de filoxera que tocaba Europa, plantaron viñas y construyeron una bodega para fabricar su vino.

Después de la vinificación, se iba por los caminos a vender su producción.

André nieto de Alexis, sucedió a los dos ombres y cesó la gestión de la explotación vitícola y el negocio del vino a fines de los años 1950.

### Anécdota

Para celebrar el último día de las vendimias, los vendimiadores, bajaban la Carretera Nacional con carretas bonitamente decoradas que contenían los toneles, un acordeonista en su cabeza, para ir a la bodega del señor Boissonneau.

### La casa y su parque

La casa al borde de la Carretera Nacional fue construida en 1870.

Detrás de la casa, se puede descubrir un gran parque, realizado por arquitectos-paisajistas franceses de fama nacional: los hermanos Bühler (Denis y Eugène), también autores del parque de las Prébendes en la ciudad de Tours. Numerosas parejas de Sainte-Mauriens eligen este parque para inmortalizar su matrimonio.

La divisa de la familia Boissonneau siendo «prestar servicio a otros», este parque sigue estando accesible al público.



# Sainte-Maure de Touraine

## Hôtel-restaurant

## la Boule d'Or n° 64

Cet établissement du début du 19<sup>ème</sup> siècle aurait été une maison close tenue par la « mère Renoux ». Il devient l'hôtel-restaurant « La Boule d'Or » tenu par Pierre Boisnard. En 1871, il accueille les Prussiens durant la campagne militaire.

### Anecdote

*Du 7 février au 7 mars 1871, des soldats prussiens se sont arrêtés dans la région, sans aller plus loin que Sainte-Maure.*

*Suite à ce séjour, M. Baranger a réclamé à la commune une somme de 160 francs pour 4 barriques de vins rouges.*

*En séance du Conseil Municipal, la Commission fit remarquer :*

- *qu'elle avait reconnu au profit de M. Baranger une somme de 80 francs pour les deux premières barriques livrées le 15 février mais qu'elle refusait à ouvrir un crédit pour les deux dernières dont le vin, livré directement aux soldats prussiens.*
- *que du reste ce vin était d'une qualité tellement inférieure que les Prussiens, après l'avoir goûté en répandirent une partie dans la cour de l'auberge de la Boule d'Or où M. Baranger l'avait conduit et laissèrent le reste dans les barriques défoncées.*
- *que ce vin avait en partie disparu quand un membre de la commission s'est présenté chez M. Boisnard (maître d'hôtel de la Boule d'Or), et a pu juger par ce qui restait que ce vin était inacceptable.*

Gabriel Chevalier, par la suite, gère cet établissement très fréquenté sur la Route Nationale tout en étant marchand de grains.

Dans les années 1910, Clémentine Boutin devient la gérante de l'hôtel, son mari Célestin exerçant le métier de mécanicien.

En 1930, suite au décès de Gabriel Chevalier, l'hôtel-restaurant est légué à l'hôpital. Paul Dhumaux a été l'un des gérants de cet établissement qui a fermé ses portes en juin 2008.

## MEMOIRE DE... La Route Nationale 10



*Le Comice agricole, les chars défilent Route nationale devant l'hôtel de la Boule d'Or - the agricultural show, tanks parade on Main road in front of the Golden Ball hotel - fiesta agricola, desfile de carros en la carretera nacional delante del hotel de la Bola de Oro*

*Crédits : Commune de Ste MAURE, du 18 et 19 Août 1907 - Le Groupe des Cyclistes et le Char des Nations, archives municipales - série Fi*



*La Route Nationale, arrivée côté Bordeaux - the National Road, arrival from Bordeaux - la Carretera Nacional, llegada de Bordeaux*

*Crédits : SAINTE-MAURE (I. et L.) - La Route Nationale - Arrivée côté Bordeaux, non daté, collection particulière*



*Les voitures des clients de l'hôtel de la Boule d'Or - the cars of the Golden Ball hotel customers - las coches de los clientes del hotel de la Bola de Oro*

*Crédits : Maison BOUTIN - Déjeuners et diners à toute heure - Ste MAURE-de-TOURAIN (I. et L.), non daté, éditeur D. Gagneur (buraliste Ste Maure) archives municipales - série Fi*

## MEMORIES OF... ...the National Road Number 10

## Hotel-Restaurant "the Golden Ball" No 64



This establishment from the beginning of the 19<sup>th</sup> century would have been a brothel held by "Mother Renoux".

It becomes the hotel - restaurant "The Golden Ball" run by Pierre Boisnard. It welcomes the Prussians during the campaign of 1871.

### Anecdote

*From February 7<sup>th</sup> until March 7<sup>th</sup>, 1871, Prussian soldiers stopped in the region, without going farther than Sainte-Maure.*

*Following this stay, Mr. Baranger demanded in the municipality the sum of 160 francs for 4 barrels of red wine.*

*In the session of the City Council, the Committee pointed out:*

- *that it had recognized for the benefit of Mr. Baranger an 80 francs sum for the first two barrels delivered on February 15<sup>th</sup> but refused to open a credit for both the remainder of the wine which were delivered directly to the Prussian soldiers.*
- *that furthermore this wine was of such a low quality that the Prussians, after having tasted it, spread a part in the courtyard of the inn of the Golden Ball where Mr. Baranger had taken it and left the rest in the kicked over barrels.*
- *that this wine had partially disappeared when a member of the committee appeared at Mr. Boisnard (butler of the Golden Ball), yet the member was able to judge by what remained that this wine was unacceptable.*

Afterwards, Gabriel Chevalier manages this very frequented establishment on the National Road, as well as being a grains trader.

During the 1910's, Clémentine Boutin becomes the new hotel manager, her husband, Célestin, runs a garage.

In 1930, after Gabriel Chevalier's death, the hotel is bequeathed to the hospital.

Paul Dhumaux becomes one of the managers of this establishment which closed its doors in June 2008.

## MEMORIAS DE... ...la Carretera Nacional 10

## Hotel-Restaurante «la Bola de oro» n° 64



Este establecimiento de principios del siglo 19 habría sido una mancebía dirigida por la «madre Renoux».

Transformado en hotel-restaurante «La Boule d' Or» llevado por Pierre Boisnard, acogió a los prusianos durante la campaña de 1871.

### Anécdota

*Del 7 de febrero al 7 de marzo de 1871, soldados prusianos se pararon en la región, sin ir más lejos que Sainte-Maure. Como consecuencia a esta estancia, el Sr. Baranger reclamó al municipio una suma de 160 francos por 4 barricas de vino tinto.*

*En sesión del Ayuntamiento, la Comisión hizo notar:*

- *que había reconocido en provecho del Sr. Baranger una suma de 80 francos para las dos primeras barricas entregadas el 15 de febrero pero que se negaba a abrir un crédito para las dos últimas cuyo vino, había sido entregado directamente a los soldados prusianos.*
- *que además este vino era de una calidad tan inferior que los prusianos, después de haberlo probado, vertieron cierta cantidad en el patio del hostel de la Bola de Oro donde el Sr. Baranger lo había conducido y dejaron el resto en las barricas rotas.*
- *que este vino había desaparecido en parte cuando un miembro de la comisión se presentó en casa del Sr. Boisnard (jefe de comedor de la Bola de Oro), y pudo juzgar, por lo que quedaba, que este vino resultaba inaceptable.*

Después, Gabriel Chevalier administró este establecimiento muy concurrido sobre la Carretera Nacional, siendo, al mismo tiempo, comerciante en granos.

En los años 1910, Clémentine Boutin vino a ser gerente del hotel, su marido Célestin era mecánico.

A la muerte de Gabriel Chevalier en 1930, el establecimiento fue legado al hospital.

Paul Dhumaux fue uno de los gerentes del establecimiento, que cerró sus puertas en junio de 2008.



### Charron

Construite en 1875, la maison a hébergé plusieurs générations de charrons.

En 1910, Léon Clavier, emploie Théodore Guitton comme apprenti qui a alors 15 ans.

En 1926, Théodore Guitton a 31 ans, reprend la suite de l'atelier de charronnerie et devient le patron.

L'édifice comporte alors deux parties : la maison à gauche et l'atelier sous le porche et dans la cour arrière.

Le métier de charron est très estimé : habileté et dextérité sont requises pour fabriquer les charrettes et plus spécialement les roues.

Situé en bordure de la Route Nationale, l'atelier est donc très fréquenté pour la réparation des roues de fourgons, carrosses mais aussi, par les agriculteurs, pour les roues des tombereaux et des charrettes.

### Réparateur de cycles

Léon Brun a vécu dans la partie de gauche de la maison. Il est mécanicien spécialisé dans la réparation de cycles.

### Anecdote

*Au-delà de réparer les vélos, Léon Brun est également un cycliste professionnel puisqu'il participe en 1920 à la course Paris-Tours où il arrive 14<sup>ème</sup> puis à la course Bordeaux-Paris en 1921 où il se classe 8<sup>ème</sup>.*

### Tambour de Ville

Quelques habitants de Sainte-Maure de Touraine ont encore en mémoire Léon Brun, qui est aussi le tambour de ville.

Son préambule est immuable : il bat le tambour pour alerter le public de son arrivée puis une fois ses baguettes rangées, il lance : « Avis à la population ! ». Vient ensuite la nouvelle du jour, en général une coupure d'eau, une manifestation de la municipalité, ou un message privé.

Pour être entendu de tous les habitants de la ville, le tambour doit parcourir une dizaine de stations.

Les jours de repos, Léon Brun rejoint avec plaisir ses amis de la fanfare pour les fêtes de villages et les cérémonies.



*Atelier de charron de Théodore Guitton en arrière-plan à droite - Théodore Guitton's cartwright workshop in the right background - el taller de carpintero de carros de Theodore Guitton, detrás  
Crédits : photo de travailleurs, non daté, collection particulière*



*Photo de cyclistes, Route Nationale à Sainte-Maure de Touraine - photo of cyclists, National Road at Sainte-Maure de Touraine - ciclistas, Carretera Nacional en Sainte-Maure de Touraine  
Crédits : photo, non daté, collection particulière*



*Léon Brun, membre de l'orchestre, assis au 1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> à droite - Léon Brun, member of the municipal band, 1<sup>st</sup> lane, 1<sup>st</sup> on the right - Léon Brun, miembro de la banda, sentado en la primera fila a la derecha  
Crédits : photo, 1950, Maurice Tremblier (photographe), collection particulière*



### Cartwright

Built in 1875, the house belonged to several cartwrights' families.

In 1910, Léon Clavier employs Théodore Guitton a 15 years old apprentice.

In 1926, Théodore Guitton, who is 31 years old, takes over the cartwrights' workshop and becomes the boss. The building consists of two parts : the house to the left and the workshop that is located under the porch and in the court behind.

A cartwright's job is very highly regarded : skill and dexterity are required to make carts and more specially, the wheels. Located along the National Road, his workshop is therefore very frequented for the repairs of the wheels of vans coaches. It is also very frequented by the farmers for the repairs of the wheels of wagons and carts.

### Repairer of cycles

Léon Brun lived in the left part of the house. He is a mechanic specialized in the repairs of cycles.

### Anecdote

*Besides repairing bicycles, Léon Brun is also a professional cyclist. He participates in the 1920 Paris-Tours race where he places 14<sup>th</sup>.*

*He also rides in the Bordeaux-Paris race in 1921 and finishes 8<sup>th</sup>.*

### Town crier

Some people from Sainte-Maure de Touraine still remember Léon Brun, who is also the town crier.

His introduction is unchanging : he beats the drum to alert the public of his arrival. Once his drumsticks are arranged, he announces his message : "Notice to the population!". Afterwards comes the daily short story, generally a mention of a water shortage, a notice from the municipality, or a private message.

In order to be heard by all of the inhabitants of the city, the drum has to stop at many stations.

On his days off, Léon Brun gladly joins his friends in the band for village festivals and ceremonies.



### Carpintero de carros

Edificada en 1875, la casa albergó a varias familias de carpinteros de carros.

Léon Clavier empleó en 1910 a Théodore Guitton como aprendiz, tenía 15 años. En 1926, Théodore Guitton, tiene 31 años, continuó en el taller como dueño.

La casa contenía dos partes : la vivienda a la izquierda y el taller bajo el porche y en la parte atrás.

El oficio de carpintero de carros era muy estimado : habilidad y destreza se requerían para fabricar las carretas y más especialmente las ruedas.

Situado al lado de la Carretera Nacional, el taller pues era muy concurrido para la reparación de las ruedas de furgones, carrozas, pero también por los agricultores, para las ruedas de las carretillas y de las carretas.

### Reparador de ciclos

En la parte izquierda de la casa, vivió Léon Brun, mecánico y más particularmente reparador de ciclos.

### Anécdota

*A demás de reparar las bicicletas, Léon Brun también fue un ciclista profesional ya que participó en 1920 en la carrera Paris-Tours en la que llegó como n° 14, luego a la carrera Burdeos-París en 1921, en la que se clasificó n° 8.*

### Tambor de Ciudad

Algunos habitantes de Sainte-Maure de Touraine tienen en memoria Léon Brun, que era también «tambor de ciudad».

Su preámbulo era inmutable : pegaba el tambor para alertar al público de su llegada, luego, una vez sus junquillos ordenados, anunciaba su mensaje : «¡ Aviso a la población !».

Venía después la noticia del día, en general un corte de agua, una manifestación de la municipalidad, o un mensaje privado.

Para ser oído por todos los habitantes de la ciudad, el tambor debía recorrer varias decenas de estaciones.

Los días de descanso, Léon Brun reunía con mucho gusto a sus amigos de la orquesta para las fiestas de pueblos y las ceremonias.



## Les limitations de vitesse

## The speed limits

## Los límites de velocidad

Depuis l'arrivée de l'automobile au début du 20<sup>ème</sup> siècle, les autorités ont été contraintes à limiter la vitesse dans la traversée de ville très commerciale afin d'assurer la sécurité des piétons.

**1906** : par un arrêté du 16 août, le maire interdit aux automobilistes de passer sur la Route Nationale dans la traversée de la ville à plus de 12km/h.

**1911** : la société Michelin offre à la commune des plaques routières afin d'inciter les automobilistes à ralentir.

**1922** : par un arrêté du 7 janvier, le maire interdit aux automobilistes de rouler sur la Route Nationale dans la traversée de la ville à plus de 25km/h.

Un arrêté du 23 février 1923 confirme ces nouvelles dispositions.

**1933** : par un arrêté du 21 juin, le maire fixe les limitations de vitesse à 40 km/h pour les voitures de tourisme et à 20 km/h pour les poids lourds.

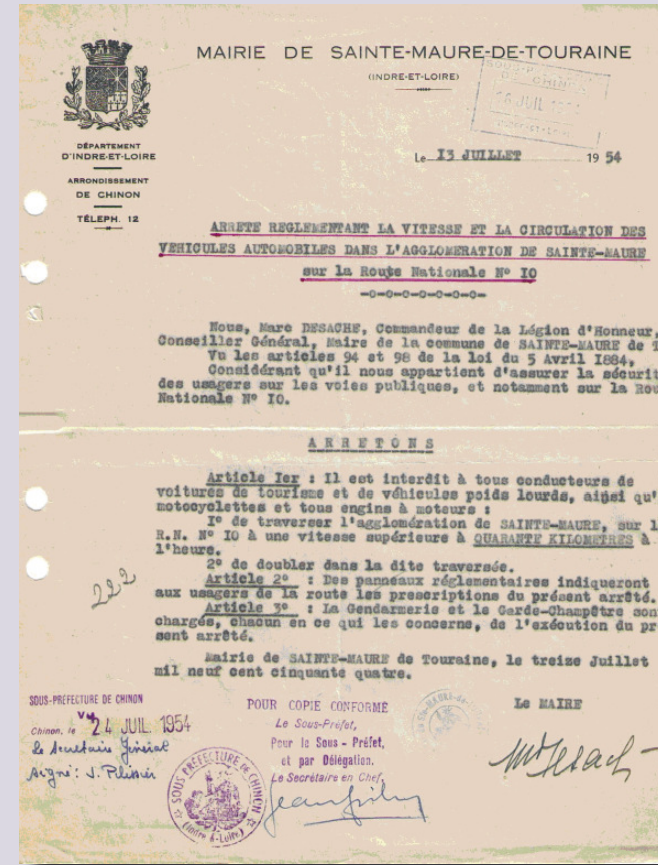
**1935** : par un arrêté du maire du 24 février, la limitation permanente de vitesse est réduite à 30 km/h pour les véhicules circulant sur la Route Nationale.

**1954** : par un arrêté du 13 juillet, le maire fixe la limitation permanente de vitesse à 40 km/h avec une interdiction de doubler.

**1959** : par un arrêté du maire du 5 juin, la limitation permanente de vitesse est fixée à 40 km/h pour les poids lourds avec interdiction de doubler et 60 km/h pour les voitures de tourisme.

**1990** : par un décret du 29 novembre, la vitesse maximale autorisée dans les agglomérations françaises est de 50 km/h.

**2011** : par un arrêté du maire du 7 octobre, la limitation permanente de vitesse est fixée à 30 km/h sur l'espace commercial de l'avenue.



Arrêté municipal - Municipal order - Ordenanza municipal  
Crédits : 13 juillet 1954 - archives municipales - série 2D



Panneau indiquant la vitesse autorisée dans la ville en 1923 - the road sign indicates the speed limits inside the city in 1923 - el pannel indica a los automovilistas la velocidad autorizada en la ciudad en 1923  
Crédits : panneau routier, 1923, photothèque municipale



Quickly after the arrival of the automobile at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, local authorities were forced to limit the speed in the commercial zone of the town to ensure the safety of pedestrians.

**1906** : in a bylaw of August 16<sup>th</sup>, the Mayor forbids motorists to drive on National Road at more than 12 km/hr.

**1911** : the Michelin company provides the municipality with road signs to order motorists to slow down.

**1922** : in a new bylaw of January 7<sup>th</sup>, the Mayor forbids motorists to drive on National Road at more than 25 km/hr. A municipal bylaw of the 23<sup>rd</sup> February, 1923 confirms these new measures – see road sign on left.

**1933** : bylaw of June 21<sup>st</sup>, the Mayor declares that the speed will be limited to 40 km/hr for private cars and 20 km/hr for heavy trucks.

**1935** : municipal bylaw of February 24<sup>th</sup>, the speed limit is reduced to 30 km/hr for anyone driving by car on the National Road.

**1954** : municipal bylaw of July 13<sup>th</sup>, the speed limit is fixed to 40 km/hr and cars are not allowed to overtake.

**1959** : municipal bylaw of June 5<sup>th</sup>, the speed limit is fixed to 40 km/hr for heavy trucks and 60 km/hr for private cars. Trucks are not allowed to overtake inside the city.

**1990** : by a decree of November 29<sup>th</sup>, the speed limit in the French urban areas is 50 km/hr for all vehicles.

**2011** : municipal bylaw of October 7<sup>th</sup>, the speed limit is fixed at 30 km/hr in the commercial area of the avenue.



Desde la llegada del automóvil a principios del siglo 20, las autoridades se vieron obligadas a limitar la velocidad en esta zona tan comercial de la ciudad con el fin de garantizar la seguridad de los peatones.

**1906** : con la ordenanza municipal del 16 de agosto, el alcalde prohibió a los automovilistas el paso por la Carretera Nacional en el tramo que atravesaba la ciudad a más de 12km/h.

**1911** : la empresa Michelin ofreció al ayuntamiento unos señales de tráfico con el fin de incitar a los automovilistas a disminuir la velocidad.

**1922** : con la ordenanza municipal del 7 de enero, el alcalde prohibió a los automovilistas el paso por la Carretera Nacional en el tramo que atravesaba la ciudad a más de 25 km/h. Una ordenanza del 23 de febrero de 1923, confirmó estas nuevas disposiciones. mire señale de tráfico a la izquierda.

**1933** : con la ordenanza del 21 de junio, el alcalde fijó los límites de velocidad a 40km/h para los turistas y a 20km/h para los vehículos pesados.

**1935** : la ordenanza del 24 de febrero, redujo de manera permanente a 30 km/h el límite de velocidad para los vehículos que circulaban por la Carretera Nacional.

**1954** : la ordenanza del 13 de julio, fijó a 40 km/h el límite permanente de velocidad y estableció la prohibición de adelantar.

**1959** : la ordenanza municipal del 5 de junio, fijó el límite permanente de velocidad a 40 km/h para los vehículos pesados con prohibición de adelantar y a 60 km/h a los coches de turismo.

**1990** : un decreto del 29 de noviembre, fijó a 50 km/h la velocidad máxima autorizada en Francia para circular en los cascos urbanos.

**2011** : la ordenanza municipal del 7 octubre fijó a 30 km/h el límite permanente de velocidad en la parte comercial de la avenida.



### La création d'un hôpital local

En 1897, l'hôpital local de Sainte-Maure installe ses activités dans la maison léguée en 1891 par le docteur Marcellin Patry, ancien maire de la commune (1885 - 1894).

### Cet établissement est composé de quatre parties :

- l'ancienne maison du docteur Patry aménagée par l'architecte Pierre Boille en 1896,
- une chapelle et une chambre funéraire financées à la même époque par Armel Mercier, curé de la paroisse de 1883 à 1907,
- la maternité installée, après la seconde guerre mondiale, dans l'extension entre la maison d'origine et la chapelle. La maternité ferma en 1977,
- les services administratifs installés en 1956 dans une maison voisine précédemment occupée par des instituteurs.

### Anecdote

Jean Royer (1920 - 2011), maire de Tours (1959 - 1995), ministre du commerce et de l'artisanat a vécu une partie de son enfance dans la maison aménagée pour les services administratifs. Il fut par la suite instituteur dans la commune voisine de Maillé.

### L'« humanisation » de l'hôpital

Au fil des évolutions de la médecine, les bâtiments sont modifiés afin de recevoir et soigner les patients dans les meilleures conditions. On parle alors de l'« humanisation » de l'hôpital.

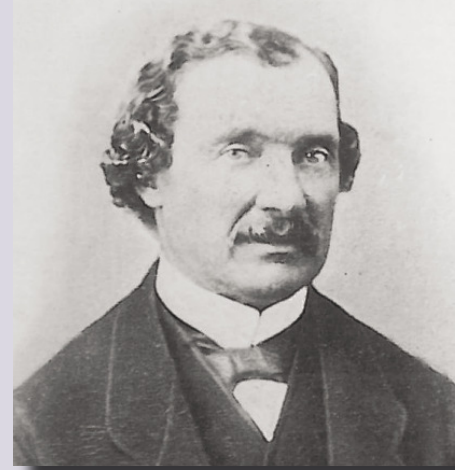
Des jardins potagers situés derrière les bâtiments sont cultivés pour fournir l'hôpital en fruits et légumes.

Les religieuses administrent l'établissement durant plusieurs années. Elles s'occupent de tout : des malades, de la cuisine, du ménage...

Par la suite, un directeur est nommé. Il vit dans la maison bourgeoise située sur la gauche.

### Sa restructuration actuelle

En 2011, l'hôpital local a commencé la restructuration de l'ensemble de ses installations vers un nouveau site situé au sud de la ville, où se trouve déjà le pôle Robert Guignard. Ce projet se développera sur une quinzaine d'années.



Marcellin Patry  
Crédits : Portrait du Docteur Marcellin Patry (1814-1894), non daté, archives municipales



L'hôpital - the hospital - el Hospital  
Crédits : SAINTE-MAURE - L'Hôpital, non daté, Liénard (éditeur Sainte-Maure), archives municipales - Série Fi



Photo de la façade dans les années 1960 - picture of the front of the hospital in the 1960's - fachada del hospital por los años 1960  
Crédits : photo, vers 1960, archives de l'Hôpital



### The opening of the local hospital

In 1897, the Sainte-Maure local hospital begins its activities in the house bequeathed in 1891 by doctor Marcellin Patry, the former mayor of the city (1885 - 1894).

### This establishment is organized in four parts :

- the former house of Doctor Patry reorganized by the architect Pierre Boille in 1896,
- a chapel and a funeral parlour financed at the same time by Armel Mercier, priest of the city from 1883 until 1907.
- the maternity ward in a extension opened after the Second World War and closed in 1977.
- administrative departments established in 1956 in a neighboring house previously occupied by primary school teachers.

### Anecdote

Jean Royer (1920 - 2011), mayor of Tours (1959 - 1995), Minister of Trade and Small Business Sector lived a part of his childhood in the house transformed for the administrative department. Afterwards, he was a school teacher in the nearby village of Maillé.

### The «humanization» of the hospital

With the evolution of medicine, modifications are made to buildings in order to host and care for patients in better conditions. We called it the «humanization» of the hospital.

Behind the buildings, kitchen gardens are cultivated to supply the hospital with fruits and vegetables.

Nuns run the establishment for several years, and take care of everything : patients, cooking, household...

Afterward, a director is appointed. He lives in the mansion situated on the left.

### Its actual restructuring

In 2011, the local hospital begins the restructuring of all activities towards a new more modern site : the pole Robert Guignard.

This project will develop over about fifteen years.



### La instalación del hospital local

En 1897, el hospital local de Sainte-Maure instaló sus actividades en esta casa, legada en 1891 por el doctor Marcellin Patry, antiguo alcalde del municipio (1885 - 1894).

### Este establecimiento constaba de cuatro partes :

- la antigua casa del doctor Patry acondicionada por el arquitecto Pierre Boille en 1896,
- una capilla y un cuarto funerario financiados en la misma época por Armel Mercier, cura de la parroquia de 1883 a 1907,
- la maternidad instalada en la extensión entre la casa de origen y la capilla, realizada después de la segunda guerra mundial. La maternidad está cerrada desde el año 1977.
- los servicios administrativos instalados en 1956, en una casa vecina, ocupada anteriormente por maestros de escuela.

### Anécdota

Jean Royer (1920 - 2011), alcalde de Tours (1959 - 1995), ministro del comercio y de la artesanía, vivió parte de su infancia en la casa vecina del hospital. Después, fue maestro en el municipio vecino de Maillé.

### La «humanización» del hospital

Evolucionando la medicina, los edificios han sido modificados con el fin de recibir y cuidar a los pacientes en las mejores condiciones. Se hablaba entonces de la «humanización» del hospital.

Huertos situados detrás de los edificios, fueron cultivados para abastecer el hospital de frutas y verduras.

Las religiosas administraron el establecimiento durante varios años. Se ocupaban de todo : enfermos, cocina, limpieza...

Más tarde, un director fue nombrado. Vivía en la casa burguesa situada a la izquierda.

### Su restructuración actual

En 2011, el hospital local comenzó la restructuración de todas sus instalaciones hacia un nuevo sitio, al sur de la ciudad, donde ya se encuentra el polo Robert Guignard. Este proyecto se desarrollará durante una quincena de años.



Depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, la Route Nationale 10 était bordée de platanes majestueux en dehors de la partie commerçante.

Commencée au milieu des années 1950, la disparition des arbres s'achève en 1966.

En novembre 2011, ils sont replantés à l'identique (espèce, position) dans le cadre de la réhabilitation de la traversée de Sainte-Maure de Touraine.

**28 août 1956** : une délibération municipale sollicite les services des Ponts et Chaussées ainsi que la Commission des Sites pour la suppression de 20 platanes.

Cette demande est motivée par le danger qu'ils représentent pour l'accès à l'école des filles et à l'hôpital-hospice. La Commission des Sites émet un avis défavorable le 27 décembre 1956 et demande que les plantations soient conservées en l'état.

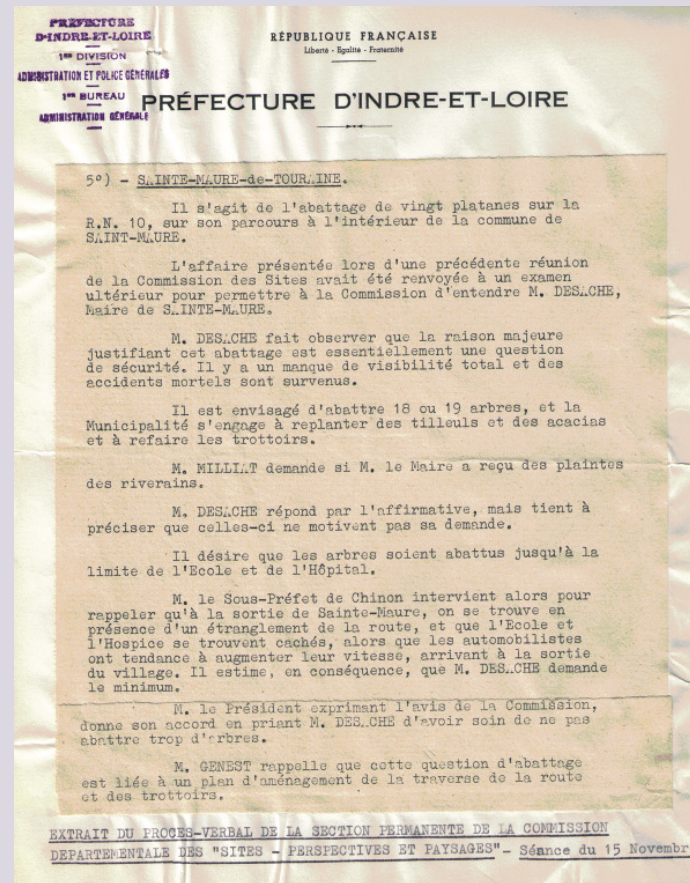
**1957** : la municipalité représente son dossier en s'appuyant cette fois sur des photographies. Lors de la séance de la Commission des Sites du 15 novembre, Marc Desaché, maire de la ville, expose ses arguments et évoque la sécurité comme raison majeure de cet abattage, le manque de visibilité ayant entraîné des accidents mortels. Le sous-préfet intervient en faveur de la commune. Le président de la Commission des Sites donne alors son accord.

**1960** : la municipalité demande la suppression de 49 autres platanes. Le préfet, après avis favorable des Ponts et Chaussées, autorise l'opération car elle s'inscrit dans la continuité des abattages précédents.

**1966** est la dernière année d'abattage, la Commission des Sites ayant donné son accord le 17 décembre 1965. Les platanes du côté gauche de la Route Nationale 10, à la sortie nord de l'agglomération en direction de Tours, sont supprimés pour réaliser le plan d'aménagement de la route qui est portée à 3 voies (2 montantes et 1 descendante).



Allée de platanes au niveau de l'école de filles - the planes trees along the girls' school - avenida de los plataneros a la altura de la escuela de chicas  
Crédits : photo de la route nationale, 1957, archives municipales - série Fi



Procès-verbal de la commission départementale des sites, perspectives et paysages (extrait), 15 novembre 1957 - report of the Commission of Sites, Perspectives and Landscape (extract), November 15<sup>th</sup>, 1957 - acta de la comisión de los Sitios (extracto), 15 de noviembre de 1957  
Crédits : archives municipales -1053



In the 1950's, National Road Number 10 was lined with beautiful plane trees which were planted during the 19<sup>th</sup> century everywhere except for the commercial areas.

They were eventually all cut down in the 1966 when the National Road became a four-lane road.

In November 2011, plane trees were replanted thanks to the restoration of the main road of Sainte-Maure de Touraine.

**August 28<sup>th</sup>, 1956** : a municipal consultation requests the services of the Department of Civil Engineering and the Commission of Sites to cut down 20 of the plane trees.

This request was motivated by the lack of visibility for people leaving school and going to the hospital.

On December 27<sup>th</sup>, 1956, the Commission of Sites refuses the demand and requests the trees be preserved as they are.

**1957** : the municipality raised the request again with pictures to prove the reality of the danger.

During the session of the Commission of Sites on November 15<sup>th</sup>, Marc Desaché, mayor, makes his arguments and raises safety as the major reason for the tree removal, the lack of visibility having caused fatal accidents.

The Subprefect gives his support to the municipality. Subsequently, the president of the Commission of Sites agrees with the tree removal.

**1960** : the municipality asks for the removal of another 49 plane trees. The Prefect, after receiving favorable notice from the Department of Civil Engineering, authorised the operation because of the previous tree removals.

**1966** was the last year of further tree removals, the Commission of Sites having given its agreement on December 17<sup>th</sup>, 1965.

The plane trees remaining on the National Road were cut down to enable a new road lay-out, with 3 lanes (2 rising and 1 descending), on the north side entrance of Sainte-Maure de Touraine.



Desde el siglo 19, majestuosos plátaneros bordeaban la Carretera Nacional 10, fuera de la parte comercial.

La construcción de cuatro carriles en los años 1960 provocó su desaparición (1950-1966)

Con motivo de la rehabilitación de la travesía de Sainte-Maure en noviembre de 2011, los plátaneros han vuelto a ser plantados de forma idéntica (misma variedad y posición).

**28 de agosto de 1956** : una deliberación municipal solicitó los servicios de «Camino canales y puerto» así como de la Comisión de los Sitios para suprimir 20 plátaneros.

Esta petición estaba motivada por la inseguridad que estos árboles representaban para el acceso a la escuela de chicas y del hospital-hospicio. La Comisión de los Sitios emitió una decisión desfavorable el 27 de diciembre de 1956 y pidió que los árboles fueran conservados en el estado en el que se encontraban.

**1957** : el ayuntamiento volvió a presentar la petición, esta vez con la ayuda de fotografías. Durante la sesión de la Comisión «Camino canales y puertos» del 15 de noviembre, Marc Desaché, alcalde de la ciudad, expuso los argumentos y evocó la seguridad como razón principal de la tala, la falta de visibilidad habiendo provocado accidentes mortales de circulación. El gobernador civil se pronunció a favor de la petición del ayuntamiento. El presidente de la Comisión dio entonces su acuerdo.

**1960** : el ayuntamiento solicitó que se suprimieran 49 plátaneros más. El gobernador civil, después de obtener el consentimiento de los servicios de «Camino canales y puertos» autorizó esta operación puesto que se inscribía en la continuidad de las talas realizadas anteriormente.

**1966** fue el último año de talas, con la autorización de la Comisión de los Sitios del 17 de diciembre de 1965. Los plátaneros del lado izquierdo de la Carretera Nacional a la salida del casco urbano dirección a Tours, fueron talados para proceder a la realización del plan de acondicionamiento de la carretera con la construcción de 3 carriles (2 de subida y uno de bajada).



Cette école est depuis sa construction en 1889 et jusqu'en 1968, une école primaire réservée aux filles. On l'appelle alors « l'école publique des filles ».

### L'établissement est composé de :

- deux classes divisées en 3 parties de 15 élèves chacune,
- une grande cour et un préau en face de la maison de la directrice,
- un petit jardin potager que les élèves volontaires peuvent cultiver,
- une salle où les enfants habitant loin dans la campagne alentour peuvent déjeuner.

Jusqu'aux années 1960, il n'y a pas de cantine ni de « dame de service » : les élèves apportent leur propre repas.

En 1956, le long bâtiment de gauche est construit pour accueillir plus d'élèves.

En 1968, l'établissement devient mixte et cesse d'être appelé « école publique de filles ».

Le conseil municipal dans sa séance du 27 janvier 1971, nomme l'école «Theuriet» en hommage au poète, romancier et auteur dramatique français André Theuriet.

L'école ferme ses portes en juin 1983 suite à la fusion avec l'école Voltaire, école spacieuse construite en centre-ville.

Renée Plumereau est la dernière directrice (1976 - 1983) de l'école Theuriet.

A la fin des années 2000, la bibliothèque municipale et le service enfance-jeunesse s'installent sur le site.

### La vie de l'école jusque dans les années 1960...

#### Une journée type :

Un peu avant le début de la classe quelques élèves sont désignés pour faire le ménage.

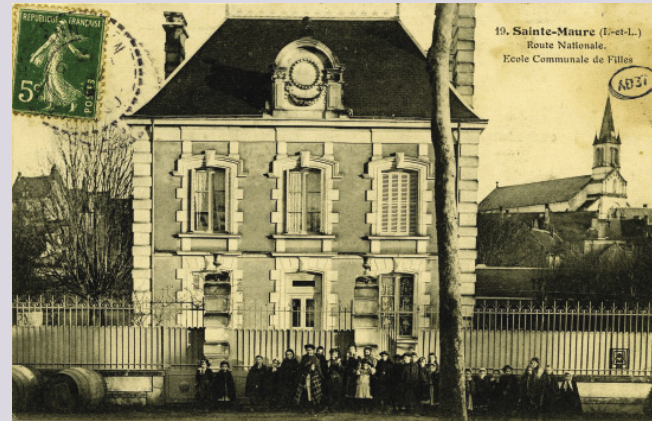
De 8h30 à 11h30 : cours de morale, de problème et dictée, avec une récréation vers 10h30

De 11h30 à 13h30 : pause déjeuner

De 13h30 à 16h30 : grammaire, rédaction et chant.

#### La semaine d'école :

Les enfants vont à l'école du lundi au samedi matin. Jeudi est le jour de repos. Aujourd'hui c'est mercredi.



Les élèves devant la maison de la directrice - the pupils in front of the house of the school director - los alumnos delante de la casa de la directora de la escuela  
Crédits : Sainte-Maure (I.-et-L.), Route nationale. Ecole communale de filles, non daté, archives départementales 37 - cote 10Fi226-0087



Photos de classe 1930, 1943 - class photo 1930, 1943 - fotos de classe 1930, 1943  
Crédits : photos de classe école communale de filles, collections particulières



Extension construite en 1956 - extension built in 1956 - extensión construye en 1956  
Crédits : photo école communale de filles, non daté, archives municipales, fonds photos



Since its construction in 1889 and until 1968, the school is a primary school reserved for girls. We call it "the girls' public school".

### The establishment consists of :

- two classes divided into 3 parts with 15 pupils each,
- a big yard and a court in front of the school director's house,
- a small kitchen garden which the pupils can choose to cultivate,
- a room for the children who live far away in the countryside to eat their lunch.

However until the 1960's, there is no canteen or service personnel : the pupils bring their own meal.

In 1956, the long left building is built to be able to welcome more pupils.

In 1968, the establishment becomes mixed and stops being called "girls' public school".

The city council in its session of January 27<sup>th</sup>, 1971, names the school "Theuriet" in homage to the poet, novelist, and French playwright André Theuriet.

The school closes its doors in June 1983 due to the fusion with the school Voltaire, the more spacious school built downtown.

Renée Plumereau was the last director (1976 - 1983) of the school Theuriet.

At the end of the 2000's, the library and the services for youths become established on the site.

### The life of the school in the 1960's ...

#### The schedule of a typical day :

A little before the beginning of class, some pupils are appointed to do the housework.

From 8:30 am to 11:30 am : course of morality, problem and dictation, with a break at about 10:30 am.

From 11:30 am to 1:30 pm : lunch break.

From 1:30 pm to 4:30 pm : grammar, writing, and singing.

#### The school week :

The children are going to the school from Monday to Saturday morning. Thursday is the day of rest. Today it is on Wednesday.



Esta escuela fue, desde su construcción en 1889 y hasta 1968, una escuela primaria para las chicas.

La llamábamos entonces « la escuela pública de las chicas ».

### El establecimiento constaba de:

- dos aulas divididas en 3 partes de 15 alumnos cada una,
- un patio de recreo con su cobertizo frente a la casa de la directora,
- un pequeño huerto que los alumnos voluntarios podían cultivar,
- una sala en la que los niños que vivían lejos en el campo podían almorzar.

Hasta los años 1960, no había ni cantina ni personal de servicio: los alumnos traían su propia comida.

En 1956 el edificio largo de izquierda fue construido para acoger a más alumnos.

En 1968 el establecimiento se volvió mixto y dejó de llamarse «escuela pública de chicas».

El ayuntamiento en su sesión del 27 de enero de 1971, nombró el conjunto «escuela Theuriet» en homenaje al poeta, novelista y autor dramático francés, André Theuriet. La escuela cerró sus puertas en junio de 1983 después de la fusión con la escuela Voltaire, vasta escuela construida en el centro de la ciudad.

Renée Plumereau fue la última directora (1976 - 1983) de la escuela Theuriet.

A fines de los años 2000, la biblioteca y el servicio de juventud se instalaron allí.

### La vida de la escuela hasta en los años 1960 ...

Un poco antes de la vuelta a las clases, algunos alumnos eran designados para limpiar las aulas.

De las 8h30 a las 11h30 : curso de moral, de cálculo y dictado, con un recreo hacia las 10h30.

De las 11h 30 a las 13h 30 : comida.

De las 11h30 a las 16h30 : gramática, redacción y canto.

#### La semana de escuela :

Los niños iban a la escuela del lunes al sábado por la mañana. El jueves era el día de descanso. Hoy es el miércoles.



### Son origine

Elle remonte à 1750 au moment de la création de la route d'Espagne.

En 1885, après accord du conseil municipal, un canal souterrain est creusé pour permettre à l'établissement de déverser ses eaux ménagères dans la Louine, le petit cours d'eau voisin, et non plus dans le caniveau de la route.

### Anecdote

En 1943, 1944, 1945 et 1947, Yolande Logelin, la fille des propriétaires remporte quatre titres de Championne de France en tennis de table simple. Elle monte également sur le podium pour le double dames (1943, 1944) et le double mixte (1947).

### Le premier cinéma de la commune

En mai 1942, dans la salle de bal de l'hôtel-restaurant du Cheval Blanc, Roger et Thérèse Proux créent le premier cinéma de la commune. Le 12 octobre de la même année, ils cèdent leur fonds de commerce à André et Paulette Diguët pour 30 000 francs.

Deux ans plus tard, le 8 novembre 1944, André-Lucien Leportier reprend le cinéma pour 250 000 francs.

Pendant la guerre, le cinéma continue la projection des films précédés, comme dans l'ensemble de la France occupée, par des courts métrages de propagande allemande nazie.

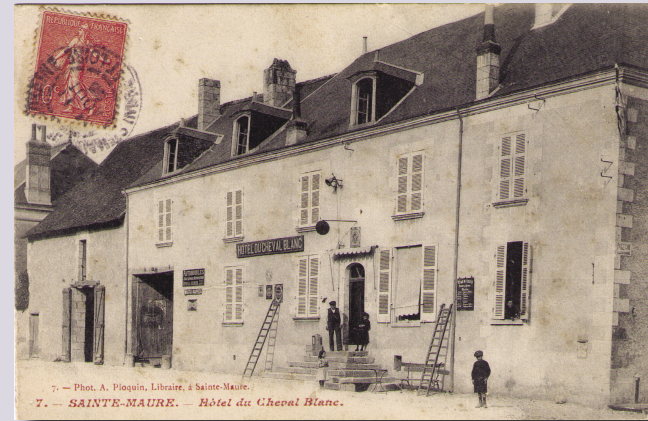
Le Sélect pouvait accueillir jusqu'à 100 personnes mais les spectateurs étaient alors un peu serrés !

### Anecdote

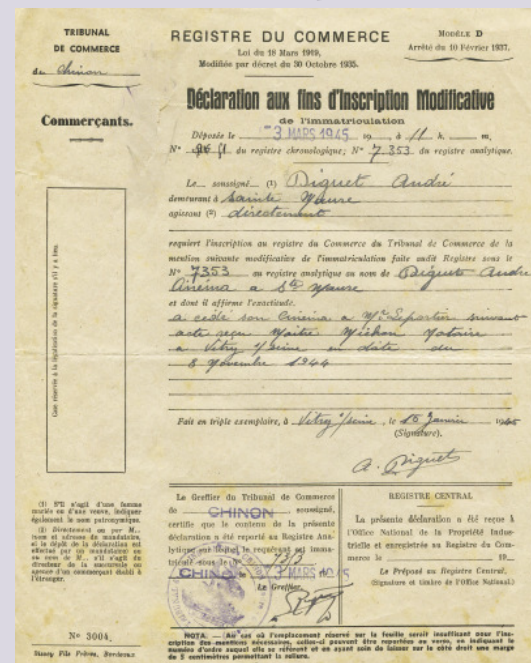
Mme Mery, une des ouvreuses du cinéma, a marqué les mémoires des spectateurs car elle éclairait les retardataires avec sa lampe torche, avant de les accompagner à leur place.

A cette époque, les ouvreuses vendaient aussi pendant les entractes des « bonbons, des esquimaux et des chocolats ».

Dans les années 1970, le cinéma ferme car il n'est plus assez fréquenté.



Hôtel du Cheval Blanc - hotel of the White Horse - hotel del Caballo Blanco  
Crédits : SAINTE MAURE - Hôtel du Cheval Blanc, A. Ploquin, Librairie Sainte-Maure, non daté, archives municipales - série Fi



Acte de vente du fonds de commerce du cinéma le Sélect - bill of sale for the cinema Sélect - escritura de venta del cine « Select »  
Crédits : Déclaration aux fins d'inscription modificative, 15 janvier 1945, Greffe du Tribunal de Commerce, collection particulière



Le Cheval Blanc - the White Horse - el Caballo Blanco  
Crédits : Hôtel Restaurant du Cheval Blanc, non daté, édition Gaby, collection particulière



### Its origin

It goes back to 1750 at the time of the creation of the Road of Spain.

In 1885, an underground canal is dug after an agreement by the city council to allow the establishment of pour its waste water in the Louine River rather than in the road gutter.

### Anecdote

In 1943, 1944, 1945 and 1947, Yolande Logelin, daughter of the owners wins four championship titles for France in singles table tennis.

She also climbs the podium for the ladies' doubles (1943, 1944) and double mixed (1947).

### The first cinema of the city

In May, 1942, in the ballroom of the hotel of The White Horse, Roger and Thérèse Proux create the first cinema of the city.

On October 12<sup>th</sup> of the same year, they sell their business to André and Paulette Diguët for 30,000 francs.

Two years later, on November 8<sup>th</sup>, 1944, André-Lucien Leportier takes over the cinema for 250,000 francs.

During the Second World War, the cinema keeps on playing movies, like everywhere in occupied France, with short films of Nazi German propaganda.

The Select cinema could welcome up to 100 people but the spectators were all packed in !

### Anecdote

Spectators remember Mrs. Mery, one of the ushers of the cinema, moreover if they were arriving late. She welcomed the latecomers with her flashlight in their face before bringing them to their seat.

The ushers also sold during the interlude "candies, Eskimos ice cream and chocolates".

In the 1970's, the cinema closes due to a lack of business.



### Su origen

El se remonta al año 1750 en el momento de la creación del camino a España.

En 1885, un canal subterráneo fue cavado después del acuerdo del ayuntamiento para permitir al establecimiento verter sus aguas residuales en el río Louine y ya no en la reguera de la calle.

### Anécdota

En 1943, 1944, 1945 y 1947, Yolande Logelin, hija de los propietarios, ganó cuatro títulos de Campeona de Francia en tenis de mesa simple.

También subió sobre el podio para el doble femenino (1943, 1944) y el doble mixto (1947).

### El primer cine de la ciudad

« El Selecto » situado en el salón de baile del hotel del Caballo Blanco, fue el primer cine de la ciudad creado en mayo de 1942 por Roger et Thérèse Proux.

El 12 de octubre del mismo año, cedieron su fondo de comercio a André y Paulette Diguët por 30 000 francos. Dos años después, el 8 de noviembre de 1944, ellos lo cedieron a André-Lucien Leportier por 250 000 francos.

El cine continuó proyectando películas durante la segunda guerra mundial. Así como en toda Francia ocupada, unos cortometrajes de propaganda alemana nazi se presentaban antes de cada película.

El Selecto podía acoger hasta 100 personas pero los espectadores disponían de poco espacio!

### Anécdota

La Señora Mery, una de las acomodadoras del cine, marcó las memorias de los espectadores porque, a los retrasados, les deslumbraba con su lámpara portátil, antes de acompañarlos a su asiento.

Las acomodadoras vendían también, en aquella época, durante los descansos « caramelos, helados y chocolates ».

En los años 1970, el cine cerró por una baja de frecuentación.



# Sainte-Maure de Touraine

12/12

## Hôtel-restaurant

Cet hôtel-restaurant est composé de deux bâtiments datant des années 1870 qui ont chacun leur histoire...

**A droite :** cette maison appartient pendant plusieurs générations à la famille Ploquin. Dès 1870, Auguste y exerce le métier de charron\*. Alphonse, son fils prend ensuite sa succession. Après 1918, Eugénie, la femme d'Alphonse ouvre un café à côté de l'atelier : le Café des sports.

**Juste à côté,** (bâtiment de gauche) vers 1895, Rose Picault ouvre une auberge baptisée Hôtel de l'Etoile.

Joseph Basile prend la suite dans les années 1910. Dans son café, il joue les médiateurs et tente de régler les problèmes de voisinage contre une rémunération.

En 1921, Joseph devient géomètre et c'est son épouse Augustine qui gère l'hôtel.

En 1929, Jean et Gabrielle Verdan en prennent la gestion.

Chez les Ploquin, dans les années 1935, le fils Alphonse, charron de métier, succède à ses parents (Alphonse et Eugénie). En 1953, Renée, son épouse, affectueusement appelée « la mère Ploquin », rachète l'Hôtel de l'Etoile voisin aux époux Verdan pour agrandir le Café des Sports.

### Anecdote

Le peintre français Maurice Utrillo (1883-1955) et sa femme ont dormi ici une nuit en 1942 pendant l'Occupation, avant de rejoindre leur maison d'Angoulême. Certains prétendent que, manquant d'argent, il aurait réalisé une peinture de l'établissement pour payer son séjour. Il n'en est rien, en effet, arrivé au volant de sa voiture « Packard », Maurice Utrillo n'était pas dans le besoin.

Cette toile a sûrement été peinte à partir d'une carte postale que Maurice Utrillo aurait achetée en souvenir de la ville. Elle a été utilisée pour illustrer des boîtes de chocolats « Marquise de Sévigné ».

Ensuite, l'hôtel-restaurant change de nom et de propriétaire plusieurs fois : La Gueulardière avec Gérard Ploquin, fils de Renée ; le Mandarin en 2007, Le Relais des Saveurs en 2011.

\* Pour en savoir plus sur le métier de charron, allez voir le panneau n°6

# MEMOIRE DE... La Route Nationale 10

## n° 67 bis



L'Etoile tenue par Picault ; à côté, l'atelier de charron Ploquin - the Star held by Picault ; near, cartwright Ploquin's workshop - la Estrella tenuta por Picault ; al lado, el taller de carretero Ploquin

Crédits : Fin XIX, archives municipales - série Fi



Chambres confortables, Electricité, Cuisine recommandée, Prix modérés, Basile Propriétaire - comfortable bed-rooms, electricity, good cooking, moderate prices, Basile owner - habitaciones confortables, electricidad, cocina gastronómica, precios moderados, Proprietario Basile

Crédits : Hôtel de l'Etoile, Route Nationale Paris-Bordeaux, SAINTE-MAURE (I.-et - L.), non daté, archives municipales - série Fi



Reproduction d'une toile de Maurice Utrillo utilisée pour décorer des boîtes de chocolats - reproduction of a Maurice Utrillo's painting, used to decorate chocolate boxes - reproducción de un cuadro de Maurice Utrillo, que servía para adornar cajitas de chocolate

Crédits : Maurice Utrillo, chocolat Marquise de Sévigné, collection particulière

# MEMORIES OF... ...the National Road Number

## Hotel - Restaurant No 67 Bis



This hotel-restaurant is composed of two buildings from the 1870's. Each part has its own history.

**On your right :** this house belongs to several generations of the Ploquin's family. From 1870, Auguste works here as a cartwright\*. Alphonse, his son, takes over the workshop. After 1918, Eugénie, Alphonse's wife, opens a coffee shop next to the workshop called Sports Café.

**Next to it** (on the left), around 1895, Rose Picault opens an inn called Star hotel.

Joseph Basile takes over it during the 1910's. In the café, he tries to solve the neighborhood's problems as a mediator.

In 1921, Joseph becomes a land surveyor and his wife, Augustine, runs the hotel.

In 1929, Jean and Gabrielle Verdan become the hotel managers.

In the Ploquin's place, around 1935, Alphonse Junior, the son and also a cartwright, takes over his parents' business.

In 1953, Renée, his wife, affectionately called "mother Ploquin", buys the Star Hotel next door from the Verdan couple to enlarge the Sports Café.

### Anecdote

The French painter Maurice Utrillo (1883-1955) and his wife slept one night in this hotel in 1942 during the Period of Occupation. They were driving to their house in Angoulême. Some claim that, lacking money, he would have painted the establishment to pay for his bedroom. This is not the case since he drove a "Packard" car, Maurice Utrillo was not needy.

This painting was certainly painted from a postcard Maurice Utrillo bought in memory of the city.

It was used to illustrate "Marquises de Sévigné" chocolate boxes.

This hotel regularly changes its name and its owners : Gueulardière with Gérard Ploquin, Renée's son ; the Mandarin in 2007 ; The Flavors' Relay in 2011.

\* to learn more about a cartwright's job, feel free to go up to panel no 6

# MEMORIAS DE... ...la Carretera Nacional 10

## Hotel-restaurante n° 67 bis



Este hotel-restaurante consta de dos edificios de los años 1870. Cada uno tiene su propia historia

**A la derecha :** esta casa perteneció durante varias generaciones a la familia Ploquin. En 1870, Auguste instaló en ella un taller de carpintero de carros\*. Su hijo Alphonse siguió el oficio. Después de 1918, Eugénie, la esposa de Alphonse abrió un café al lado del taller : el Café de los deportes.

**Justo al lado** (edificio de la izquierda) hacia 1895, Rosa Picault abrió un hostel bautizado Hotel de la Estrella.

Joseph Basile le sucedió en los años 1910. En su café, intentaba resolver, contra remuneración, los problemas de vecindad, sirviendo de mediador.

En 1921, Joseph vino a ser geómetra y su esposa Augustine administraba el hotel.

En 1929, Jean y Gabrielle Verdan eran los dueños.

En la casa de la familia Ploquin, en los años 1935, el hijo Alphonse, carpintero de carros sucedió a sus padres (Alphonse y Eugénie).

En 1953, Renée, su esposa, afectuosamente llamada « la madre Ploquin », compró el Hotel de la Estrella, vecino, a los esposos Verdan, para ensanchar el Café de los deportes.

### Anécdota

El pintor francés Maurice Utrillo (1883-1955) y su esposa, pasaron allí una noche, durante la Ocupación, en 1942, antes de juntar su casa de Angoulême. Algunos pretenden que, careciendo de dinero, habría realizado una pintura del hotel para pagar su estancia.

Pero no es la verdad. Maurice Utrillo no estaba necesitado y a que llegó a Sainte-Maure con su coche, un «Packard».

Se piensa que Maurice Utrillo pintó esta tela inspirándose de una postal que habría comprado como recuerdo de la ciudad. Ha sido utilizada para ilustrar cajitas de chocolates «Marquise de Sévigné».

Después, este hotel cambió regularmente de nombre : La Gueulardière con Gérard Ploquin, hijo de Renée ; el Mandarin en 2007, la Parada de los Sabores en 2011.

\* para conocer más sobre el oficio de carpintero de carros, puede usted ir hasta el tablero n° 6

