



HAL
open science

Vendôme : étude chrono-chorématique

Gael Simon

► **To cite this version:**

| Gael Simon. Vendôme : étude chrono-chorématique. M@ppemonde, 2010. ⟨hal-02999645⟩

HAL Id: hal-02999645

<https://hal.science/hal-02999645v1>

Submitted on 10 Nov 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Vendôme : étude chrono-chorématique

Gaël Simon

UMR 6173 CITERES (CNRS, Université de Tours)

Avertissement

Cette étude de cas s'inscrit dans le cadre du dossier thématique « Chrono-chorématique urbaine ». Pour la démarche d'ensemble, voir l'article « *E pluribus urbibus una*. Modéliser les trajectoires de villes ». Pour le mode d'emploi, voir l'article « Une frise-modèle du temps long urbain ».

Résumé.— L'étude chrono-chorématique de Vendôme du VI^e au XI^e siècle a mis en évidence la trajectoire urbaine d'une ville qui peut être considérée comme l'archétype de ces villes moyennes qui constituaient et constituent encore le réseau urbain secondaire. La confrontation entre modèle spécifique et chorotype a permis de mettre en exergue les points communs et surtout les différences existant entre ces deux modèles obtenus et de mieux comprendre les spécificités de l'objet d'étude.

Carte • Centre national d'archéologie urbaine • Chorème • Chrono-chorématique • Frise chronologique • Modélisation • Morphologie • Périodisation • Topographie historique • Vendôme • Ville moyenne • Zone humide

Abstract.— **Vendôme: A chrono-chorematic study.**— The chrono-chorematic study of Vendome from the sixth to eleventh century has highlighted the trajectory of an urban center that can be regarded as the archetype of average mid-size towns, which were and still are the building blocks of secondary urban networks. Confronting specific models and chorotypes has helped to highlight not only the commonalities, but more especially the differences between these two created models. This enables a better understanding of the object of study.

Abstract • Centre national d'archéologie urbaine • Chorem • Chrono-chorematic • Historic topography • Humid zone • Map • Mid-size town • Morphology • Periodisation • Timeline • Vendôme

Resumen.— **Vendôme : estudio crono-corematico.**— El estudio crono-corematico de Vendôme del siglo VI al siglo XI pone en evidencia la trayectoria urbana de una ciudad que se puede considerar como el arquetipo de estas ciudades medianas que han conformado todavía hasta ahora la red urbana secundaria. La confrontación entre modelo específico y cronotipo hace resaltar los puntos comunes y sobretodo las diferencias entre los dos modelos obtenidos, permitiendo un mejor entendimiento de las especificidades del objeto del estudio.

Carta • Centro nacional de arqueología urbana • Ciudad mediana • Corema • Crono-corematica • Frisa cronológica • Modelización • Morfología • Periodización • Topografía histórica • Vendôme • Zona húmeda

Vendôme, actuelle sous-préfecture du Loir-et-Cher, n'a cessé de se transformer au cours des 1500 ans que couvre l'étude. L'espace urbanisé a varié de 1,5 ha à 70 ha entre le haut Moyen Âge et le XIX^e siècle et de 70 à 1000 ha entre le XIX^e siècle et aujourd'hui. Même si nous sommes loin de la mégalopole, ces chiffres rendent bien compte de la croissance urbaine et des transformations que connut la ville.

Nichée dans un méandre du Loir, dans la plaine inondable, en contrebas d'un éperon d'une trentaine de mètres de hauteur, l'agglomération vendômoise est édiflée sur un site qui peut nous apparaître aujourd'hui défavorable à l'installation humaine. Néanmoins, les recherches récentes menées par le Groupe d'histoire des zones humides indiquent que ces dernières furent très tôt utilisées par l'homme et que nombre d'agglomérations y ont été établies.

Passage des modèles théoriques aux chorotypes					
Épisodes	Adaptation au niveau hiérarchique		Site	Spécialisations	Chorotypes
	Éléments supprimés du modèle théorique	Éléments se retrouvant dans le chorotype			
3: La cité enclose, ville réduite				Aucune spécialisation connue	
4: La ville multiple				Économique consommatrice d'espace: meunerie	
5: La ville réunie				Économique consommatrice d'espace: meunerie et tannerie Ville de pèlerinage: pèlerinage de la Sainte-Larme	
6: La ville royale				Ville de pèlerinage: Pèlerinage de la Sainte-Larme	
7: La ville industrielle				Ville d'état où l'industrie se développe peu	
8: La ville de l'automobile				Ville TGV	

1. Transformation des modèles théoriques par la combinaison de critères-typés

À l'écart des principaux axes de communication — sur l'axe secondaire Paris-Tours par le plus « court chemin » qu'est la vallée du Loir — Vendôme a été et est encore une ville intermédiaire rayonnant sur un espace infrarégional.

L'étude chrono-chorématique se fait donc en trois étapes :

- la démarche de modélisation de l'espace urbain de la carte topographique au modèle spécifique (tableau/poster) ;
- la construction du chorotype (fig. 1, transformation du modèle théorique par la combinaison de critères-types que sont les effets de site, la spécialisation de la ville et le niveau hiérarchique) ;
- la mise en évidence des points communs et des différences entre le modèle spécifique Vendômois et le chorotype de la ville théorique qui s'en rapproche le plus.

Chaque partie est donc conçue de la manière suivante : en premier lieu un exposé de la topographie historique qui permet de comprendre les étapes et les choix dans la constitution du modèle spécifique. Puis, la mise en évidence du type de ville et la construction du chorotype associé qui est au final confronté au modèle spécifique.

Un héritage antique ?

L'archéologie a révélé une agglomération secondaire antique à 1,5 km à l'est du centre-ville actuel. Des photos aériennes et des fouilles anciennes ont mis en évidence plusieurs édifices publics majeurs dans cette zone (temple, thermes et théâtre). Les recherches actuelles sur les agglomérations secondaires montrent que ces ensembles n'étaient pas de simples lieux de réunions pour l'élite locale mais pouvaient comprendre de l'habitat. S'il est encore difficile de les nommer « villes », il est maintenant difficile d'y voir de simples établissements ruraux. Dans le cas d'Areines, aucune structure d'habitat n'a été révélée en l'absence de fouilles. Bien que la théorie d'un repli de l'agglomération antique de plaine sur un site d'éperon au cours du IV^e siècle soit séduisante, rien aujourd'hui ne prouve le transfert entre les deux sites et encore moins la continuité d'occupation entre Antiquité et haut Moyen Âge. L'agglomération d'Areines ne peut donc pas être considérée comme la première phase d'un développement urbain mais seulement comme un héritage.

L'étude ne débute donc qu'au VI^e siècle avec la première mention écrite de Vindocino dans le traité d'Andelot.

Phase A — Le castellum, agglomération réduite

Topographie historique

Cette première phase est la moins bien renseignée : les sources écrites sont rares et les fouilles archéologiques peu nombreuses. Néanmoins, l'agglomération est citée au VI^e siècle par Grégoire de Tours sous le terme de *castellum*, qui correspondrait à une agglomération secondaire fortifiée (Hervé, 2003). Un talus d'une dizaine de mètres de hauteur, antérieur au XI^e siècle (Bryant, 2008) et barrant l'éperon pourrait constituer les fortifications de cet ensemble qui ceinturerait un espace de 1,5 ha. Le rôle de carrefour entre les voies (Chartres-Tours/Chartres-Angers/Le Mans-Orléans) structure le réseau viaire.

Relevant du diocèse de Chartres, l'agglomération est un centre administratif secondaire qui contrôle un espace infrarégional comme le prouve la cession du territoire vendômois au roi Gontran en 587, la mention du *pagus Vindocinenses* cité

à la fin du VII^e siècle dans la Vie de saint Leufriad (Barthélemy, 1993) et les monnaies mérovingiennes portant la mention de Vindocini. Bien qu'aucune trace d'habitat n'ait été retrouvée en l'absence de fouilles ou en raison de notre incompréhension du phénomène des terres-noires, la présence de trois zones d'inhumations du haut Moyen Âge et de deux églises autorise la figuration de zones d'habitat dans le *castellum* et autour des lieux de culte.

Chorotype et confrontation

Vendôme apparaît donc comme le relais administratif d'un pouvoir supérieur, dont la taille est en deçà de celle des capitales de cité. Les infrastructures chrétiennes y sont moins nombreuses et aucune spécialisation n'est reconnue en l'état des connaissances.

L'application de ces critères au modèle théorique nous a permis de réaliser le chorotype de la ville moyenne, relais d'un pouvoir dans une zone humide en contrebas d'un éperon et sans spécialisation.

La confrontation avec le chorotype est assez convaincante ; la présence d'une enceinte enserrant une agglomération restreinte caractérise ce moment de la trajectoire urbaine. L'absence d'un marché s'explique très certainement par un effet de source.

Phase B — La ville bipartite

Topographie historique

À partir du IX^e siècle, le niveau hiérarchique de l'agglomération est mieux connu. Siège d'un archidiaconé et chef-lieu d'un comté, Vendôme a, à sa tête, des comtes qui jouèrent un rôle non négligeable dans la réussite des Capétiens. Leur domaine ne se réduit pas à Vendôme mais comprend aussi Melun, Corbeil et Paris, d'où le symbole politique développé pour matérialiser le château (Barthélemy, 1992 ; Guillot, 1972).

En contrebas de ce dernier, le *vetus castrum*, ceint de murs et traversé par la rue des Vassaux (*rua vassalorum*), se distingue dans la trame urbaine par la première différenciation sociale attestée.

Au nord, dans la plaine inondable, les traces d'une planification urbaine ont pu être révélées. Cette planification se matérialise par deux éléments, l'établissement d'un réseau viaire régulier et le creusement d'un fossé. La trame viaire ainsi que plusieurs mentions de bourgs indiquent une densification de cet espace. Le carrefour structure toujours le réseau viaire.

Enfin, le grand nombre de moulins dans l'agglomération (une dizaine pour le début du XI^e siècle), qui nécessitent un approvisionnement en eau régulier, fait de Vendôme une « petite Venise » (Guillerme, 1983). La présence de plusieurs foires d'intérêt local confère à la ville une place économique centrale à l'échelle du comté.

Modèle spécifique, chorotype et confrontation

Le degré d'urbanité de Vendôme reste le même malgré une accession du point de vue politique au titre de chef-lieu de comté. Les sources nous révèlent une activité économique consommatrice d'espace : la meunerie. Vendôme apparaît donc comme une ville moyenne dans une zone humide en contrebas d'un talus avec une activité économique consommatrice d'espace.

La confrontation du chorotype et du modèle spécifique met en exergue l'absence d'enceinte entourant le bourg et un moindre accroissement démographique. Ces différences peuvent s'expliquer soit par un effet de sources soit par une spécificité locale.

Phase C — La ville multiple

Topographie historique

Si la ville était bipartite au cours de la phase précédente, elle devient bien multiple durant cette phase. En effet, l'événement majeur que constitue la fondation de l'abbaye de la Trinité en 1040 par Geoffroy Martel fait de Vendôme une ville multiple possédant deux pôles de développement (Johnson, 1981). L'abbaye nouvellement créée reçoit de nombreux privilèges et gère un ample patrimoine foncier (Barthélemy, 1993). Pour satisfaire les besoins de cette nouvelle communauté monastique, d'une centaine de moines, un bourg est fondé au nord, appelé Bourg-Neuf. Bien qu'intégré à l'espace urbain antérieur, le Bourg-Neuf et l'abbaye sont construits en un territoire autonome au cours du XI^e siècle par les moines de l'abbaye. Ce faisant, les gens de la Trinité échappent au contrôle local (justice comtale, taxes). Ainsi coexistent sur le même espace deux ensembles, qui entrent régulièrement en conflit. En parallèle, le pouvoir comtal établit la collégiale Saint-Georges dans l'enceinte du château. Au cours du XII^e siècle, une maison templière est installée à l'entrée de l'agglomération, remplacée en 1223 par un couvent mendiant.

Type de ville (modèle spécifique)

L'établissement d'un deuxième pôle par la fondation de l'abbaye compense en partie le déficit en établissements religieux et modifie profondément le paysage urbain. La ville reste néanmoins un centre infrarégional. Dès lors, Vendôme apparaît comme une ville de rang secondaire à l'échelle régionale, en contrebas d'un éperon dans une plaine inondable, utilisée pour l'établissement de canaux servant à l'industrie meunière.

La confrontation du modèle spécifique et du chorotype révèle comme à la phase précédente l'absence d'enceinte qui peut s'expliquer par l'absence de données. Néanmoins, la structure multiple de la ville qui caractérise cet épisode est bien présente à Vendôme même si elle ne se matérialise pas par une enceinte.

Phase D — La ville réunie

Topographie historique

Dès 1229, sous l'impulsion comtale la mise en défense de la ville est décidée : une enceinte enfermant 25 ha est érigée (Pasquier, 2005) ainsi que le creusement des « arrière-fossés » qui accroît le réseau hydrographique de la ville en protégeant le Nord de l'agglomération. La fondation d'un hôtel-Dieu au XIII^e siècle et la reconnaissance d'un corps de ville par le comte en 1467 sont des manifestations de la prise de conscience de la population urbaine. La plaine inondable étant un frein à l'expansion vers l'est et l'ouest, la ville s'étend vers le nord. C'est dans cette partie qu'est créée une nouvelle paroisse (Marcos, 1992). L'essor économique de la ville, avec le développement de l'industrie du cuir et du textile le long des multiples bras du Loir, entraîne une densification des faubourgs sud et du centre-ville.

Enfin, le développement du pèlerinage de la Sainte-Larme entraîne une restructuration de l'espace urbain. En effet, la route principale, qui arrivait auparavant dans l'axe du vallon, passe maintenant par la rue du Change qui mène directement à l'abbaye. La traversée de Vendôme se fait dorénavant par un tracé en baïonnette. Ce tracé va structurer pendant longtemps l'armature viaire de la ville, puisque la route royale puis la nationale 10 reprendront ce tracé.

Le *vetus castrum* de la phase B est transformé progressivement en quartier canonial par les chanoines de la collégiale Saint-Georges qui y remplacent les chevaliers. Cet espace reste un lieu d'habitat privilégié.

Type de ville (modèle spécifique)

D'un rang toujours intermédiaire, Vendôme se spécialise dans deux domaines : l'industrie du cuir qui rayonne à l'échelle nationale voire internationale et le pèlerinage à portée plus régionale. La ville est donc toujours une ville moyenne dans le réseau des Bonnes Villes en contrebas d'un éperon dans une plaine inondable favorisant l'établissement de tanneries.

Le modèle spécifique et le chorotype sont très proches, la différence porte sur un accroissement démographique moindre à Vendôme.

Phase E — La ville ducale

Topographie historique

La création d'un collège en 1623, dirigé par les Oratoriens, l'installation de trois établissements de la Contre-réforme (Capucins, Calvairiennes et Ursulines), l'embellissement du château et la création d'une rampe monumentale reliant ce dernier à la ville représentent les changements les plus significatifs du paysage urbain (Wagret, 1984). Ces créations sont encouragées par les Bourbons-Vendôme qui veulent faire de leur ville une petite capitale. C'est aussi le temps de l'apogée économique : l'industrie du cuir, et plus particulièrement la ganterie, y occupe la première place. La noblesse locale vient s'établir en ville et y construit des hôtels particuliers à l'écart des rues fréquentées.

L'enceinte érigée à la phase précédente est toujours présente, mais elle n'est plus un élément défensif puisque de nombreuses ouvertures ont déjà été pratiquées pour accéder au Loir. La mise en défense de la ville devient dès lors plus complexe (Marcos, 1992).

Type de ville (modèle spécifique)

Les spécialisations héritées de la phase précédente perdurent. La ville est toujours de rang intermédiaire, spécialisée dans une industrie consommatrice d'espace et dans le pèlerinage. Le modèle spécifique est comme dans la phase précédente très proche du chorotype. La différence porte sur la présence de l'enceinte. En effet, même si celle-ci est toujours en partie en élévation durant cette phase sa fonction militaire disparaît au profit d'une fonction symbolique délimitant un dehors et un dedans.

Phase F — La ville royale

Topographie historique

Le rattachement du duché à la Couronne en 1723 entraîne une diminution de l'activité administrative. Le départ d'un certain nombre d'officiers et l'affaiblissement de l'industrie du cuir provoquent une diminution du commerce (Wagret, 1984). La désaffectation du château qui devient carrière de pierre (Pasquier, 2000), l'agrément de la ville par l'aménagement de promenades et la lutte contre les inondations par le rehaussement des berges transforment le paysage urbain.

Le rôle militaire de l'agglomération croît avec la promotion du collège au titre de lycée militaire en 1776 et par l'implantation de plusieurs casernes en périphérie de la ville.

La croissance démographique est cependant relativement faible et se concentre surtout dans le faubourg nord le long de la nouvelle route royale de Paris à l'Espagne. Cette dernière ne restructure pas l'espace urbain à l'intérieur de la vieille ville et emprunte le tracé en baïonnette hérité de la phase D.

Type de ville (modèle spécifique)

Le pèlerinage perdure alors que l'industrie du cuir est délocalisée. La ville rayonne toujours sur un espace infra-régional.

Les différences entre le modèle spécifique et le chorotype sont minimales : seule la présence d'un figuré ponctuel politique développé qui matérialise le lycée militaire différencie le modèle vendômois du chorotype.

Phase G — La ville de service

Topographie historique

Le changement d'échelle est caractéristique de cette phase. La croissance démographique est importante surtout au nord de la ville, dans le nouveau quartier autour de la gare créée en 1867. La voie de chemin de fer matérialise la limite nord de l'urbanisation pour cette période. La gare, bien que polarisant l'activité économique, n'eut qu'une portée limitée dans l'essor industriel. En effet, aucune grande industrie ne s'implante en ville et seul le travail du cuir perdure. C'est la campagne qui profitera le plus de ce nouveau moyen de communication par l'exportation du blé et du vin vers Paris (Vassort, 1995).

D'un point de vue politique, Vendôme n'est déclarée que sous-préfecture du Loir-et-Cher. Les casernes de la phase précédente sont regroupées dans les locaux de l'ancienne abbaye devenue quartier Rochambeau.

Type de ville (modèle spécifique)

La ville ne connaît pas d'industrialisation massive malgré un accroissement démographique. Elle reste un centre administratif local à l'échelle de l'arrondissement.

Le modèle spécifique et le chorotype s'avèrent très proches, l'écart se caractérise par l'absence de constructions de bâtiments publics (sous-préfecture, caserne) à l'extérieur de la ville, ces derniers réutilisant des bâtiments existants du centre-ville.

Phase H — La ville des mobilités différentielles

Topographie historique

L'enjeu principal d'après-guerre a consisté en la reconstruction d'une partie étendue du centre-ville, détruite en 1940 par les troupes allemandes (11 % des logements détruits), et en la réhabilitation de quartiers insalubres. N'ayant pas permis de répondre au besoin de plus en plus pressant en logements, la municipalité a décidé, en 1959, la construction d'un nouveau quartier mêlant habitat pavillonnaire et habitat collectif (Les Rottes), et regroupant en 1982 près de 48 % de la population vendômoise.

Cette population trouve des emplois dans les nouvelles industries, regroupées dans de vastes zones industrielles. Certaines s'établissent à Vendôme (Bel, Nacam, De Dietrich...), d'autres déjà présentes en centre-ville se développent telles que les Presses universitaires de France (Davy *et al.*, 2007). En parallèle, on établit des zones commerciales qui concurrencent les commerces du centre-ville. Ce dernier se

fossilise du fait du développement de la patrimonialisation. Il est soustrait au trafic routier par la création d'une déviation en 1976, qui fait disparaître les « bouchons de Vendôme ». L'urbanisation des plateaux n'a débuté que dans les années 1980 : elle reste cependant minime par rapport à l'étalement urbain que connaît la vallée. Même si des logements sont construits en zone inondable, la plaine alluviale reste un frein au développement urbain.

L'arrivée en 1990 du TGV transforme le rapport à Paris. Des entreprises parisiennes délocalisent une partie de leurs activités et s'installent dans un parc technologique (Manceau Assurance...), entraînant une mutation du tissu économique (SMAV, 2007).

Vendôme maintenant à 42 minutes de Paris est intégrée à la grande couronne parisienne. Les migrations pendulaires des « TGVistes » entre les deux villes ne cessent d'augmenter depuis 1990, évitant ainsi à la station de « Vendôme-Villiers » la réputation de « gare des betteraves » donnée à la gare d'Ablaincourt-Pressoir en Picardie.

Les villages des alentours connaissent un nouvel essor. Vendôme et huit communes périphériques créent, en 1992, une mission intercommunale du Vendômois, transformée en 1993 par la loi sur l'Administration territoriale de la République en communauté de communes du Pays de Vendôme.

La construction d'une rocade à l'ouest de l'agglomération pour relier la N10 à la route du Mans (D957) est en cours, afin de désengorger la nationale.

La ville, s'affirmant comme un centre régional rayonnant sur une aire de 70 000 habitants est dépendante dans certains domaines (universitaire, sanitaire, services spécialisés) de Tours mais s'affirme comme un pôle culturel régional concrétisé par des structures de spectacle (Minotaure) et des festivals importants pour une ville de cette taille (Promenades photographiques, Rockomotives, festival du Film...).

Type de ville (modèle spécifique)

Toutes les caractéristiques des phases précédentes perdurent. La ville reste la place centrale d'un arrondissement. Néanmoins la liaison avec la ligne grande vitesse fait entrer Vendôme dans une catégorie de villes bien particulières, « les villes TGV », possédant une gare qui polarise une partie de l'activité économique. Les deux modèles s'avèrent quasiment identiques. Vendôme est très proche de ce qu'est en théorie une ville moyenne de vallée sans spécialisation particulière.

Conclusion

L'étude chrono-chorématique de Vendôme a permis d'analyser ce lieu et sa trajectoire dans la longue durée à travers la relation qu'entretiennent l'espace urbain, les fonctions et les centralités. Ville moyenne, Vendôme le fut des origines (peut-être gallo-romaines) jusqu'à aujourd'hui, à l'inverse d'autres villes qui apparaissent à la fin du haut Moyen Âge et qui atteignent une taille et un niveau hiérarchique supérieur très rapidement ; ou de villes chefs-lieux de cité durant l'Antiquité et qui disparaissent durant le haut Moyen Âge. La constance du degré hiérarchique de la ville a permis grâce à la confrontation d'une série de chorotypes (répondant aux critères de site, de spécialisation et de niveau hiérarchique) au modèle spécifique, d'enrichir la collection des chorotypes en validant ceux de la ville moyenne. Il reste à tester ces chorotypes sur d'autres villes qui furent durant leur histoire à ce degré dans la hiérarchie du réseau urbain.

Frise chronologique	Vendôme		Transpositions			Modèles spécifiques et Chorotype(s)	Épisode
	Carte	Schéma	Situation	Héritages	Site		
Phase A le castellum ville enclose VI ^e - IX ^e s.						<p>Agglomération moyenne à vocation administrative, de pèlerinage et d'économie consommatrice d'espace dans une vallée inondable en contrebas d'un talus.</p>	<p>Épisode 3 La cité enclose, ville réduite</p>
Phase B La ville bipartite X ^e - vers 1032							
Phase C La ville multiple XI ^e - XIII ^e s.						<p>Agglomération moyenne à vocation administrative, de pèlerinage et d'économie consommatrice d'espace dans une vallée inondable en contrebas d'un talus.</p>	<p>Épisode 5 La ville réunie</p>
Phase D La ville enclose et réunie XIII ^e - XVI ^e s.							
Phase E La ville ducale XVII ^e s.						<p>Agglomération moyenne à vocation administrative, de pèlerinage et d'économie consommatrice d'espace dans une vallée inondable en contrebas d'un talus.</p>	<p>Épisode 5 La ville réunie</p>

©Mappemonde 2010 (GS)

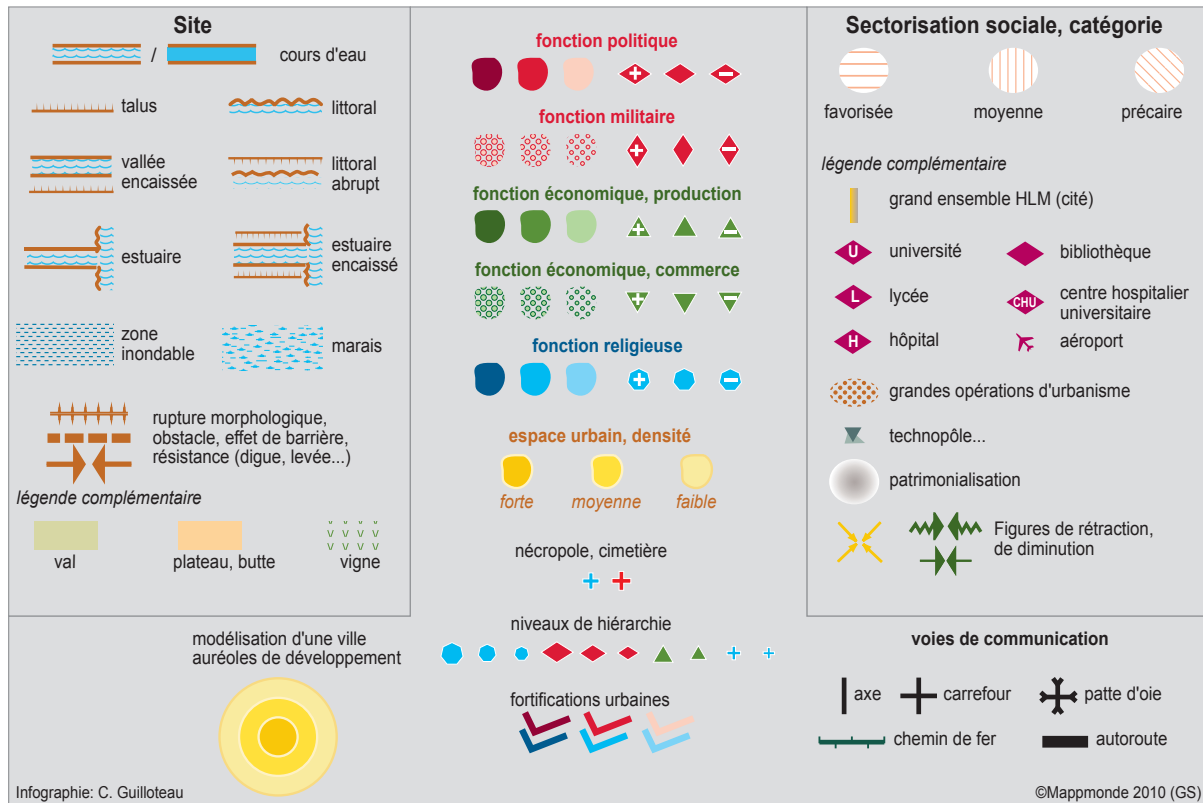
Auteurs: G. Simon
Infographie: G. Simon, Corinne Guilloteau

Frise chronologique	Vendôme		Transpositions			Modèles spécifiques et Chorotype(s)	Épisode
	Carte	Schéma	Situation	Héritages	Site		
Phase F La ville royale XVIII ^e s.			<p>Développement de l'axe Paris-Espagne avec la création d'une voie royale.</p>	<p>Perte de vitalité économique.</p>	<p>Talus et plaine inondable.</p>	<p>Agglomération moyenne à vocation administrative et de pèlerinage dans une vallée inondable en contrebas d'un talus.</p>	<p>Épisode 6 La ville royale</p>
Phase G La ville de services XIX ^e s.			<p>Renforcement de l'axe Paris-Espagne avec la voie de chemin de Fer.</p>	<p>La ville héritée du XVIII^e s. devient le noyau central de la ville du XIX^e s. Accroissement démographique vers le nord.</p>	<p>Talus et plaine inondable.</p>	<p>Agglomération moyenne à vocation administrative dans une vallée inondable en contrebas d'un talus.</p>	<p>Épisode 7 La ville industrielle</p>
Phase H La ville de la mobilité différentielle XX ^e s.			<p>Renforcement de l'axe Paris-Tours avec la ligne TGV, la ville est rattachée à la très grande couronne parisienne.</p>	<p>La ville héritée du XIX^e s. devient le noyau central de la ville du XX^e s. Accroissement démographique vers le nord.</p>	<p>Vallée encaissée et plaine inondable.</p>	<p>Agglomération moyenne à vocation administrative dans une vallée inondable en contrebas d'un talus et dotée d'une gare TGV.</p>	<p>Épisode 8 La ville de l'automobile</p>

©Mappemonde 2010 (GS)

Auteurs: G. Simon
Infographie: G. Simon, Corinne Guilloteau

Légende



Sources

DAVY Ch., DESPRIÉE J., DIRY B., GAZEAU M., LOISEL J.-J., MARION Ch., PASQUIER J.-Cl., SOUDET H.-J., VASSORT J. (2007). *Histoire du Vendômois*. Vendôme: Édition du Cherche-Lune, 399 p. ISBN: 978-2-904736-51-3

Nb: La thèse en cours de Gaël Simon, *La fabrique urbaine de Vendôme du XI^e au XVIII^e siècle*, a également servi à l'élaboration du poster.

Bibliographie

La bibliographie générale se rapportant à l'ensemble du dossier « Chrono-chorématique urbaine » est accessible et téléchargeable à l'adresse suivante:
<http://mappemonde.mgm.fr/num28/articles/biblio.html>

Adresse des auteurs

Gaël Simon, UMR 6173 CITERES, MSH Villes et Territoires, BP 60449, 37204 Tours cedex 03.
 Courriel: simongael@cegetel.net