

Pays de la Loire, Sarthe

Le Mans

avenue Rubillard, avenue Gambetta, avenue Olivier-Heuzé, route de Sablé, boulevard Anatole-France, rue Montoise, boulevard Carnot, rue Prémartine, rue de l'Eventail, avenue Bollée, rue de la Mariette, boulevard Winston-Churchill, avenue du Docteur-Jean-Mac, rue de Ruaudin, avenue Félix-Geneslay, avenue Georges-Durand

## Les faubourgs du Mans : présentation de l'aire d'étude

### Références du dossier

Numéro de dossier : IA72058859

Date de l'enquête initiale : 2017

Date(s) de rédaction : 2023

Cadre de l'étude : inventaire topographique Les faubourgs manceaux

### Désignation

Aires d'études : Mans (Le)

Milieu d'implantation : en ville

### Historique

La carte de l'évêché du Mans, dressée par Hubert Jaillot en 1706, montre Le Mans comme une ville entourée de paroisses où se situent quelques équipements qui lui sont liés dont le grand cimetière à Sainte-Croix depuis au moins le VII<sup>e</sup> siècle. Ces territoires limitrophes s'apparentent aux espaces de banlieue, comprise dans un sens structurel et géographique, et qui se réfère à une continuité urbaine par groupement de population, lié aux limites de la ville. Ce territoire périurbain où la densité est moindre, constituent des espaces de transition entre ville et campagne au sein desquels s'inscrivent des poches d'urbanisation et des activités artisanales et économiques. C'est en effet sur la rive droite médiocrement reliée à l'autre rive par les deux ponts en bois reconstruits après la guerre de Cent Ans et faiblement urbanisée sauf autour de l'abbaye du Pré, que se développent la production de cire, d'étamine et le travail du chanvre qui font la réputation de la ville sous l'Ancien Régime. Outre la rive droite, les paroisses de Sainte-Croix et de Pontlieue accueillent également des blanchisseries de cire renommées qui jouissent des vastes prairies non bâties.

Jusque dans les années 1840, les zones bâties des paroisses voisines du Mans se massent majoritairement à l'entrée des faubourgs de la ville ou le long de voies de communication qui assurent le lien entre la ville et sa région. Sur le plan géométrique de Pontlieue de 1800, le bourg s'organise de part et d'autre des routes du Mans vers Tours, Nantes et Vendôme. Les modalités de développement de cet habitat aggloméré en dehors des limites du Mans sont liées au tracé de chemins, dans un premier temps rudimentaires puis devenant structurants. Les étirements urbains en dehors des bourgs, le long de chemins secondaires, sont généralement dus à la présence d'un ouvrage de franchissement des rivières. Par exemples, l'excroissance du bourg de Pontlieue qui correspond à l'actuel secteur de la rue Henri-Barbin, s'explique car il mène au gué dit de Maulny. Ce passage essentiel permet de relier les deux rives de l'Huisne en amont du secteur de la confluence avec la Sarthe.

Aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, la ville s'étend d'abord le long de voies de communication déjà existantes. La création d'un nouveau réseau viaire, porté par les particuliers puis les pouvoirs publics, accélère son accroissement et sa densification. Dans ce cadre, le recours au lotissement domine dès les années 1820 avec pour typologie préférentielle la maison individuelle ce qui indique notamment une faible pression foncière. Des formes communes s'inscrivent progressivement dans la manière de bâtir et cette sérialité architecturale devient une des spécificités de l'habitat des faubourgs manceaux. Ces extensions contemporaines entraînent une modification du regard porté sur le territoire urbain. Les cartes levées au XIX<sup>e</sup> siècle s'élargissent et illustrent l'avancée de la ville sur la campagne. En lien avec l'urbanisation des communes limitrophes, la question de l'élargissement de l'octroi supprimé en 1791 mais rétabli par le Directoire est au cœur des débats de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les taxes levées à l'octroi représentent le principal levier financier des municipalités, ce qui suppose donc de définir précisément et matériellement, par des bureaux et des barrières, les limites de la zone soumise à ces taxes. Progressivement, la frontière de cette fiscalité locale est repoussée en dehors des limites de la commune comme l'y autorisent les décrets de 1809 et 1816. Le Mans assujettit donc une partie de sa banlieue à

Sainte-Croix, Saint-Pavin-des-Champs, Pontlieue et Saint-Georges-du-Plain dont les conseils municipaux se battent pour maintenir sur leur sol un vaste territoire outre-octroi. La démarche se veut avant tout d'ordre économique et vise à assurer la perception normale des taxes en prévenant l'exode des habitants vers des zones affranchies. Cette question est un des points cruciaux qui justifie la fusion des communes en 1855 et 1865, et qui entraîne un élargissement de cette zone de taxe. À partir de 1885, les limites de l'octroi restent fixes car la dernière extension a pris en compte un possible accroissement du territoire urbain et intègre les franges rurales autour de la ville. Par ces nouvelles frontières, la municipalité affirme sa volonté voire sa volonté de planifier d'agrandissement. L'analyse des différentes cartes et des mouvements des barrières de l'octroi permet d'introduire la réflexion autour de l'organisation des espaces de banlieues, devenus faubourgs, puis presque complètement intégrés à la ville. Le changement d'état et de statut de ces espaces périphériques se situe dans un processus historique ancien éminemment complexe.

Dans la périphérie repoussée au fil des siècles fleurissent, dans le courant des années 1950-1970, diverses initiatives privées de lotissement en copropriété. Ces sociétés coopératives de construction, créées par des particuliers, permettent à chaque sociétaire d'investir un nombre de parts et d'acquérir ainsi une maison ou un appartement dont la construction est gérée par la société. Ce phénomène, loin d'être isolé, complète la fabrique urbaine développée par les édiles et portée par l'État. De même, le principe d'auto-construction, généralement encadrés par des associations "Castors", a pu être observé sur plusieurs sites. Cette seconde moitié du XXe siècle est marquée par la volonté de créer un territoire dans le territoire à travers des quartiers presque autonome en matière d'équipements. La transformation des sols ruraux se poursuit pour adapter la campagne à la ville qui avance jusqu'aux confins du Mans, comme le quartier de Bellevue qui s'étend au nord jusque sur la commune de Coulaines. Depuis 1900, la population mancelle a augmenté de 86 % et l'essentiel de cet accroissement dont découle un développement urbain concerne les communes rattachées au XIXe siècle amena l'étendue de la ville du Mans comparable à celle de Lyon pour une densité bien moindre.

## Description

La ville du Mans, préfecture de la Sarthe, s'étend sur 5 281 hectares et elle est peuplée de 143 813 habitants (Insee – 2014). Elle se situe à l'extrémité occidentale du bassin parisien et ouvre sur le massif armoricain, position qui lui confère une qualité de point de contact entre Paris et le Grand Ouest. Reliée à la capitale française, à la Bretagne et à l'ouest des Pays de la Loire par une ligne à grande vitesse, la ville est également desservie par trois autoroutes (A11, A81, A28), permettant de maintenir une connexion avec l'ensemble du Grand Ouest et du Centre. Légèrement vallonné, le territoire manceau culmine à 138 mètres d'altitude. Le réseau hydrographique est drainé par la Sarthe, privilégiée pour la navigation et l'industrie (telle que l'usine de l'Epau), et d'est en ouest par l'Huisne, réserve d'eau de la ville.

L'étude d'inventaire a concerné quatre anciennes communes annexées au XIXe siècle. Il s'agit de Saint-Pavin-des-Champs et Saint-Georges-du-Plain sur la rive droite de la Sarthe, Sainte-Croix et Pontlieue sur la rive gauche.

## La fabrique de la ville moderne - étude des faubourgs manceaux

Le Mans, chef-lieu de cité des Aulerques Cénomans durant l'Antiquité, capitale du comté du Maine au Moyen Âge et aujourd'hui préfecture du département de la Sarthe, s'étend sur 5281 hectares. Ses frontières administratives se sont insensiblement élargies, absorbant les paysages dans lesquels la ville construite s'est progressivement dilatée. Quatre communes, rattachées au Mans au milieu du XIXe siècle : Saint-Pavin-des-Champs et Saint-Georges-du-Plain sur la rive droite de la Sarthe, Sainte-Croix et Pontlieue sur la rive gauche forme le cœur des faubourgs du Mans. L'analyse de ces espaces propose de renouveler le regard porté sur ces zones de banlieues et de faubourgs, de présenter un patrimoine méconnu et pourtant central pour la compréhension de la ville moderne et de son histoire.

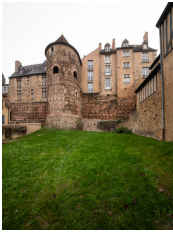


Le Mans et ses faubourgs.

## Ville fermée, ville ouverte

Du Ier au IIe siècle de notre ère, la cité des Aulerques Cénomans recouvre près de 80 hectares. L'agglomération suit alors la rive gauche de la Sarthe sur environ un kilomètre et quelques zones de peuplement s'organisent sur la rive droite. L'agglomération est déjà au centre d'un réseau de voies vers le principal centre culturel des Aulerques Cénomans d'Allonnes, abandonné dans le dernier quart du IVe siècle, et aux chefs-lieux de cités environnantes. L'espace urbain se replie sur lui-même à la fin du IIIe siècle et la construction de l'enceinte entre 320-360, finit d'acter un rétrécissement de la cité. En

effet, ensemble structurant s'il en est, l'enceinte définit dans un premier temps un noyau de huit hectares sur la butte qui surplombe la rive gauche de la Sarthe.



Vue de l'enceinte romaine côté ouest.

Durant le haut Moyen Âge, la cité est dotée d'un siège épiscopal, avec au milieu du Ve siècle, pour premier titulaire mentionné un certain Victeur. Avec lui et ses successeurs, les institutions municipales héritées de la Rome Antique, disparaissent. Les dernières mentions de leur existence paraissent être les testaments des évêques Bertrand (616) et Hadouin (643) enregistrés en présence de témoins sur les registres de la municipalité. Ces premiers prélats fondent, hors de l'enceinte, des lieux de culte dont certains deviennent de puissants monastères. La basilique de Saint-Julien est ainsi remplacée par l'abbaye bénédictine de Saint-Julien-du-Pré et la basilique Saint-Pierre-et-Saint-Paul devient La Couture, dont l'enclos touche à la limite de la paroisse de Sainte-Croix. À partir du Xe siècle, l'évêque et le comte du Maine qui se partagent l'autorité sur Le Mans, construisent des nouveaux lieux de pouvoir qui structurent la ville médiévale, et qui empiètent sur l'enceinte romaine. Après le rattachement du Maine au royaume de France en 1204, la mise en défense du territoire est négligée. Un habitat s'installe autour du mur d'enceinte et l'utilise par endroit comme mur-terrasse. Ces maisons construites sur la courtine et les plates-formes des tours, colonisent le glacis. Elles donnèrent naissance, du côté de la Sarthe, aux faubourgs des Tanneries qui concentre une intense activité artisanale et de Saint-Benoît, où s'est installée une population riche et proche du pouvoir ecclésiastique et comtal. Le palais épiscopal et la cathédrale s'agrandissent également, aux XIIe et XIIIe siècles, au-delà du mur. De même, la collégiale Saint-Pierre-de-la-Cour, fondée par le pouvoir comtal, s'étend *extramuros*. Dans la ville faubourienne se sont installés plusieurs couvents dont celui des Jacobins, des Dominicains ou encore des Filles-Repenties ou Filles-Dieu situé au pied de la ville emmurée, à l'emplacement de l'actuel Carré-Plantagenêt.

Au XIVe siècle, les halles s'échappent de la ville close peu accessible, au maillage serré et aux maisons étroites avec deux travées sur rue. L'imminence d'une guerre avec le royaume d'Angleterre réactive les préoccupations défensives, notamment des faubourgs vulnérables. En 1350 et 1354, l'abbaye du Pré et de Saint-Vincent font construire fossés et palissades. Des travaux de grande ampleur renforcent et étendent le mur d'enceinte entre 1350 et 1425 pour englober les extensions ecclésiastiques et comtales, ainsi que les faubourgs des Tanneries et de Saint-Benoît. Ces ouvrages défensifs n'empêchent pas la prise de la ville en 1425 qui ouvre sur vingt-trois ans d'occupation anglaise. Un regain économique et de la construction urbaine intervient à la fin du XIVe siècle. Les quartiers des Tanneries et Saint-Benoît deviennent les zones les plus denses de la ville, où sont construites des maisons à pan-de-bois avec pignon sur rue, mitoyennes, de deux, voire trois étages. À cette même période, en 1481, Louis XI crée le corps de ville composé de conseillers élus et d'un maire. Les édiles, installés dans la tour nord dénommée comme "maison de Ville", ont à charge l'entretien et la réparation des enceintes puis la gestion des ponts et des cours d'eau lors de l'élargissement aux faubourgs de la zone contrôlée par le corps de Ville en 1488 et instaurant le principe de l'octroi. L'importance du Mans, de son rôle politique et de la force de ses institutions est amplifiée en 1567 alors que la ville, déjà siège de la sénéchaussée devient présidial. Une population nouvelle, proche du tribunal de justice, s'installe et fait construire des hôtels particuliers *intramuros* ou dans les proches faubourgs. La justice royale marque également la banlieue mancelle avec l'installation des fourches patibulaires à Pontlieue au lieu-dit de Justice, actuellement dénommé le lotissement du Gibet.



Vue de la ville close depuis l'ouest.

Au XVIIe siècle, des ordres réguliers issus de la Contre-Réforme catholique s'installent en périphérie, comme l'avaient fait au XIIIe siècle, les ordres mendiants. Les religieux et religieuses acquièrent de vastes terrains pour y établir leurs bâtiments et leurs enclos. Ces aménagements sont rapidement considérés comme un frein à une possible extension urbaine. La possession des terres par les pères de l'Oratoire, la congrégation de Saint-Maur et les Dominicaines au nord, les Cordeliers, les Jacobins et les Ursulines à l'est, La Couture au sud-est, les Visitandines au sud et les Bénédictines à l'ouest, conditionne le développement du Mans. La ville s'organise donc de manière concentrique : autour de la ville fermée s'articulent les faubourgs, eux-mêmes enserrés par des monastères.

## Transformations d'un territoire de banlieue

De 1789 à 1799, Le Mans reste en proie à des troubles malgré la paix de compromis signée en 1796, qui vise à mettre fin à la guerre de Vendée. Dans le registre des arrêtés de la police générale, un rapport daté de l'an IV (1795-1796) révèle une situation critique. Les communes limitrophes jouent un rôle de tampon et sont donc le théâtre de plusieurs combats meurtriers. Le 8 décembre 1793, afin d'arrêter les troupes vendéennes, le pont de Pontlieue, construit vers 1690, est détruit. Dans le même temps, une vaste entreprise de mutation de propriétés, par la saisie puis la vente des biens nationaux, a, au Mans, et dans sa région, une incidence sans précédent. La sociologie des acquéreurs, analysée par Charles Girault, est variée, de la grande bourgeoisie en voie d'anoblissement à la paysannerie locale. Cette dernière est cependant très minoritaire. Les terres agricoles présentent l'essentiel des transactions. La libération de ces sols, jusqu'alors détenus en grande majorité par les communautés religieuses, provoque une ruée sur le foncier. Entre 1790 et 1793, le nombre d'opérations, dans le district du Mans double, et triple même au printemps 1791, en raison du lotissement des enclos monastiques et des terres agricoles enserrant Le Mans. Les ventes se poursuivent sous le Directoire et connaissent leur apogée vers 1798, alors que de très grandes parcelles sont morcelées avant d'être vendues. Entre les années 1790 et 1820, ils transforment ces terres en jardins, espaces de verdure, en complément de leur maison de ville. Les lotissements restent rares. Ce n'est qu'à partir des années 1820 que le véritable processus d'urbanisation débute, avec une nouvelle modification de l'usage de ces espaces périurbains, qui, de terres agricoles puis jardins, deviennent terrains constructibles. Simultanément, la création des communes par décrets des 14 et 22 décembre 1789, donne une autonomie aux paroisses limitrophes du Mans. Des bâtiments sont repris pour y établir la mairie.



Ancienne mairie de Saint-Georges-du-Plain.

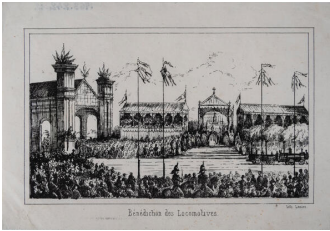
À partir des années 1810, des projets de lotissements, portés par des particuliers, sur les terres vendues comme biens nationaux commencent à émerger. Ils s'inscrivent dans la densification urbaine du Mans qui s'étend sur les communes voisines. Celles-ci connaissent donc une urbanisation en "tâche d'huile", qui débute à la frontière avec Le Mans. Cette urbanisation est portée par des catégories sociales variées et à des fins différentes selon les sites. Sainte-Croix, et en particulier les terres allant du nord de la commune au chemin de la Mariette, est rapidement investie par les familles mancelles aisées. Ces dernières voient dans ces nouveaux terrains la possibilité de faire bâtir de vastes demeures modernes. À Saint-Pavin-des-Champs, on retrouve plutôt une petite bourgeoisie locale qui entreprend d'édifier des maisons modestes sur des terres agricoles. Cette urbanisation spontanée tend à modifier la valeur du bien immobilier, qui devient un investissement particulièrement rentable. L'accélération rapide de l'urbanisation entraîne une augmentation du prix du sol qui double, dans le cas de Sainte-Croix, et augmente en moyenne de moitié dans les autres franges urbaines, telles que Saint-Pavin-des-Champs et Pontlieue. Se développe alors une spéculation immobilière suburbaine, qui prépare l'établissement de nouveaux lotissements.



Vue de la maison dite Lemeunier, rue de l'Union.

A cette même période, des travaux d'ampleur modifient alors le paysage. Sur la rive droite de la Sarthe, à Saint-Georges-du-Plain, les prairies humides du lieu-dit les Planches sont asséchées, un canal creusé et une île artificielle créée. Cette transformation du lit de la rivière conditionne la création du port légèrement en amont, reprise d'un projet ancien de navigabilité de la Sarthe qui se concrétise à un moment charnière où le commerce et l'affrètement de matières premières peuvent certes s'effectuer par voie d'eau mais également par voie ferroviaire. En effet, le port, du fait de l'arrivée du chemin de fer, n'a donc finalement qu'un impact limité dans le développement commercial et industriel du Mans. Cependant, son aménagement a conditionné justement l'emplacement de la future gare. La ligne Paris – Rennes est étudiée à partir de 1848 et la gare du Mans est inaugurée en 1854. Elle est initialement projetée aux confins du Mans, de Sainte-Croix et de Pontlieue, au lieu-dit de la Mission, sur l'actuelle place Georges Washington. L'ensemble de la zone est alors pensé dans ses relations avec la gare. "La grande artère [menant à la gare] deviendra lentement et peu à peu un centre d'activité". La grande artère mentionnée dans cette délibération du conseil municipal du Mans en 1853 est l'actuelle rue Nationale. Le rapprochement entre le port et cette zone industrielle, qui se dessine depuis un peu plus d'une décennie, entraîne, quelques

semaines avant le début des travaux, un changement de localisation. De plus, l'assèchement des terres lié à la construction des quais de la Sarthe, offre de nouvelles possibilités de constructions sur la rive droite, à l'instar de l'usine à gaz édifée en 1842, dont il ne reste que la demeure patronale. Ainsi le port a favorisé l'installation de nouvelles usines et polarisé le territoire.



Lithographie représentant l'inauguration de la gare en 1854.

Les conséquences de l'arrivée du chemin de fer au Mans sont multiples. Cela assoit la position géographique et stratégique de la ville dans le Grand Ouest et renforce le lien avec Rennes. D'un point de vue urbanistique, cela conditionne aussi le développement des espaces traversés par les voies. Le passage des voies à Pontlieue d'est en ouest et du nord au sud, détermine son urbanisation au nord et plus tard son industrialisation au sud. Cependant, à cette époque, les espaces périphériques conservent encore une forte identité rurale avec une grande production agricole. Même si les années 1830-1840 marquent une véritable évolution dans les communes de la banlieue mancelle, elle reste tout de même progressive. Le plan dit Lombard, du nom de son auteur, capitaine de l'État-major, dressé en 1839, donne à voir cette évolution territoriale en construction. Entre urbanisation des franges du Mans, implantation des usines et conservation d'une certaine ruralité, Le Mans et sa périphérie illustrent les mouvements territoriaux des bords de ville dans cette première moitié du XIXe siècle.



Vue panoramique du Mans depuis les hauteurs de Rouillon, Paul Chaussée, 3e quart du XIXe siècle.

## La construction de la ville moderne

Dès les premiers indices d'une urbanisation en « tache d'huile » autour du Mans, la municipalité considère que la fusion est une solution pour rendre régulier le plan de la ville et de ses faubourgs. Plusieurs solutions sont envisagées, mais toutes portent à annexer en priorité la commune de Sainte-Croix, où se sont installées plusieurs grandes familles mancelles. Les arguments de la ville du Mans sont avancés à partir de 1835, à travers les rapports quasi-annuels, qui rendent compte des observations sur le projet de réunion. La ville doit fusionner avec Sainte-Croix car la partie agglomérée de cette commune est située à proximité des promenades, salles de spectacle et préfecture, dont profitent les habitants de Sainte-Croix sans payer les mêmes taxes que les Manceaux. Pour Saint-Pavin-des-Champs, la continuité urbaine brouillant la frontière entre les deux communes justifie également le projet. Les communes limitrophes dénoncent la volonté du Mans de passer à plus de 20 000 habitants pour augmenter, notamment, les taxes d'entrée des boissons. La commune relativement pauvre de Saint-Georges-du-Plain ne fait, dans un premier temps, pas partie des projections mancelles. Pourtant, l'aménagement du port, l'implantation d'établissements proto-industriels et surtout la présence d'équipements essentiels, tels que l'usine à gaz ou la gare de transbordement à partir des années 1830-1840, tend à faire reconsidérer la position du Mans à l'égard de la commune. La fusion est finalement actée pour les communes de Sainte-Croix, Saint-Georges-du-Plain et Saint-Pavin-des-Champs en avril 1855 et la loi est promulguée le 5 mai. Puis Pontlieue est rattaché au Mans par la promulgation de la loi du 26 juin 1865 portant la population mancelle de 37 209 à 45 230 habitants.

Au cours de cette seconde moitié de siècle, Le Mans devient un pôle commercial et industriel incontournable du Grand Ouest. Les premiers établissements installés vers 1830-1840 deviennent pour la plupart des industries de renom dont l'emprise topographique croît rapidement. Leur position initiale en bordure de ville est modifiée par l'avancée de l'urbanisation et les usines se retrouvent progressivement prises dans la ville. Nombreuses sont ces infrastructures industrielles, aujourd'hui disparues, qui peuplaient le paysage urbain. Quelques traces isolées permettent de maintenir le souvenir de ces activités fondées au XIXe siècle et au début du XXe siècle. Le dynamisme de cette industrie locale s'accompagne de l'implantation de vastes ensembles industriels soutenus par le gouvernement tel que la Manufacture des tabacs.

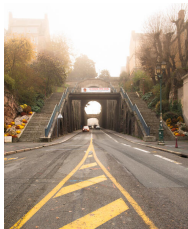
Sous la IIIe République, la municipalité du Mans souhaite embellir le centre-ville. La place de la République est réaménagée. Des immeubles aux formes haussmanniennes sont édifés le long des nouvelles avenues. Ces voies neuves créent des perspectives inédites qui correspondent à l'idée contemporaine de la ville moderne. Ainsi, l'avenue Thiers

puis le boulevard René-Levasseur participent à une scénographie urbaine entre la place de la République, l'hôtel de la Préfecture et la gare. Des maisons cossues, et commandées par les grandes familles industrielles mancelles, construites par les architectes locaux à la mode, tels que Poivet ou Raoulx, s'élèvent de chaque côté de la voie.



Alignement de maisons, boulevard René-Levasseur.

Avec l'élargissement de la ville et le transfert de plusieurs infrastructures dans les faubourgs, la municipalité travaille la communication entre le centre et les espaces périphériques. Un tunnel est percé en 1870 pour faciliter le franchissement de la butte de la ville close, sous la direction d'Eugène Caillaux puis de Thoré et Ricour, ingénieurs des ponts et chaussées. La ville se dote également de cinq lignes de tramways à vapeur et d'une ligne de tramway électrique qui relie différents quartiers de la ville. Plusieurs ponts sont construits sur la Sarthe pour accueillir les nouvelles infrastructures ferroviaires : le pont dit en X, détruit en 1944, permettait au tramway de traverser la Sarthe et le pont du chemin de fer pour assurer la poursuite de la ligne vers Rennes.



Vue du tunnel sous la ville close depuis les rives de Sarthe.

Pour réaliser ces projets d'urbanisme, la ville du Mans crée un service spécial des grands travaux, par détachement d'ingénieurs des ponts et chaussées, et d'un plan de développement financé par l'emprunt grâce à la loi du 1er août 1868. L'empiérement des rues et la création de trottoirs deviennent quasiment systématiques. Les demandes de classement au titre de voies urbaines de rues privées percées au XIXe siècle affluent entre 1900 et 1914. Ainsi, ces quartiers grandement construits sous l'impulsion de particuliers tendent à rejoindre un cadre imposé par les pouvoirs locaux, notamment par l'amélioration du réseau viaire. Le réseau d'éclairage au gaz débuté en 1842 se développe. En 1894, le contrat qui lie la ville à la société de gaz est reconduit jusqu'en 1903 et doit suivre les extensions urbaines. Le chantier de la gestion des eaux est aussi entrepris à cette période. La première contrainte concerne l'assainissement et donc la création d'un réseau d'égouts. La seconde s'attache à la fourniture d'eau potable. Le premier marché de prolongement des conduites d'eau, établi pour six ans, date de 1853 et une première usine de gestion des eaux est installée au Gué-Maulny, à la suite de la création du service municipal des eaux en 1857. Elle est remplacée en 1907 par l'usine moderne des Eaux construite à Pontlieue, sur le site d'un ancien moulin appartenant à l'abbaye de l'Epau.



Vue de l'usine des eaux.

## L'entre-deux-guerres, une période faste ?

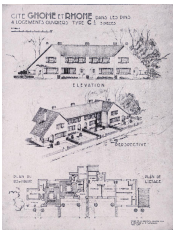
Entre 1919 et 1937, des cités ouvrières sont installées à proximité des nouvelles usines. Le quartier cheminot du Maroc est loti par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui fait construire des pavillons doubles entourés de jardin clos. Les ouvriers de Renault sont logés dans différentes cités, telles que celle des Courbes, constituée de maisons isolées avec jardins pour les agents de maîtrise, ou à La Gautrie, où sont installés des chalets de bois. Cependant, l'intensification du nœud ferroviaire et l'arrivée massive d'employés des chemins de fer amènent un éparpillement géographique des quartiers cheminots. Les cités des Eaux et des Fleurs, de part et d'autre de la rue de Ruaudin, sont aménagés à la hâte avec des wagons de bois posés à même le sol. Certains de ces wagons sont toujours visibles aujourd'hui bien que l'isolation par un revêtement en ciment ait modifié leur aspect. Plusieurs zones échappent aux lotissements programmés et voient abonder des baraquements sur des terres encore vierges de construction. Les difficultés liées à la crise de 1929 intensifient le phénomène. Une vague de paupérisation, en particulier dans ces cités ouvrières et les quartiers suburbains,

créée de l'habitat insalubre. Ces espaces sont majoritairement composés de baraquements quasiment auto-construits ce qui devient notamment le mode de croissance du sud Pontlieue. En 1931, Paul Delaunay, géographe érudit manceau, décrit ces quartiers où "on voit s'accumuler des logements exigus, souvent insalubres, aux latrines rudimentaires". Cette citation reflète le contexte national où la crise immobilière et économique et l'extension urbaine sont prégnants. Des témoignages dénonçant les développements péri-urbains anarchiques sont communs à toutes les grandes villes de France et en particulier aux quartiers ouvriers. Ce phénomène national conduit à la promulgation de plusieurs lois, dont la loi dite Cornudet du 14 mars 1919, puis les lois Sarraut et Loucheur en 1928, qui accroissent l'engagement des pouvoirs publics dans la lutte contre cette catégorie d'habitat et favorise l'accession à la propriété privée.



Vue d'un baraquement de l'entre-deux-guerres à la cité des Eaux.

Créés par la loi Bonnefoy de 1912, le phénomène des Habitats à Bon Marché (H.B.M.) fleurit en France à partir de 1920 et s'intensifie dans les années 1930. La promulgation de la loi Cornudet accélère les processus de lotissements publics comme privés. Le rapport Legros de 1926, effectue une synthèse des planifications de lotissements manceaux entre 1919 et 1924 au nombre de vingt-quatre. Yzeuville à l'est et Aéroville au sud sont des lotissements privés, les Canons et les Terrasses au sud sont menés par des entreprises à capitaux publics majoritaires alors que d'autres tels que le Camp d'État au quartier du Maroc sont portés par l'État, à travers des entreprises publiques. Le plan imposé par la loi Cornudet est réalisé au Mans en 1932 par Jean Lebreton et dont les grandes orientations sont de prévoir une extension vers le sud (donc sur Pontlieue) en limitant les extensions à l'est et à l'ouest de la ville. L'architecte formé par Henri Prost à l'école Spéciale d'architecture préconise des constructions en hauteur et le maintien des terrains inondables et des zones *non aedificandi* offrant des réserves d'air et de lumière. Ce document est le premier d'une série de plans qui orientent le développement de la ville et de l'agglomération à travers la planification urbaine.



Elévation et plan pour les pavillons quadruples de la cité des Pins.

## Les Trente Glorieuses à l'épreuve de la ville

À la libération du Mans le 8 août 1944, 16 % du bâti de la ville est détruit. La municipalité, épaulée par l'État, entame une période de reconstruction. De l'organisation urbaine du Mans découle une polarisation de l'industrie au sud, particulièrement visée par les bombardements de mars 1943 puis de mars et avril 1944. Bien que ciblant les sites de production, les dégâts concernent aussi les cités ouvrières placées à proximité de ces zones. Contrairement à celles de la plupart des villes sinistrées, les destructions au Mans sont disparates. Deux îlots seulement sont entièrement détruits.



Plan d'aménagement du Mans (section centre-ville), Pierre Vago, 1947.

Les plans d'aménagement et de reconstruction de la ville dessinés par Pierre Vago, nommé architecte en chef de la reconstruction du Mans par l'État le 14 novembre 1945, s'adaptent donc à ces destructions diffuses et aux attentes des élus. Parallèlement au plan d'aménagement, des déblaiements encadrés par la municipalité dans les quartiers sinistrés débutent dès août 1945, et les premières conventions passées avec le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) datent de 1946. Les subventions accordées pour la reconstruction des maisons et immeubles isolés, touchés par les bombardements, sont versées après dépôt de dossiers pour obtenir l'arrêté accordant le certificat de conformité pour bâtiment sinistré. 158 maisons et 24 immeubles entièrement ou partiellement détruits ont fait l'objet d'une demande de subvention. Outre les dommages de guerre, la municipalité doit prendre en compte une crise du logement, déjà présente

pendant l'entre-deux-guerres, mais qui s'intensifie à la Libération et pendant les Trente Glorieuses. En 1946, la ville du Mans compte 140 055 habitants. Or cette même année, l'INSEE produit une étude indiquant que 45 % des ménages manceaux vivent dans des intérieurs surpeuplés et/ou insalubres. Les services municipaux évaluent donc, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les besoins de la ville à au moins 7 000 logements.

Au début des années 1950, le secteur industrialisé est créé par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Ce projet expérimental entend construire 1200 logements par an pendant cinq ans à l'échelle nationale en limitant les coûts de production et en réduisant les temps de chantier. Au Mans, cette seconde génération de logements prévus, construits en masse et liés à la reconstruction, est incarnée par le Ronceray puis les Glonnières.



Vue du quartier du Ronceray.

Une esthétique rationalisée, répondant à une urgence constructive, marque profondément le nouveau visage du Mans. Cependant, parallèlement à ces portages d'envergure, d'autres zones faubouriennes continuent d'accueillir une population indigente logée dans des baraquements. Le mitage de ces maisons économiques permet de lutter contre la progression anarchique de l'espace urbain mais n'empêche pas des formes d'insalubrité. L'intensification de la politique nationale en matière de logements donne naissance aux Z.U.P. (zone à urbaniser en priorité) par décret du 31 décembre 1958. Au Mans, le conseil municipal vote le 11 mai 1959 la programmation d'un quartier de ce type. La demande de soutien auprès de l'État, qui encadre ces réalisations, est adressée au ministère de la Construction dans la foulée. Le 21 juillet 1960, la Z.U.P. Sablons-Gazonfier est créée par arrêté ministériel.



Vue de la Z.U.P. des Sablons.

Dans la périphérie repoussée au fil des siècles fleurissent, dans le courant des années 1950-1970, diverses initiatives privées de lotissement en copropriété. Ces sociétés coopératives de construction, créées par des particuliers, permettent à chaque sociétaire d'investir un nombre de parts et d'acquérir ainsi une maison ou un appartement dont la construction est gérée par la société. Ce phénomène, loin d'être isolé, complète la fabrique urbaine développée par les édiles et portée par l'État. De même, le principe d'auto-construction, généralement encadrés par des associations "Castors", a pu être observé sur plusieurs sites. Cette seconde moitié du XXe siècle est marquée par la volonté de créer un territoire dans le territoire à travers des quartiers presque autonome en matière d'équipements. La transformation des sols ruraux se poursuit pour adapter la campagne à la ville qui avance jusqu'aux confins du Mans, comme le quartier de Bellevue qui s'étend au nord jusque sur la commune de Coulaines. Depuis 1900, la population mancelle a augmenté de 86% et l'essentiel de cet accroissement dont découle un développement urbain concerne les communes rattachées au XIXe siècle amena l'étendue de la ville du Mans comparable à celle de Lyon pour une densité bien moindre.

## Annexe 1

### Le sources manuscrites de l'étude du Mans

L'étude d'inventaire sur les faubourgs manceaux s'est heurtée à l'ampleur des sources existantes, cas loin d'être isolé pour ce type de territoire et en particulier pour les périodes contemporaines. Un des enjeux de cette recherche a donc été de prioriser, de sélectionner et de traiter finement les sources retenues.

### ARCHIVES MUNICIPALES DU MANS

Les fonds des archives municipales du Mans ont été en particulier exploités pour la période contemporaine, soit après la fusion des communes en 1855 et 1865. Les délibérations municipales (sous-série 1 D) et les permis de construire (sous-série 1 O et série W) ont représenté la majorité des sources utilisées dans l'étude. Pour chaque quartier ces fonds ont été dépouillés de manière systématique. Pour le cas des permis de construire, l'analyse exhaustive de ces sources a contribué à l'établissement d'un corpus d'architectes et d'entrepreneurs en bâtiments présents dans les faubourgs. Les



séries M, et sous-séries 2 et 3 O ont apporté de nombreuses informations quant aux édifices publics, la gestion de la voirie et la planification de lotissements.

## ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DE LA SARTHE

Les deux cadastres dits napoléoniens de 1812 et 1846 ainsi que les états de sections et les matrices (série 3P) ont permis de documenter l'évolution du bâti et l'usage des terres dans les faubourgs manceaux. Les archives des paroisses puis des communes constituant le territoire étudié avant la fusion avec Le Mans apportent, comme pour toutes les études d'inventaire, de nombreuses informations sur les édifices publics, la gestion de la voirie et des cours d'eau (sous-séries 4 N, 2 et 3 O, 2, 5 et 7 S). Ces sources sont venues compléter les informations collectées aux archives municipales. Le fonds contemporain concernant les aménagements urbains dans la commune du Mans s'est également révélé fondamental (série W). Grâce aux archives de l'administration générale, la connaissance de l'évolution de l'octroi et du territoire urbanisé a pu être consolidée (sous-série 1 M) tout comme les diverses enquêtes industrielles et commerciales ont permis d'évaluer la progression des activités (sous-séries 6 et 9 M). Afin de percevoir les modifications des sols et les mouvements de construction, les registres des hypothèques ont été une source précieuse, conduisant vers les actes notariés correspondants et apportant les informations nécessaires relatives aux ventes, constructions, reventes des parcelles faubouriennes (sous-séries 8 U et 4 E).

## MÉDIATHÈQUE LOUIS ARAGON DU MANS

Grâce au riche fonds iconographique, en particulier cartographique, conservé à la médiathèque Louis Aragon (fonds Maine) et ce dès le XVII<sup>e</sup> siècle une fine connaissance territoriale a été rendue possible. Au-delà de cartes générales, des documents présentant des portions de territoire comme la vue axiale du grand cimetière du Mans dans la paroisse de Sainte-Croix au XVII<sup>e</sup> siècle ou la carte géométrique du bourg de Pontlieue en 1800 apportent de précieux compléments à l'étude de la morphogénèse des bourgs et de leur développement.

## CENTRE D'ARCHIVES D'ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

Le centre d'archives d'architecture contemporaine contient plusieurs fonds d'architectes, ingénieurs et urbanistes qui ont œuvré au Mans. Leur consultation a révélé des documents inédits pour plusieurs quartiers (Fonds Vago et Fabre et Perrottet – Les Sablons et Ronceray-Glonnières) et différents édifices (Fonds Polti -église Notre-Dame-de-Sainte-Croix / fonds Hennebique – moulins de Saint-Georges). Ils ont donc contribué à affiner les connaissances des aménageurs et des constructeurs.

## ARCHIVES NATIONALES

Les fonds du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, puis de la direction de la construction concerne pour Le Mans, les aménagements de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les agréments des architectes de la Reconstruction, les cahiers des charges et plan masse des quartiers issus du secteur industrialisé puis des Z.U.P. (Zone à Urbaniser en Priorité) ainsi que les modes de construction homologués Modèles-Innovations ont comblé les lacunes des autres fonds d'archives et permis de saisir l'engagement et la planification portés au niveau national sur la ville du Mans.

## Annexe 2

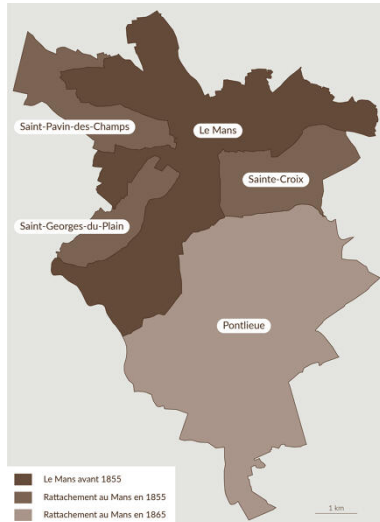
### Bibliographie sélective à l'étude.

L'étude s'est appuyée sur les recherches d'inventaire qui concernent un territoire urbain et/ou de faubourg. Celles-ci ont permis d'asseoir une méthodologie d'enquête, une gestion des sources et d'affiner une problématique générale liée notamment au « grand nombre ». Le Mans a fait l'objet de nombreuses publications dont certaines abordent scientifiquement les espaces faubourgiens, en particulier pour les périodes anciennes. Ils ont constitué un socle solide complété par les travaux universitaires historiques, sociologiques et géographiques relativement récent. Enfin, pour replacer les phénomènes manceaux à une échelle plus large et donc appréhender leurs similitudes ou leurs singularités, la prolifique littérature d'histoire urbaine s'est révélée incontournable.

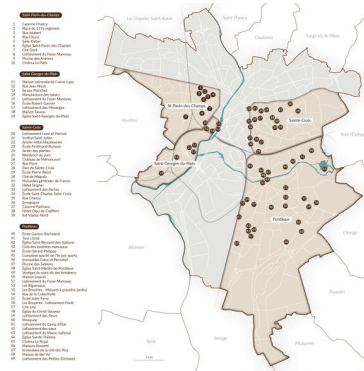
- AUGRY Stéphane, BERTRAND Estelle, BOUILLET Julie, MEUNIER Hugo, MONTEIL Martial, *Au pied du mur, l'enceinte romaine du Mans*, Heule, Snoeck Gent, 2022.
- BARILLY-LEGUY Martine, *Une famille mancelle du Grand Siècle : les Bodreau et leur livre (1567 – 1675)*, thèse de doctorat, Université du Maine, 2001.
- BELHOSTE Jean-François (dir.), *La Métallurgie du Maine : De l'âge du fer au milieu du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2003.
- BERTIN Serge, *Le bal. Approche anthropologique. L'exemple du Mans (1850-1950)*, thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale, 1999.
- CASTEL Damien, *Pierre-Félix Delarue (1785-1893) architecte*, Le Mans, cabinet de Fromentières, 2013.
- DJERIDI Noura, *Quartiers péricentraux et système urbains : acteurs et production immobilière dans les années 1980 au Mans*, thèse de doctorat, Université du Mans, 1994.

- DORNIC François, *Histoire du Mans et du pays manceau*, Toulouse, Privat Editions, 1975.
- FEREY Marie, GROS Philippe, *Architectures sacrées. Le Mans au XXe siècle*, Nantes, Editions 303, 2021.
- FILLION-BRAGUET Bénédicte, « La grande salle de l'Hôtel-Dieu de Coëffort au Mans : l'architecture comme acte de mémoire », dans AURELL Martin, BAURY Ghislain et MAILLET Laurent (dir.), *Les Plantagenêts et le Maine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2022.
- GIBIAT Samuel, ZUBER Henri, *L'aventure du rail en Sarthe, des origines à la régionalisation (1848-1972)*, catalogue des expositions à l'abbaye de l'Epau, Le Mans, 5 juillet - 15 septembre 2013, ##Le Mans, Conseil général de la Sarthe, 2013.
- GIRAULT Charles, *Les biens d'églises dans la Sarthe à la fin du XVIIIe siècle*, Laval, Goupil, 1953.
- GOUHIER Jean, *Naissance d'une grande cité : Le Mans au milieu du XXe siècle*, Paris, Armand Colin, 1954.
- HERIN Maurice et ROULEAU Robert, « Les quartiers du Mans », *Géographie sociale*, t. 1, 1982, p. 117-131.
- LEBRETON Jean, *L'habitation ouvrière au Mans*, thèse de doctorat, Institut d'Urbanisme de Paris, 1935.
- LEGEAY Fortuné, *Guide du voyageur au Mans et dans le département de la Sarthe*, Le Mans, Leguicheux et Cie, 1879.
- LEGEAY Fortuné, *Documents historiques sur la vente des biens nationaux dans le département de la Sarthe*, Le Mans, Leguicheux et Cie, 1885.
- LEMESLE Hélène, « Observer la banlieue c'est observer l'amphibie ». « Une prairie en bordure du Mans sous le Second Empire », *Histoire Urbaine*, t. 8, 2003, p. 87-102.
- LEVRARD Céline et MARTINEAU Elsa (dir.) *La brique au Mans*, Le Mans, CAUE Sarthe, 2022.
- LEVY André (dir.), *Le Mans : métamorphoses d'une ville*, Saint-Jean d'Angély, Éditions Bordessoules, 1987.
- LORGEAUX Alain et MASQUELIN Brigitte, *Le Mans, regards sur la ville*, Saint-Jean d'Angély, Editions Bordessoules, 1988.
- LORGEAUX Alain, *Le Mans : Révolution dans la ville*, Saint-Jean d'Angély, Éditions Bordessoules, 1991.
- MIOT Franck (dir.), *Le Mans mosaïque*, Le Mans, Éditions de la Reinette, 2021.
- NEHLS DIAS Vera Lucia, *Logement rêvé, logement idéal : le logement social au Mans en France et le logement populaire à Florianopolis au Brésil*, thèse de doctorat, Université du Maine, 2004.
- NEPVEU DE LA MANOUILLERE René-Pierre, *Journal d'un chanoine du Mans (1759-1807)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- PESCHE Julien, *Dictionnaire topographique, historique et statistique de la Sarthe*, Le Mans, Monnoyer, 1829.
- PLESSIS René, « Constructions et restaurations d'églises au Mans au XXe siècle témoignent de la spiritualité », *La province du Maine*, 2003.
- PLESSIS René, « Le Mans et l'armée au XIXe siècle », *La province du Maine*, 2014, p. 247-280.
- POUCHART Louisa, *Le grand ensemble et ses représentations : agglomérations d'Angers et Le Mans*, thèse de doctorat, Université du Maine, 1997.
- TRIGGER, Robert. *Études sur la ville du Mans*. Le Mans, Monnoyer, 1926.
- VALAIS Alain, *Les églises rurales du premier Moyen Âge (Ve/XIe siècle) dans l'ancien diocèse du Mans et à ses confins*, thèse de doctorat, Université Paris Nanterre, 2021.
- VAGO PIERRE, *Pierre Vago, Une vie intense*, Paris – Bruxelles, AAM Editions, 2000.

## Illustrations



Le Mans et ses faubourgs.  
 Dess. Théo Ben Makhad  
 IVR52\_20237200222NUDA



Carte des principaux lieux étudiés  
 dans les faubourgs manceaux.  
 Dess. Théo Ben Makhad  
 IVR52\_20237200219NUDA



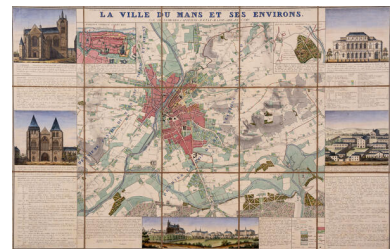
Carte de l'évêché du Mans (détail  
 de la feuille représentant la partie  
 orientale), Hubert Jaillot, 1706.  
 IVR52\_20237200244NUCA



Plan du Mans, Ponts  
 et Chaussées, 1747.  
 IVR52\_20237200229NUCA



La bataille du Mans,  
 Jean Sorieul, 1793.  
 IVR52\_20237200230NUCA



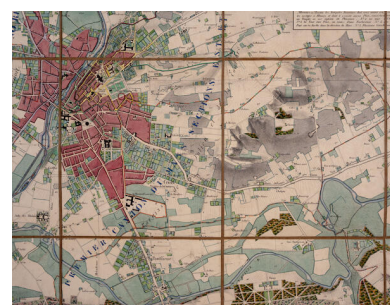
Plan dit Lombart.  
 Repr. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200433NUCA



Détail plan Lombart, partie nord-  
 ouest - Saint-Pavin-des-Champs.  
 Repr. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200434NUCA



Détail du plan Lombart, partie sud-  
 ouest - Saint-Georges-du-Plain.  
 Repr. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200439NUCA



Détail du plan Lombart,  
 partie est - Sainte-Croix.  
 Repr. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200435NUCA



Détail plan Lombart, partie sud-Pontlieue.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200436NUCA



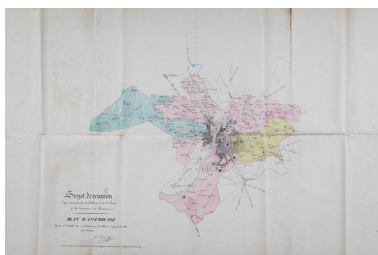
Détail plan Lombart, partie de l'île aux Planches.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200438NUCA



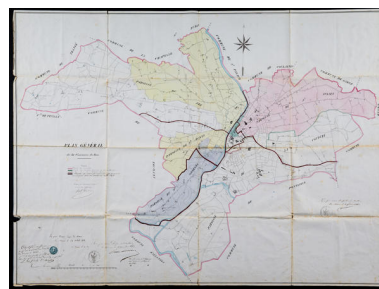
Détail plan Lombart, partie de l'embouchure de l'Huisne.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20227200437NUCA



Plan de fusion des communes limitrophes au Mans, 1853.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202553NUCA



Plan d'assemblage des communes de Sainte-Croix et de Saint-Pavins-des-Champs avec la ville du Mans.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202554NUCA



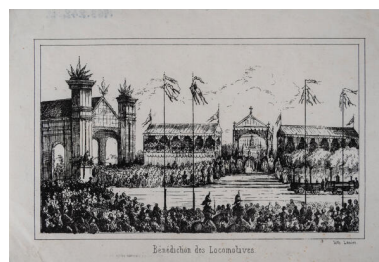
Plan de fusion des communes limitrophes du Mans, 1858.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202552NUCA



Le vieux Mans vu de la Sarthe, Ludovic Piette, 2e moitié du XIXe siècle.  
 IVR52\_20237200233NUCA



Vue panoramique du Mans depuis les hauteurs de Rouillon, Paul Chaussée, 3e quart du XIXe siècle.  
 IVR52\_20237200234NUCA



Lithographie représentant l'inauguration de la gare en 1854.  
 Repro. Thierry Seldubuisson  
 IVR52\_20237200385NUCA



Plan industriel et monumental du Mans, 1891.  
 Repro. Thierry Seldubuisson  
 IVR52\_20237200300NUCA



Plan du réseau viaire du Mans avec détail sur la zone dans l'octroi.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny



Plan du réseau viaire manceau, 1906.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202555NUCA

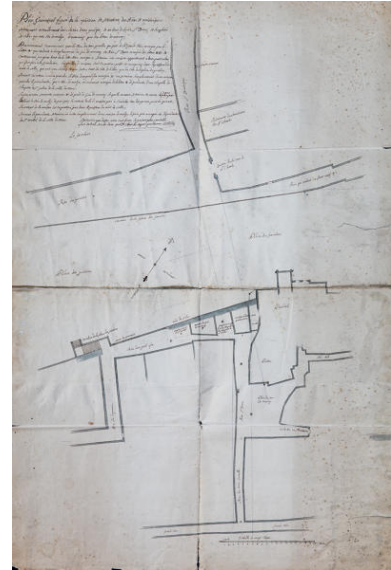
IVR52\_20187202556NUCA



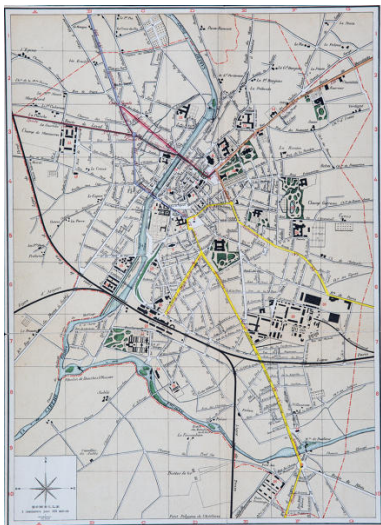
Vue du pont de fer en X au début du 20e siècle.  
 Repro. Thierry Seldubuisson  
 IVR52\_20237200384NUCA



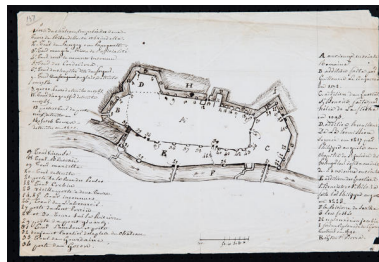
Vue d'une guinguette des environs du Mans au début du 20e siècle.  
 Repro. Thierry Seldubuisson  
 IVR52\_20237200090NUCA



Plan général figuré de la position et de la situation des rues et des maisons qui se trouvent actuellement au bout de la rue de Saint-Denis, s.d.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202564NUCA



Plan de la ville du Mans, 1890.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202565NUCA



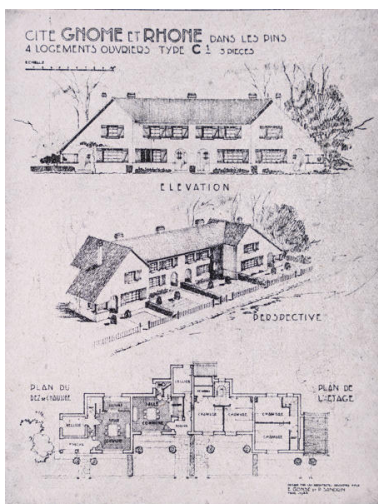
Plan des enceintes de la ville et des modifications apportées, 18e siècle.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20187202566NUCA



Plan triennal dressé par le ministère de l'éducation nationale projetant les constructions d'école sur la ville du Mans, 1955.  
 Repro. Pierre-Bernard Fourny  
 IVR52\_20217200074NUCA



Plan d'aménagement du Mans (section centre-ville), Pierre Vago, 1947.  
Repro. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20237200290NUCA



Élévation et plan pour les pavillons quadruples de la cité des Pins.  
Repro. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20217200613NUCA



Vue d'une tour de l'enceinte gallo-romaine du Mans.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200350NUCA



Vue de l'enceinte romaine côté ouest.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200351NUCA



Vue du front bâti surplombant l'enceinte médiévale depuis la place des Jacobins.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200901NUCA



Vue de la cathédrale et du grand escalier depuis la place des Jacobins.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200902NUCA



Vue de la cathédrale depuis la place des Jacobins.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200900NUCA



Vue de la ville close depuis la place des Jacobins.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200890NUCA



Vue de la ville close depuis l'ouest.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200903NUCA



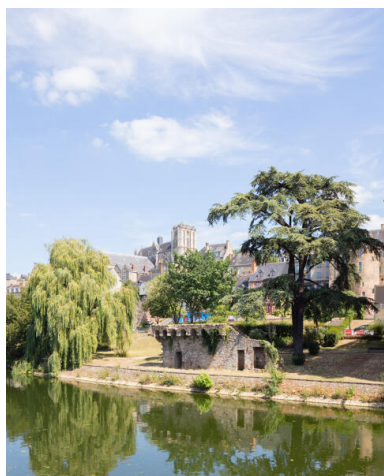
Vue de la ville close depuis le sud-ouest.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200904NUCA



Vue d'un vestige de l'enceinte dite des Tanneries avec la ville close à l'arrière-plan.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200907NUCA



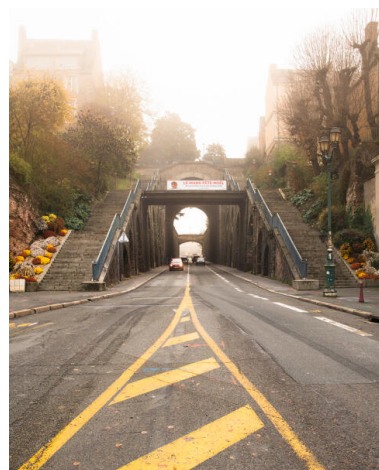
Vue de la ville close depuis la rive ouest de la Sarthe.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200855NUCA



Vue des vestiges de l'enceinte des Tanneries.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200906NUCA



Vue de la ville close depuis la rive ouest.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200905NUCA



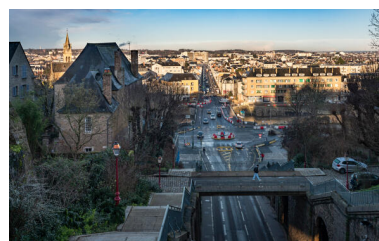
Vue du tunnel sous la ville close depuis les rives de Sarthe.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200349NUCA



Vue du pont dit Gambetta.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200856NUCA



Vue de la ville sud depuis la butte de Gazonfier.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20237200254NUCA



Vue du faubourg du Pré depuis la ville close.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20237200356NUCA



Ancienne mairie de  
Saint-Georges-du-Plain.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20197202166NUCA



Vue de la maison dite  
Lemeunier, rue de l'Union.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200354NUCA



Vue de la rue Gambetta prolongée  
depuis la place de la République  
jusqu'à la caserne Chanzy.  
Phot. Paul Hamelin  
IVR52\_20227200889NUCA



Alignement de maisons,  
boulevard René-Levasseur.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200352NUCA



Vue de l'usine des eaux.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227201792NUCA



Vue d'un baraquement de l'entre-  
deux-guerres à la cité des Eaux.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227201266NUCA



Vue du quartier du Ronceray.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20237200245NUCA



Vue de la Z.U.P. des Sablons.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20237200252NUCA

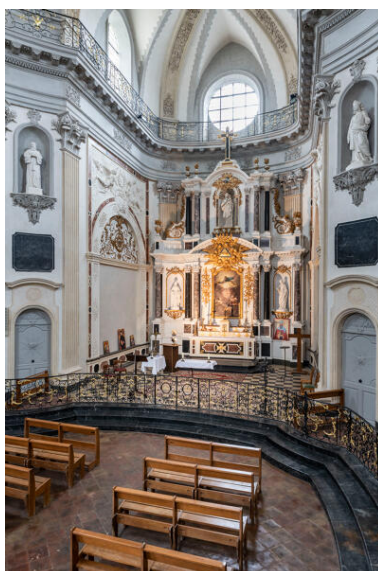


Vue du choeur de l'église  
abbatiale depuis la tribune.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200347NUCA

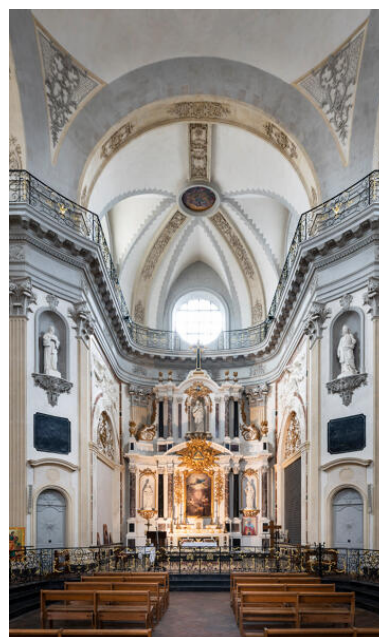




Vue du hall de la gare au début du 20e siècle.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20237200382NUCA



Vue du chœur de l'église abbatiale des visitandines depuis la tribune sud.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200348NUCA



Vue du chœur de l'église abbatiale des visitandines.  
Phot. Thierry Seldubuisson  
IVR52\_20227200346NUCA



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20197200516NUCA



Plan archéologique de nord de la ville du Mans, 1945.  
IVR52\_20227200138NUCA



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20197200517NUCA



Vue d'une plaque d'égoût témoin de la mise en infrastructure des faubourgs du Mans.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20197201387NUCA



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.  
Phot. Pierre-Bernard Fourny  
IVR52\_20197200518NUCA

## Dossiers liés

### Dossier(s) de synthèse :

Cité ouvrières dite "cité sous les Pins" (IA72059206) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, Les Pins, rue du Capitaine-Ferber, rue Marc-Sangnier, route de Laigné, avenue Felix-Geneslay, rue Jean-Navarre  
Groupe H.L.M. des Maillets (IA72058909) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, les Maillets, rue des Maillets, rue Montaigne, rue Ernest-Mordret, rue du Colonel-Bockler, rue Honoré-Broutelle, rue de l' Osier, rue Péguy  
Quartier de Pontlieue (IA72059475) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, Pontlieue, rue Henri-Barbin, avenue Jean-Jaurès, rue Préau, boulevard Winston-Churchill, rue des Sablons, place Adrien Tirroneau, avenue Docteur Jean-Mac, avenue Georges-Durand, rue de Ruaudin, avenue Felix Geneslay, Boulevard Jean-Jacques-Rousseau  
Quartier de Saint-Georges-du-Plain (IA72059054) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, rue de Richedoué, avenue de la Libération, avenue Olivier-Heuzé, route de Sablé

Quartier de Saint-Pavin-des-Champs (IA72058916) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, avenue Rubillard, rue Montoise, avenue de la Libération

Quartier du Maroc (IA72058992) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, Maroc, avenue Felix-Geneslay, boulevard Pierre-Brossolette, rue Denis-Papin, avenue de Bretagne, rue du Vercors

Quartier du Ronceray-Glonnières (IA72059188) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, rue du Circuit, rue Evrard, Boulevard Felix-Geneslay, Boulevard de la Fresnellerie, Boulevard du Ronceray, Avenue Georges-Durand

Quartier Sainte-Croix (IA72059205) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, Sainte-Croix, rue Prémartine, rue des Arènes, rue de Chanzy, rue du Chemin de fer

Z.U.P. des Sablons, Le Mans (IA72058861) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, les Sablons, promenade Newton, boulevard Jean-Jaurès, rue des Pays-Bas, rue de l' Esterel

L'atelier de sculpteur-ornemaniste Cottereau (IA72059478) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, avenue Rubillard, avenue Gambetta, avenue Olivier Heuzé, route de Sablé, boulevard Carnot, boulevard Anatole France, rue Montoise, rue Prémartine, rue de l' Eventail, avenue Bollée, rue de la Mariette, boulevard Winston Churchill, avenue du Docteur Jean Mac, rue de Ruaudin, avenue Felix Geneslay, avenue Georges Durand

Les cités castors du Mans (IA72059409) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, impasse du Tyrol, rue Bobette, rue du docteur Calmette, impasse Binois, allée des Pompes, rue du Loir

Les édifices de culte du XXe siècle au Mans (IA72059292) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, rue d' Isaac, avenue Rhin et Danube, rue Bobillot, promenade Newton, boulevard de la Fresnellerie, rue Goya, boulevard Paixhans, rue des Bigarreux

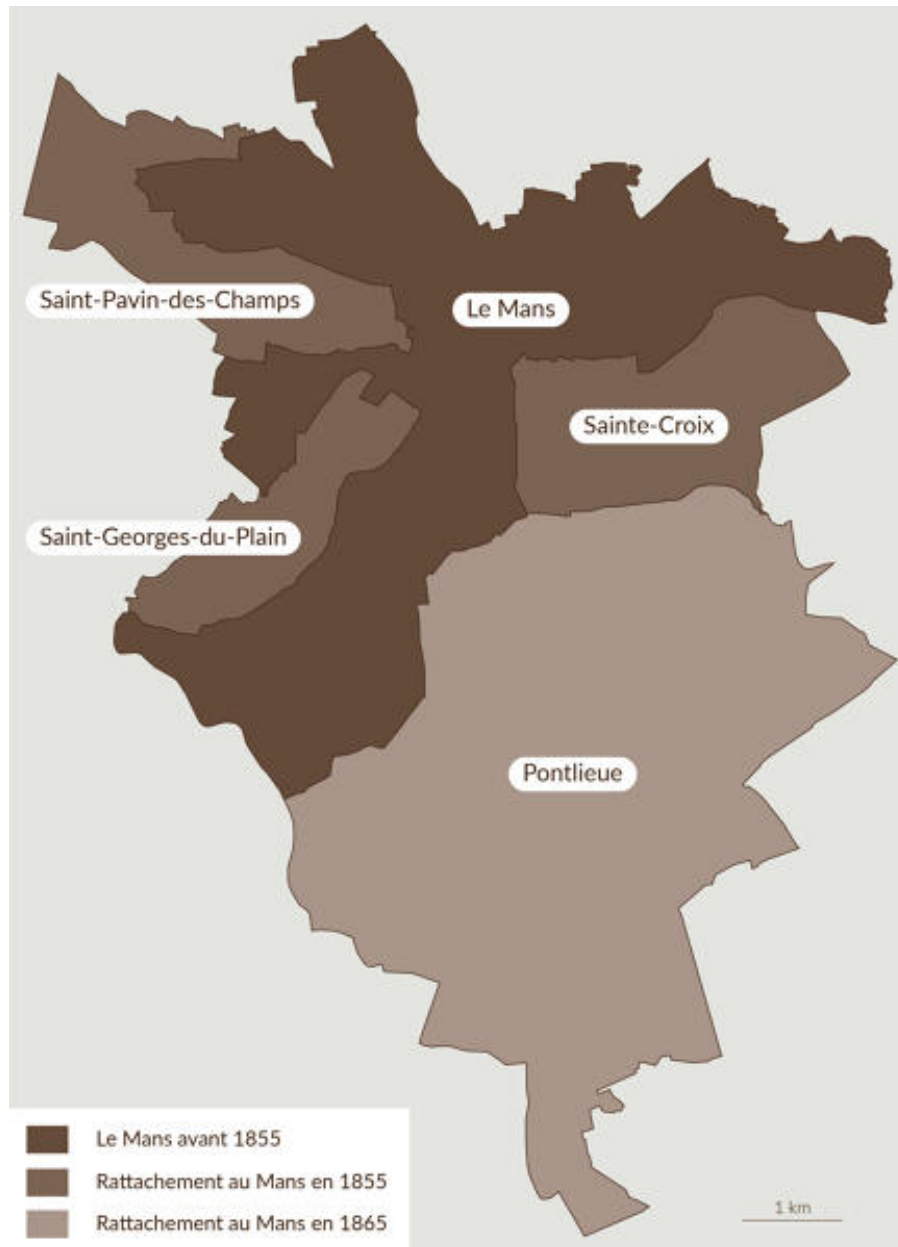
Les maisons faubouriennes du Mans dites "les mancelles" (IA72059504) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, avenue Rubillard, avenue Gambetta, avenue Olivier Heuzé, route de Sablé, boulevard Carnot, boulevard Anatole France, rue Montoise, rue Prémartine, rue de l' Eventail, avenue Bollée, rue de la Mariette, boulevard Winston Churchill, avenue du Docteur Jean Mac, rue de Ruaudin, avenue Felix Geneslay, avenue Georges Durand

Maisons "H.B.M" modèle Levesque (IA72059474) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, avenue Rubillard, avenue Gambetta, avenue Olivier Heuzé, route de Sablé, boulevard Carnot, boulevard Anatole France, rue Montoise, rue Prémartine, rue de l' Eventail, avenue Bollée, rue de la Mariette, boulevard Winston Churchill, avenue du Docteur Jean Mac, rue de Ruaudin, avenue Felix Geneslay, avenue Georges Durand

Les faubourgs du Mans : présentation de l'opération d'inventaire (IA72058858) Pays de la Loire, Sarthe, Le Mans, les Sablons, Saint-Pavin-des-Champs, Sainte-Croix, Saint-Georges-du-Plain, Pontlieue, , avenue Rubillard, avenue Heuzé, avenue Bollée, avenue Geneslay, avenue Gambetta, rue de Ruaudin

Auteur(s) du dossier : Marie Ferey

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général



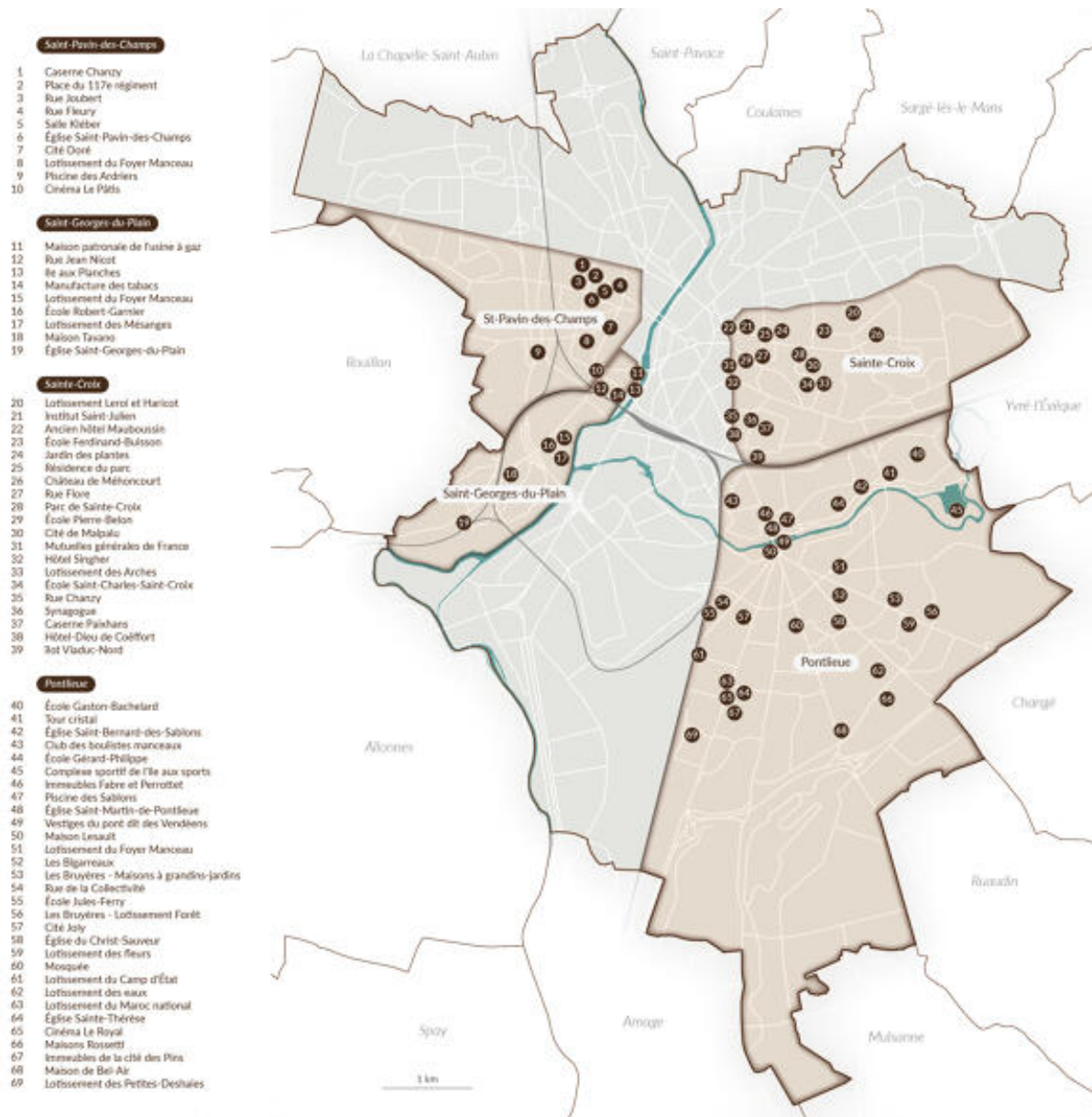
Le Mans et ses faubourgs.

IVR52\_20237200222NUDA

Auteur de l'illustration : Théo Ben Makhad

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Carte des principaux lieux étudiés dans les faubourgs manceaux.

IVR52\_20237200219NUDA

Auteur de l'illustration : Théo Ben Makhad

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
 communication libre, reproduction soumise à autorisation



Carte de l'évêché du Mans (détail de la feuille représentant la partie orientale), Hubert Jaillot, 1706.

Référence du document reproduit :

- Carte de l'évêché du Mans, détail de la feuille représentant la partie orientale. 1 dessin : encre sur papier par Hubert Jaillot, cartographe, 1706. 51 X 70,5 cm. (Bibliothèque nationale de France ; GE DD-2987 (265, 4 B) - feuille 4 BIS).

IVR52\_20237200244NUCA

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) BnF communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan du Mans, Ponts et Chaussées, 1747.

Référence du document reproduit :

- Plan de la ville du Mans et de ses environs dressé par les Ponts et Chaussées en 1747 et redessiné en 1990. 1 dessin : encre sur papier. (Archives départementales de la Sarthe ; 1 Fi 197)

IVR52\_20237200229NUCA

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de la Sarthe communication libre, reproduction soumise à autorisation

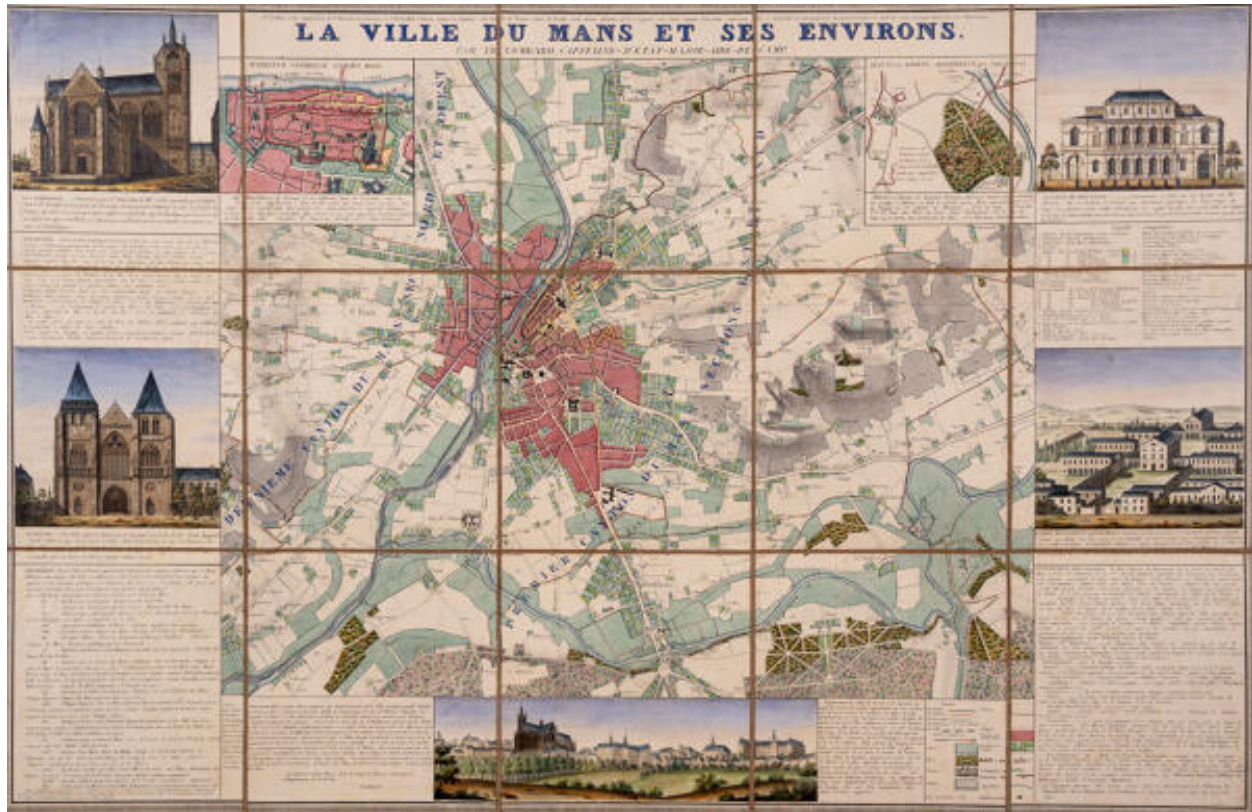


La bataille du Mans, Jean Sorieul, 1793.

IVR52\_20237200230NUCA

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan dit Lombart.

Référence du document reproduit :

- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

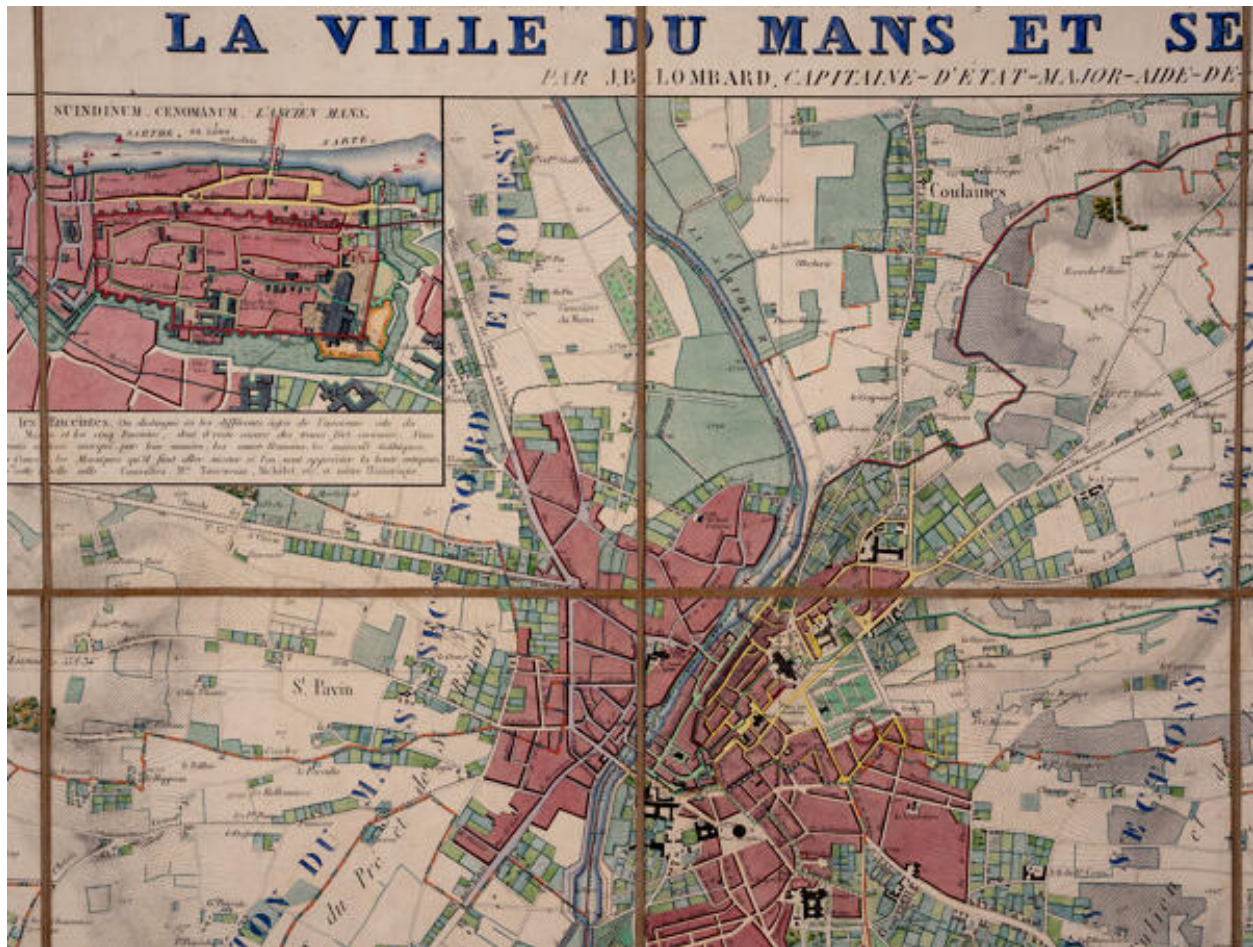
IVR52\_20227200433NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation





Détail plan Lombart, partie nord-ouest - Saint-Pavin-des-Champs.

Référence du document reproduit :

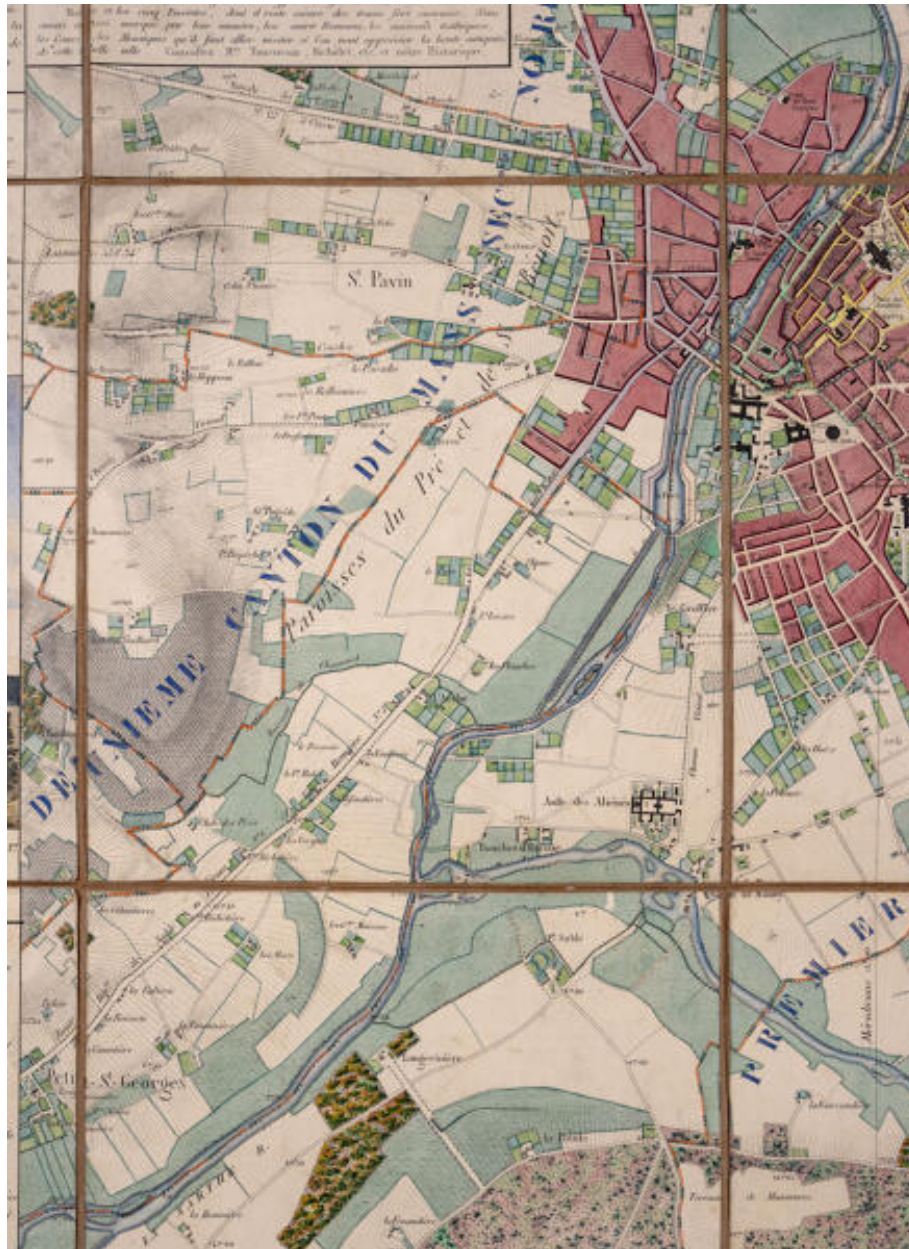
- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombard, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200434NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail du plan Lombart, partie sud-ouest - Saint-Georges-du-Plain.

Référence du document reproduit :

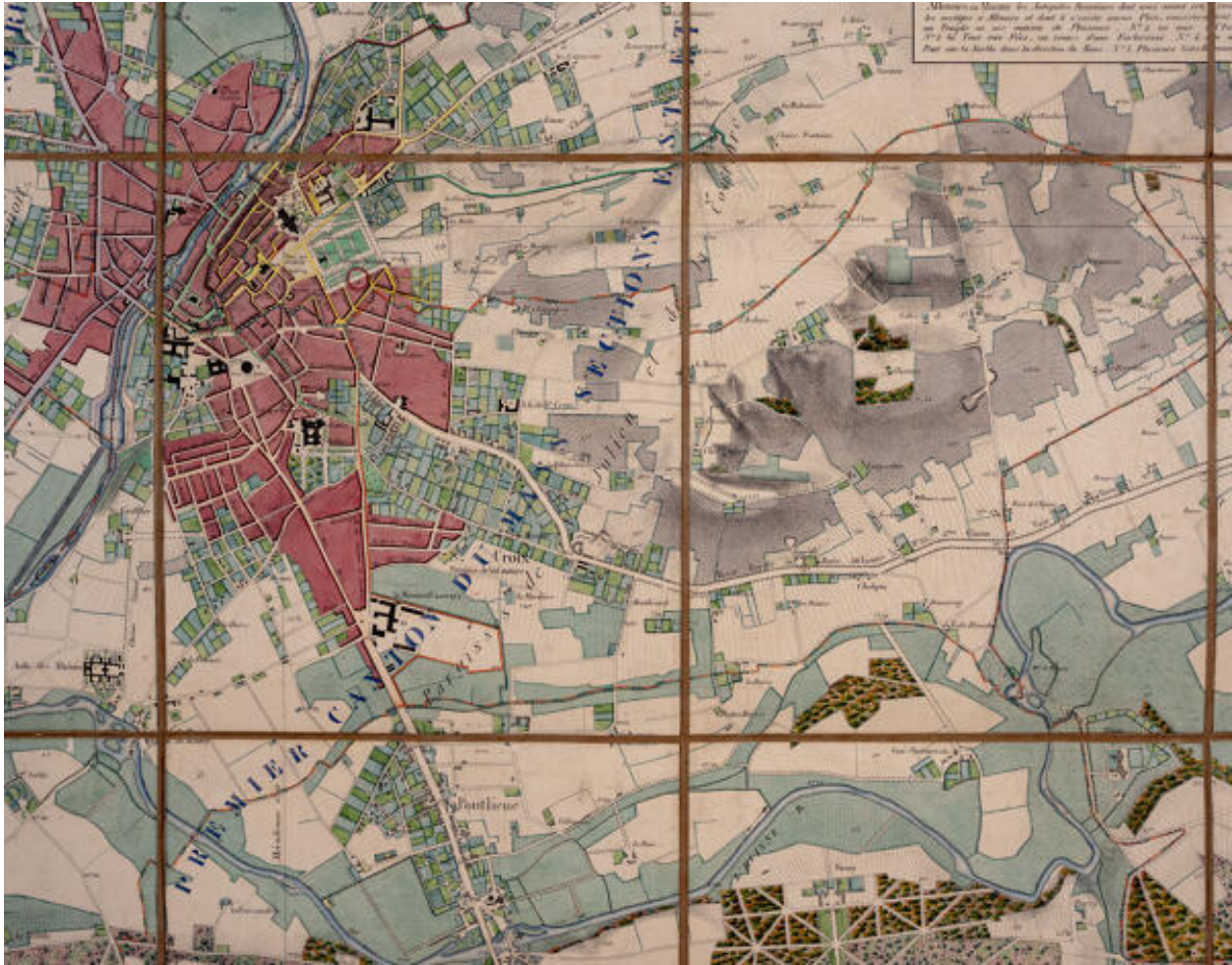
- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200439NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail du plan Lombart, partie est - Sainte-Croix.

Référence du document reproduit :

- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200435NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail plan Lombart, partie sud-Pontlieue.

Référence du document reproduit :

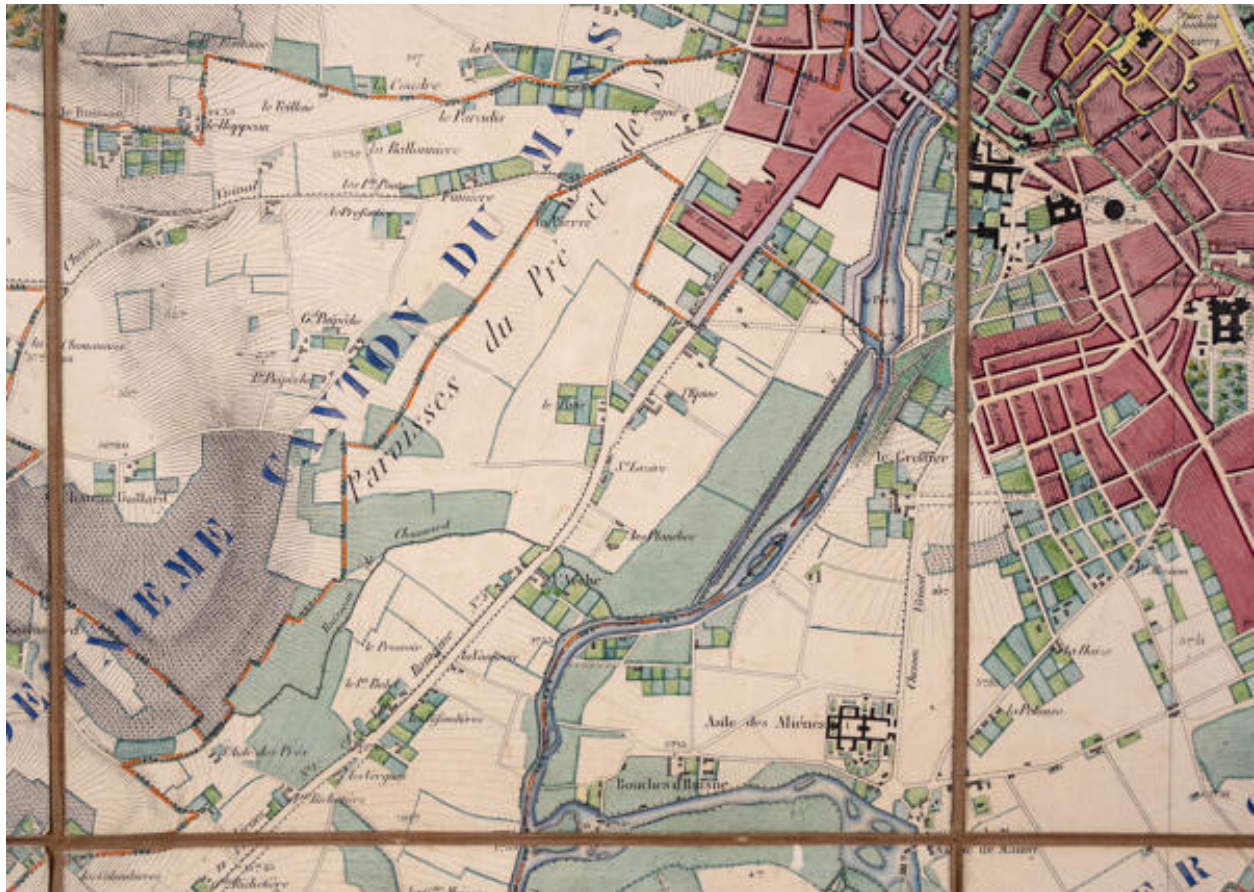
- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200436NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail plan Lombart, partie de l'île aux Planches.

Référence du document reproduit :

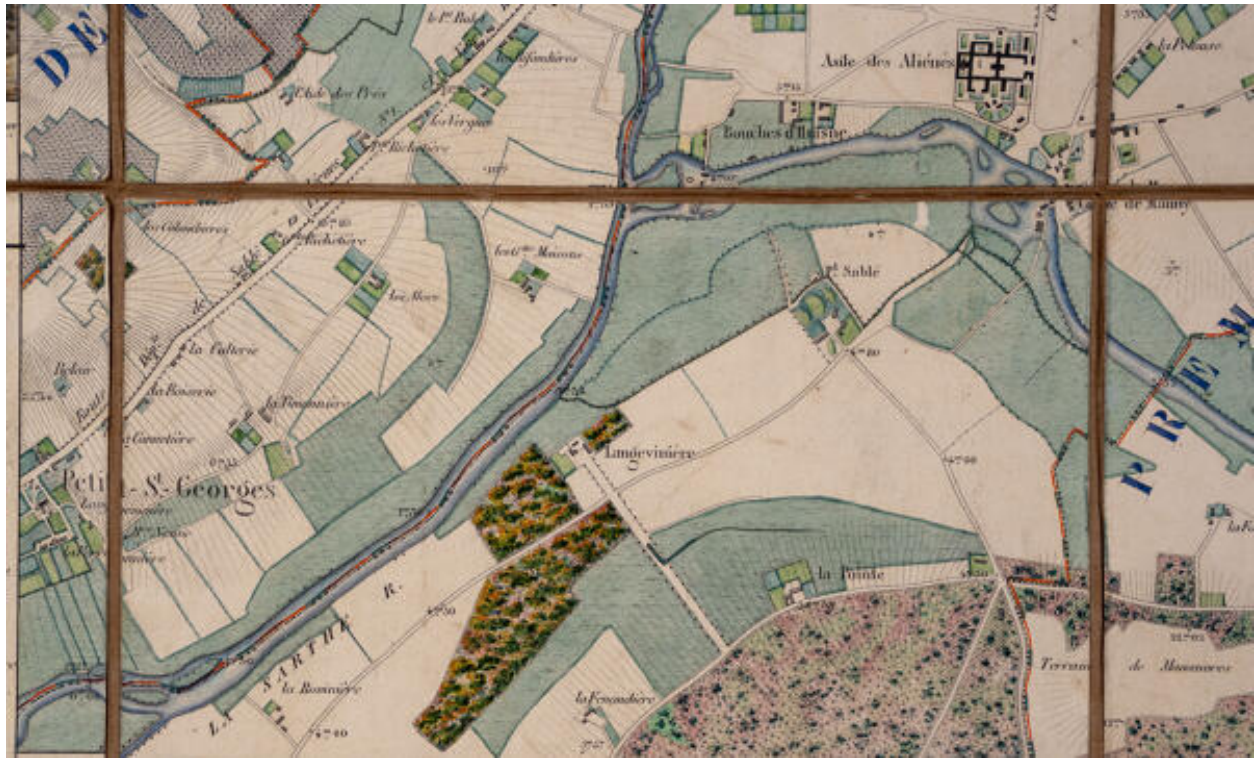
- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200438NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail plan Lombart, partie de l'embouchure de l'Huisne.

Référence du document reproduit :

- Plan dit Lombart représentant Le Mans et ses environs, Jean-Baptiste Lombart, 1839. 1 dessin : encre sur papier - 66 x 100 cm. Gravé par Ch. Avril, rue de Sorbonne. (Médiathèque Louis Aragon ; CP 3 MAN 3-5.)

IVR52\_20227200437NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2022

(c) Ville du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan de fusion des communes limitrophes au Mans, 1853.

Référence du document reproduit :

- Observations sur le projet de réunion à la commune du Mans des communes de Sainte-Croix et de Saint-Pavin, 1848. (Archives départementales de la Sarthe ; 1 M 140)

IVR52\_20187202553NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan d'assemblage des communes de Sainte-Croix et de Saint-Pavin-des-Champs avec la ville du Mans.

Référence du document reproduit :

- Observations sur le projet de réunion à la commune du Mans des communes de Sainte-Croix et de Saint-Pavin, 1848. (Archives départementales de la Sarthe ; 1 M 140)

IVR52\_20187202554NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation





Plan de fusion des communes limitrophes du Mans, 1858.

Référence du document reproduit :

- Archives départementales de la Sarthe ; 1M139. Nouvelles délimitations de communes après annexion, 5 septembre 1860.

IVR52\_20187202552NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le vieux Mans vu de la Sarthe, Ludovic Piette, 2e moitié du XIXe siècle.

IVR52\_20237200233NUCA

Date de prise de vue : 2021

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation

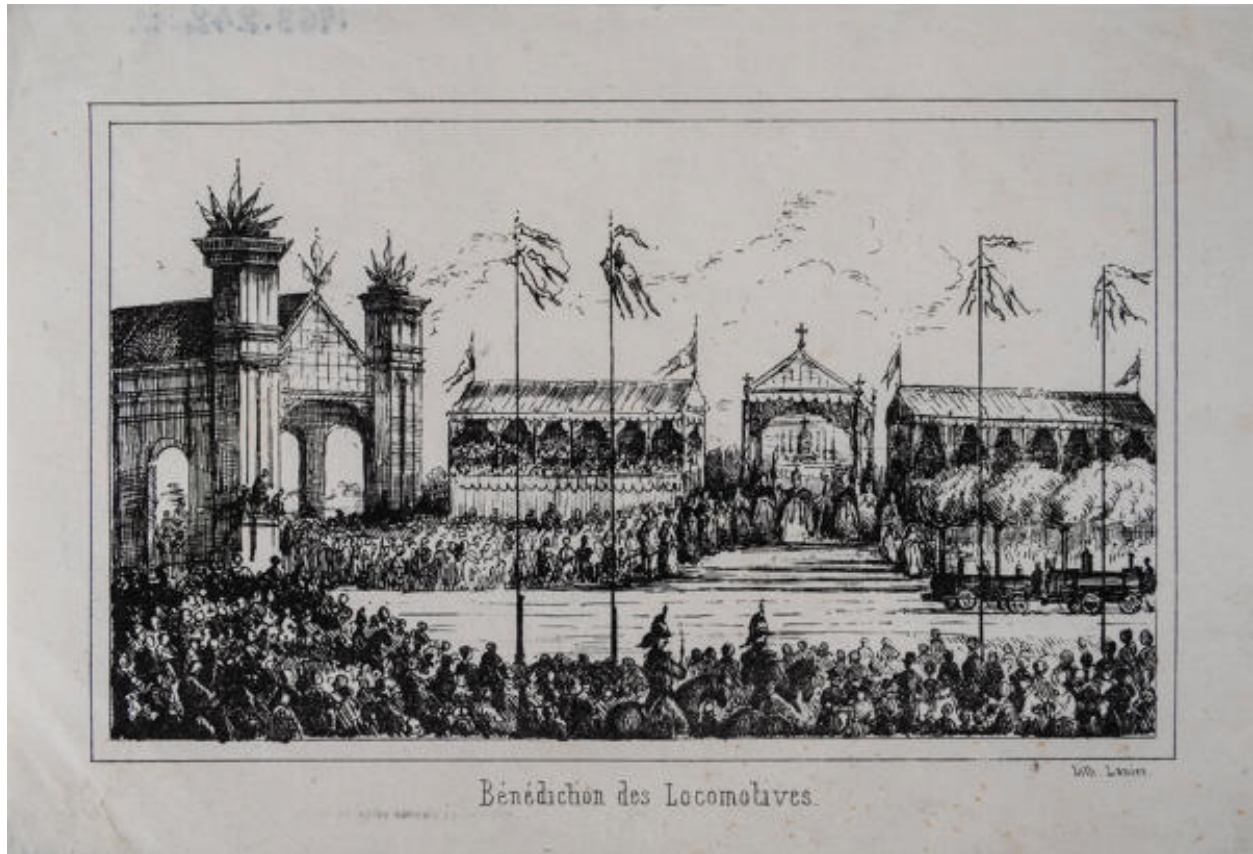


Vue panoramique du Mans depuis les hauteurs de Rouillon, Paul Chaussée, 3e quart du XIXe siècle.

IVR52\_20237200234NUCA

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Lithographie représentant l'inauguration de la gare en 1854.

IVR52\_20237200385NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan industriel et monumental du Mans, 1891.

Référence du document reproduit :

- Nouveau plan du Mans monumental, industriel et commercial, Administration des plans monumentaux de France, fin 19e siècle. (Musées du Mans ; 1977.88.)

IVR52\_20237200300NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan du réseau viaire du Mans avec détail sur la zone dans l'octroi.

Référence du document reproduit :

- Plan du réseau viaire manceau dressé par l'architecte départementales, 1868. 1 dessin : encre sur papier. (Archives départementales de la Sarthe ; 3 O 1087)

IVR52\_20187202556NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan du réseau viaire manceau, 1906.

Référence du document reproduit :

- Plan du réseau viaire manceau dressé par l'architecte départementales, 1906. 1 dessin : encre sur papier. (Archives départementales de la Sarthe ; 3 O 1087)

IVR52\_20187202555NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du pont de fer en X au début du 20e siècle.

Référence du document reproduit :

- Photographie du pont en X, vers 1900. 1 photographie N&B (Musées du Mans ; 1985.17.13).

IVR52\_20237200384NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation





Vue d'une guinguette des environs du Mans au début du 20e siècle.

Référence du document reproduit :

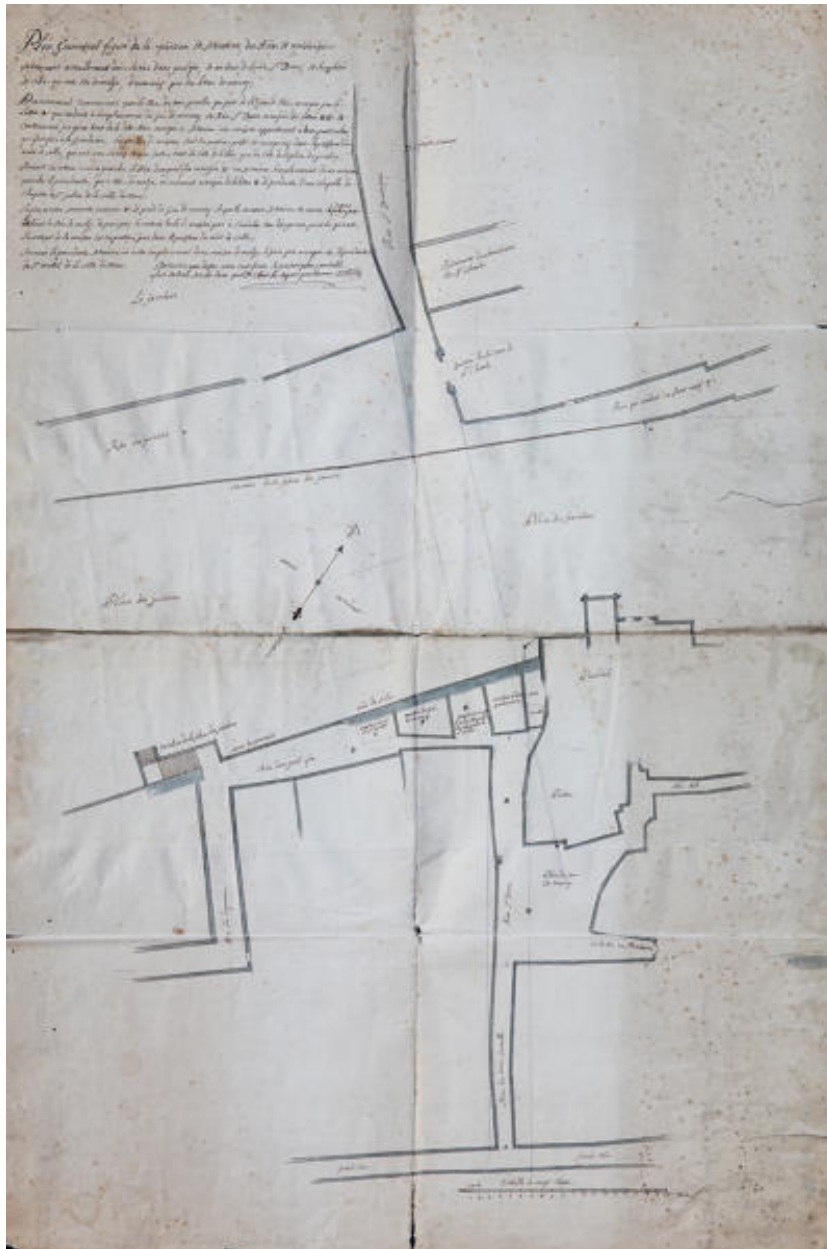
- Photographie de la guinguette en bord de ville, vers 1900. 1 photographie en N&B. (Archives privées ; non côté).

IVR52\_20237200090NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Collection particulière  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



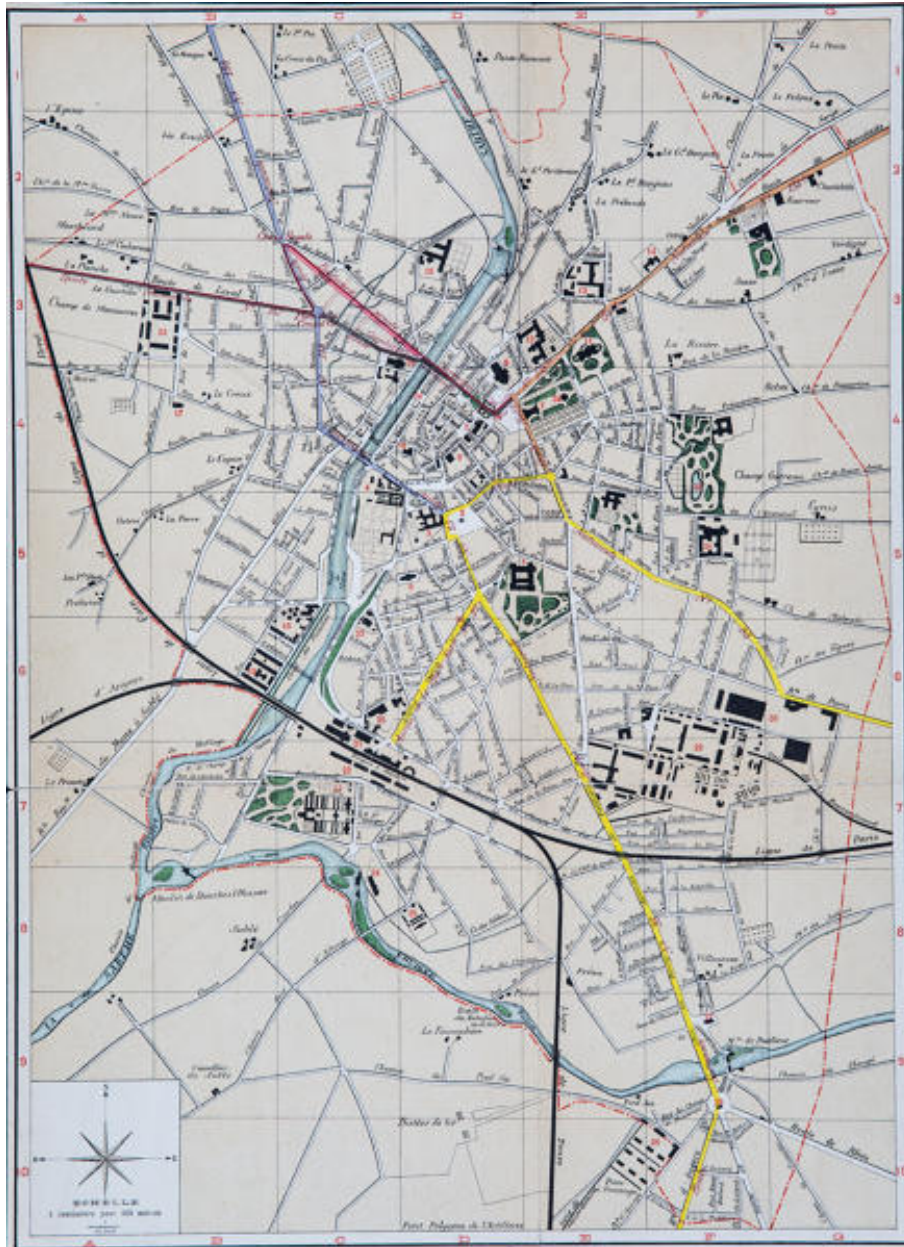
Plan général figuré de la position et de la situation des rues et des maisons qui se trouvent actuellement au bout de la rue de Saint-Denis, s.d.

IVR52\_20187202564NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



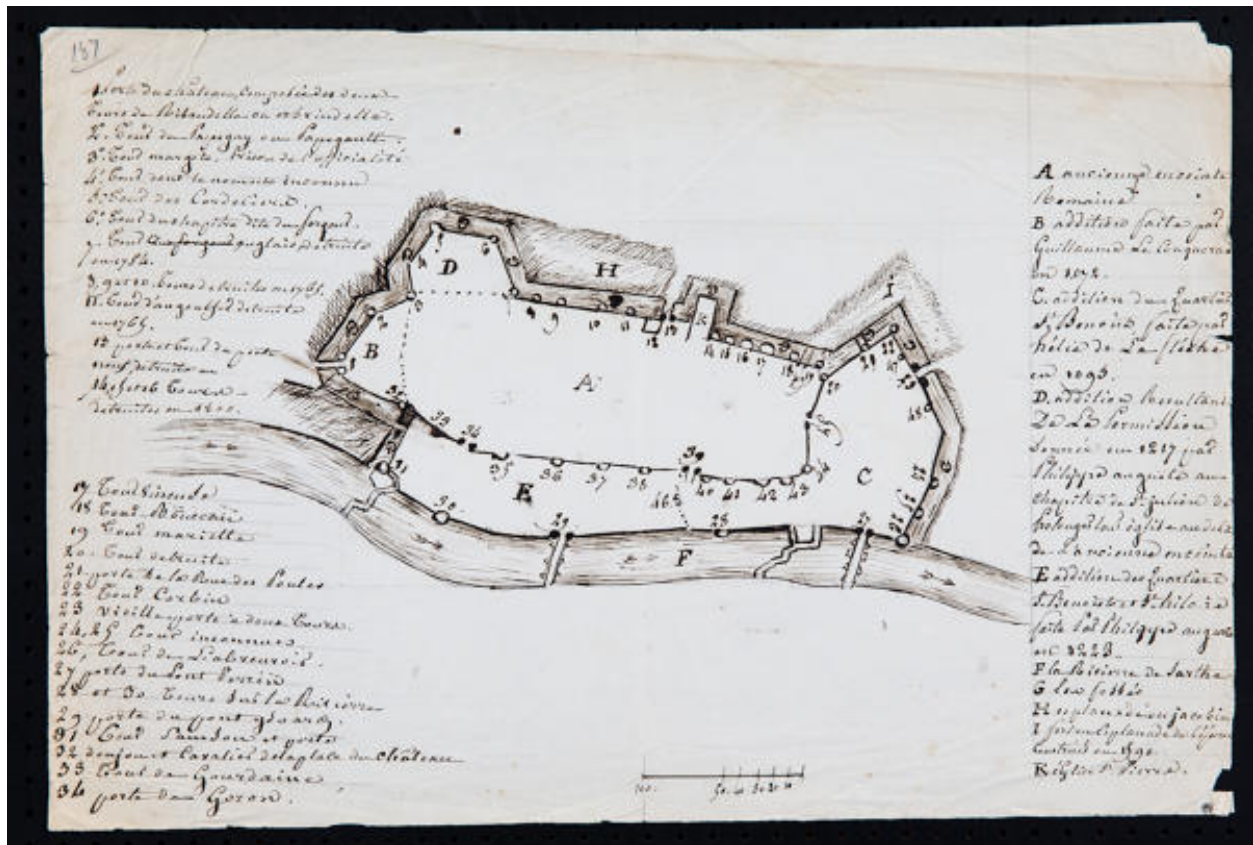
Plan de la ville du Mans, 1890.

IVR52\_20187202565NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan des enceintes de la ville et des modifications apportées, 18e siècle.

IVR52\_20187202566NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2018

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan triennal dressé par le ministère de l'éducation nationale projetant les constructions d'école sur la ville du Mans, 1955.

IVR52\_20217200074NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2021

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan d'aménagement du Mans (section centre-ville), Pierre Vago, 1947.

Référence du document reproduit :

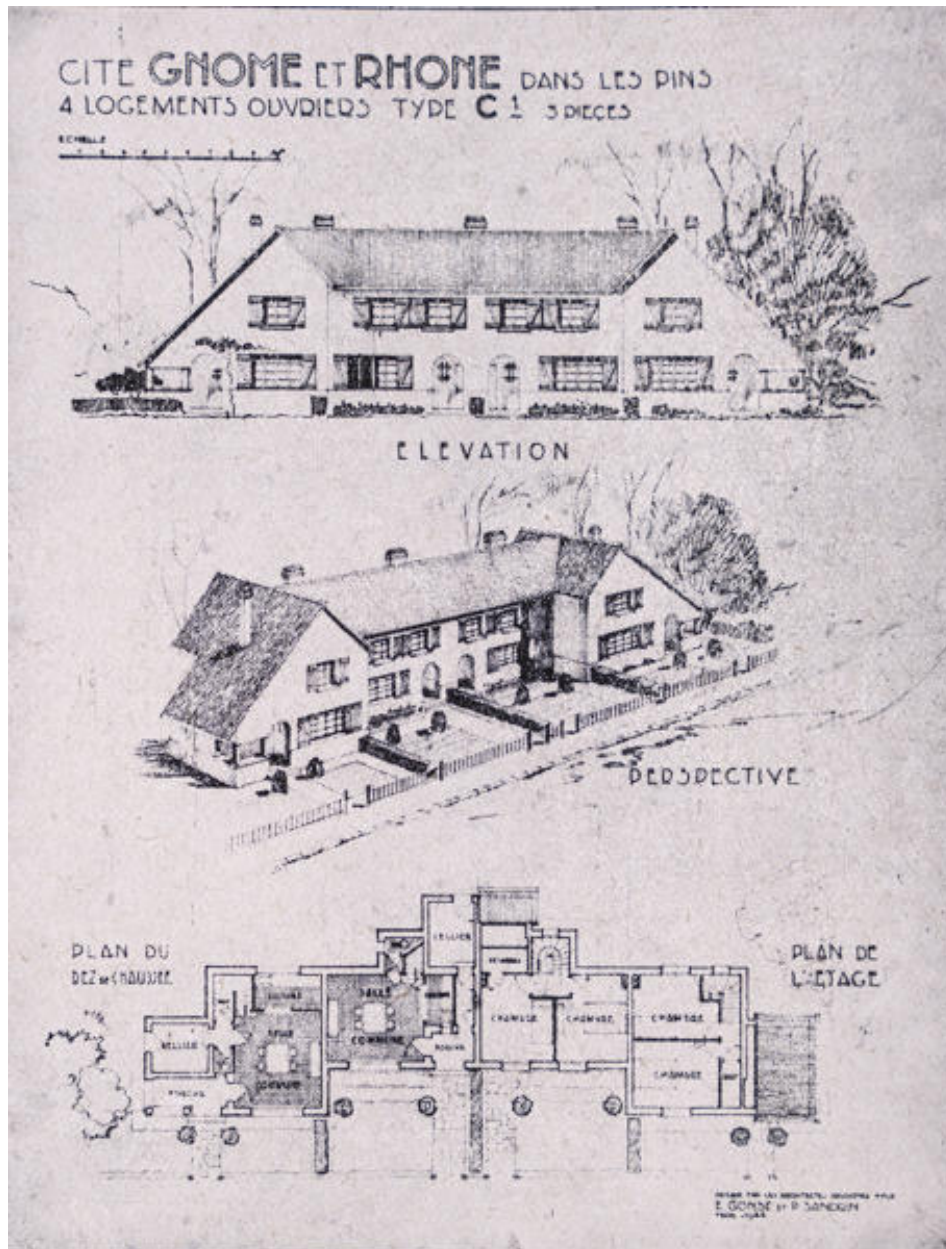
- Archives municipales du Mans ; 5 W 6. Projet de reconstruction de la ville du Mans, 1945-1952.

IVR52\_20237200290NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives municipales du Mans  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Elévation et plan pour les pavillons quadruples de la cité des Pins.

Référence du document reproduit :

- Archives municipales du Mans ; 2 Z 2. "Maisons ouvrières dans les pins", in *La construction moderne*, n° 27, juillet 1947.

IVR52\_20217200613NUCA

Auteur de l'illustration (reproduction) : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2021

(c) Archives municipales du Mans ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue d'une tour de l'enceinte gallo-romaine du Mans.

IVR52\_20227200350NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation





Vue de l'enceinte romaine côté ouest.

IVR52\_20227200351NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du front bâti surplombant l'enceinte médiévale depuis la place des jacobins.

IVR52\_20227200901NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la cathédrale et du grand escalier depuis la place des Jacobins.

IVR52\_20227200902NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la cathédrale depuis la place des Jacobins.

IVR52\_20227200900NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la ville close depuis la place des Jacobins.

IVR52\_20227200890NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la ville close depuis l'ouest.

IVR52\_20227200903NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la ville close depuis le sud-ouest.

IVR52\_20227200904NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue d'un vestige de l'enceinte dite des Tanneries avec la ville close à l'arrière-plan.

IVR52\_20227200907NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation





Vue de la ville close depuis la rive ouest de la Sarthe.

IVR52\_20227200855NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue des vestiges de l'enceinte des Tanneries.

IVR52\_20227200906NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



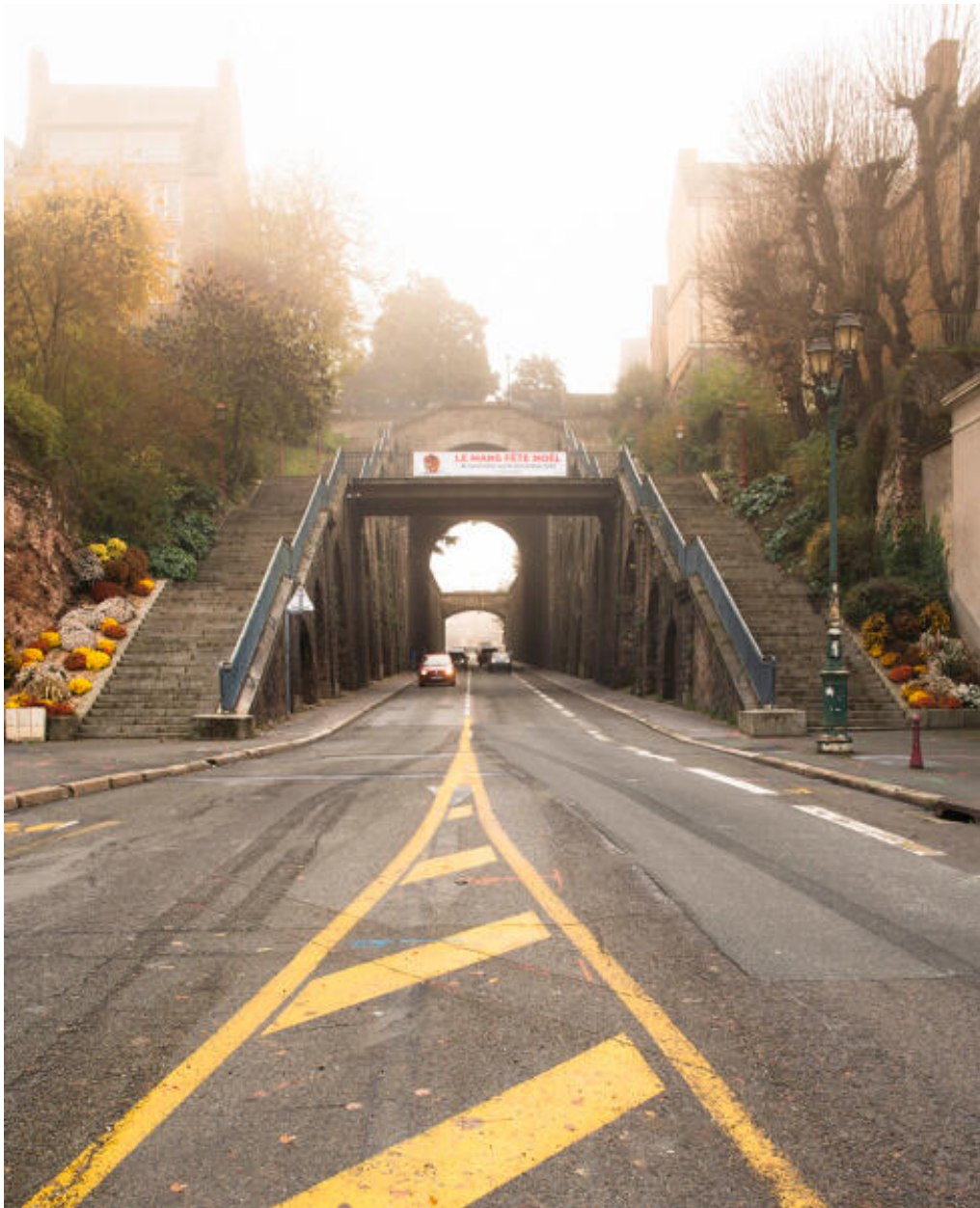
Vue de la ville close depuis la rive ouest.

IVR52\_20227200905NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du tunnel sous la ville close depuis les rives de Sarthe.

IVR52\_20227200349NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du pont dit Gambetta.

IVR52\_20227200856NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la ville sud depuis la butte de Gazonfier.

IVR52\_20237200254NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du faubourg du Pré depuis la ville close.

IVR52\_20237200356NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Ancienne mairie de Saint-Georges-du-Plain.

IVR52\_20197202166NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation





Vue de la maison dite Lemeunier, rue de l'Union.

IVR52\_20227200354NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de la rue Gambetta prolongée depuis la place de la République jusqu'à la caserne Chanzy.

IVR52\_20227200889NUCA

Auteur de l'illustration : Paul Hamelin

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Alignement de maisons, boulevard René-Levasseur.

IVR52\_20227200352NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue de l'usine des eaux.

IVR52\_20227201792NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue d'un baraquement de l'entre-deux-guerres à la cité des Eaux.

IVR52\_20227201266NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du quartier du Ronceray.

IVR52\_20237200245NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



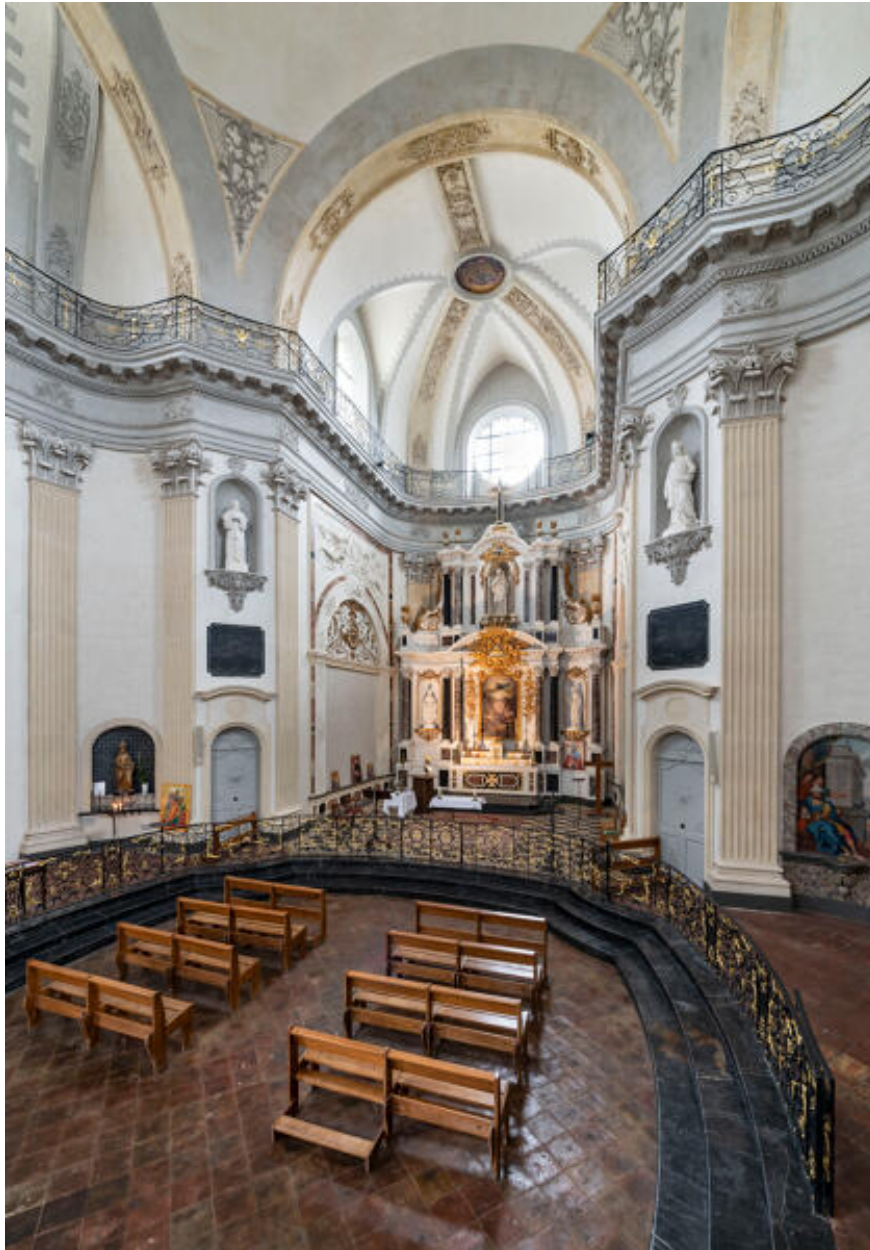
Vue de la Z.U.P. des Sablons.

IVR52\_20237200252NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du choeur de l'église abbatiale depuis la tribune.

IVR52\_20227200347NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation





Vue du hall de la gare au début du 20e siècle.

Référence du document reproduit :

- **Musées du Mans ; non côté. Carte postale de l'intérieur de la gare du Mans, début 20e siècle.**  
Carte postale de l'intérieur de la gare du Mans, début 20e siècle. 1 photo : N&B. (Musées du Mans ; non côté)

IVR52\_20237200382NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2023

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Musées du Mans  
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue du choeur de l'église abbatiale des visitandines depuis la tribune sud.

IVR52\_20227200348NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue du choeur de l'église abbatiale des visitandines.

IVR52\_20227200346NUCA

Auteur de l'illustration : Thierry Seldubuisson

Date de prise de vue : 2022

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.

IVR52\_20197200516NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Plan archéologique de nord de la ville du Mans, 1945.

IVR52\_20227200138NUCA

Date de prise de vue : 2022

(c) Archives départementales de la Sarthe ; (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.

IVR52\_20197200517NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue d'une plaque d'égout témoin de la mise en infrastructure des faubourgs du Mans.

IVR52\_20197201387NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue des faubourgs ouest de la ville du Mans depuis la vieille ville.

IVR52\_20197200518NUCA

Auteur de l'illustration : Pierre-Bernard Fourny

Date de prise de vue : 2019

(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général  
communication libre, reproduction soumise à autorisation