

## « Orléans, la ville & son fleuve »

Visites guidées du 10 juillet au 28 août 2005, tous les dimanches à 15h30.

Adultes, 4 € - Enfants (moins de 13 ans), 2 €.

Inscriptions sur place.

Départ : Tour Blanche — Service Archéologique de la Ville d'Orléans — 13 bis, rue de la Tour-Neuve — Orléans

Renseignements : 02 38 79 24 26 — 02 38 62 70 56

La manifestation « Jeu de plans » (circuit « Orléans, la ville & son fleuve » et exposition « Jeu de plans ») a été conçue par le Service Archéologique de la Ville d'Orléans (commissaire : Laurent Mazuy, Médiateur du Patrimoine).

Conception du circuit : Laurent Mazuy

Texte du circuit et illustrations (sauf mention) : Laurent Mazuy

Conception graphique de la plaquette : Séverine Sayn, 06 80 25 47 90

Traduction Ros Schwartz, +44 (0) 208 202 1007

Les circuits patrimoniaux d'été ont débuté en 2002 avec « Porte à porte » suivi de « Au coin du mur » (présentation du quartier cathédrale) en 2003 et de « Fenêtres & Cie » en 2004. Les dépliants et plaquettes de ces circuits sont à votre disposition au Service Archéologique de la Ville.

## « Orleans, the city and its river »

Guided tours in French from 10 July to 28 August 2005, every Sunday at 3.30 p.m.

Adults, 4 € - (Under 13), 2 €.

Registration on start.

Leaving from: Tour Blanche — Archaeological department of the City of Orleans, 13 bis, rue de la Tour-Neuve, Orleans.

Information: +33 (0)2 38 79 24 26 — +33 (0)2 38 62 70 56

The « Jeu de plans » event (« Orleans and its river » trail and the « Jeu de plans » exhibition) is designed by the Archaeological department of the City of Orleans (organiser Laurent Mazuy, Heritage Curator).

Trail devised by Laurent Mazuy

Commentary and illustrations (unless stated otherwise): Laurent Mazuy

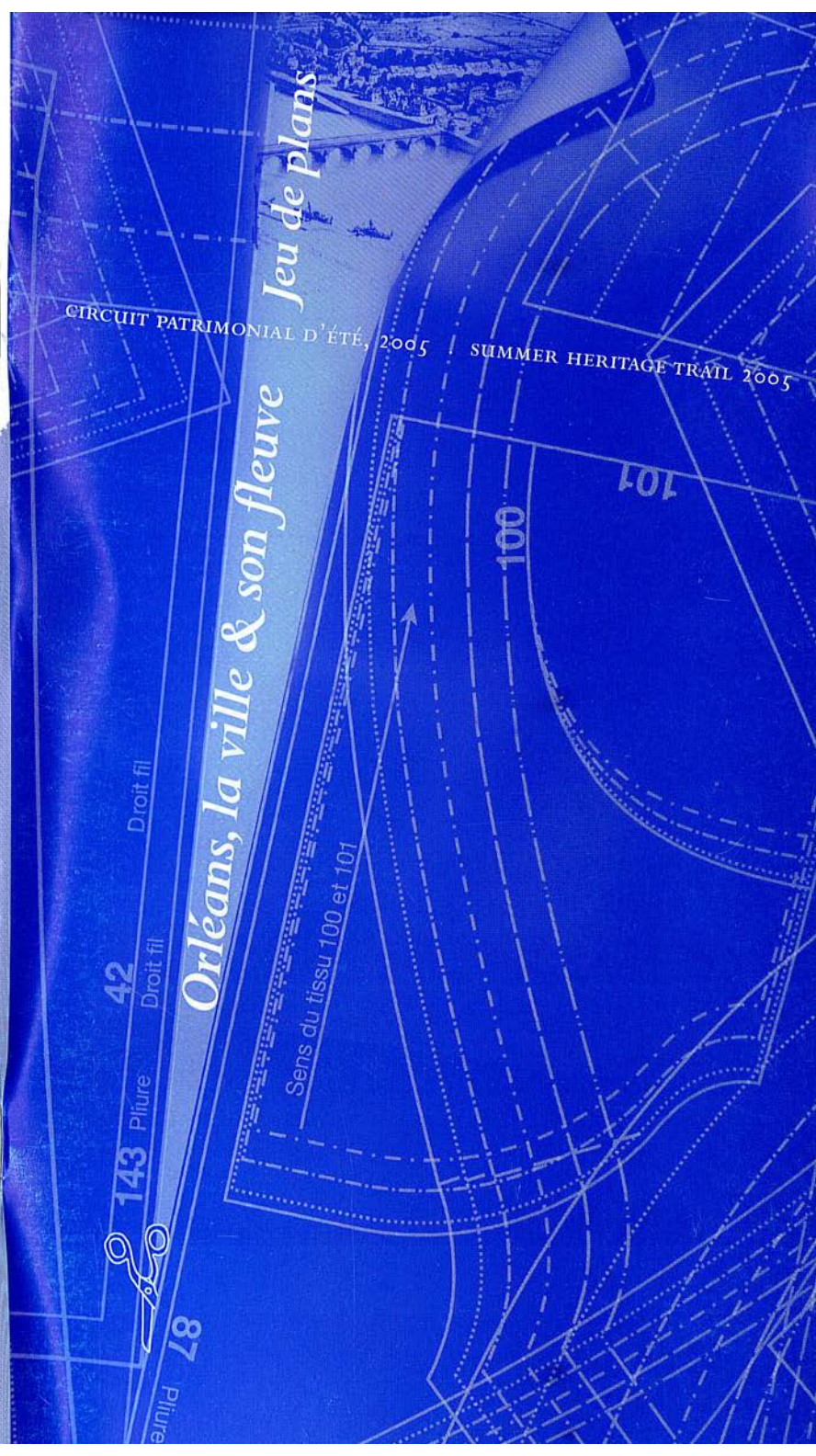
Graphic design of the Brochure: Séverine Sayn, +33 (0)6 80 25 47 90

English translation: Ros Schwartz, +44 208 202 7877

The Orleans summer heritage trails began in 2002 with « Door to door », followed by « Au coin du mur » (tour of the cathedral district) in 2003 and « Windows & Co. » in 2004. The brochures and fold-out guides to these trails are available from the city's Archaeological department.



Région Centre



41

JEU DE PLANS

Droit fil

JEU DE PLANS

*Situé au croisement de routes commerciales, Orléans entretient une relation privilégiée avec la Loire depuis la plus haute Antiquité.*

*Le présent circuit restitue les principes de ce lien historique constant et sans cesse renouvelé.*

*Par détails et généralités, il permet d'en comprendre la matrice et les composants : ponts, quais, front de Loire, ville basse, métiers, usages...*

*Il s'emploie à restituer les couleurs et les ambiances d'un bord de fleuve où se créaient les échanges et la richesse de la ville.*

*Orleans, located at the hub of several trade routes, has enjoyed a special relationship with the Loire since the days of Antiquity.*

*This trail retraces the development of this long-lasting historic link.*

*Looking at the overall development of the port and homing in on specific details, it gives the visitor an insight into the role the Loire and its attributes – bridges, wharves, the river front, the lower city, trades and customs – have played in the city's history.*

*The trail aims to recreate the colours and atmospheres of riverside life, the source of fruitful exchanges and the city's wealth.*

1

*Vous êtes au pied du coteau. La rue de la Folie correspond au tracé de la berge naturelle.*

*Le plus ancien port connu est en partie conservé à 2 m sous vos pieds. Il date du début de notre ère. Il trouvait sa limite au nord avec une terrasse. L'interruption, rue Saint-Flou, d'une moulure en boudin sur le bâtiment universitaire nous en indique l'emplacement.*

*Au pied du mur de terrasse, haut de 3 m, se trouvaient les entrepôts et les espaces de travail et au sud l'esplanade du quai.*

*Durant le 1<sup>er</sup> s., au moins quatre quais ont été successivement bâtis sur la Loire afin de contrer l'envasement de la berge. Ce gain sur le fleuve aboutit à l'avancée des bâtiments et à la naissance d'une zone urbaine en lien avec le fleuve.*

*À partir du 4<sup>e</sup> s., ce quartier se situe dans l'angle sud-est du rempart. La Tour Blanche et le mur de ville, coiffé de son chemin de ronde, montrent les proportions du système défensif réaménagé au Moyen-Âge.*

1

*You are standing at the foot of the hill. Rue de la Folie follows the line of the natural river bank.*

*The oldest known port is partially preserved 2 metres beneath your feet. It dates back to the beginning of the common era. Its northern boundary was a terrace. A torus moulding on the university building in rue Saint-Flou indicates its location.*

*At the foot of the 3-metre high terrace wall were the warehouses and working areas, and to the south, the esplanade along the river bank.*

*During the 1<sup>st</sup> century, at least four embankments were built along the Loire to prevent the river bank from silting up. This encroachment resulted in increased construction and the emergence of an urban district associated with the river.*

*From the 4<sup>th</sup> century, this district was located in the south-east corner of the city wall. The Tour Blanche and the rampart walk show the dimensions of the city's defence system, which was rebuilt in the Middle Ages.*

Rallonger (voir explications)

## 2

La rue de la Tour-Neuve tire son nom d'une forteresse construite par décision du roi Philippe Auguste au début du 13<sup>e</sup> s.

Situé à l'angle du rempart, sous le n° 1 de la rue des Tanneurs, le dispositif, indépendant de l'enceinte, était constitué d'une tour aux dimensions imposantes (16,5 m de diamètre et 27,28 m de hauteur) et d'un fossé pavé. Souvenez-vous de la tour précédente, ses proportions sont plus modestes : 8 m de diamètre et 22 m de hauteur.

À l'est, au bout de la placette, on remarque une des terrasses en pierre du monastère Saint-Aignan. Ce belvédère, flanqué d'échauguettes\*, servait au plaisir du roi Louis XI (1423-1483). C'est la plus ancienne trace d'une utilisation paysagère du site ligérien à Orléans.

Cette partie de la ville (monastères de Saint-Aignan et de Saint-Euverte) est entourée par un rempart à la fin du 15<sup>e</sup> s.

Le n° 2 rue de la Tour-Neuve, situé au pied de l'une des portes du nouveau rempart, présente une belle façade Renaissance, en pierre et brique. Cette dernière est munie de deux arcades aujourd'hui murées (ateliers ou échoppes) et de deux fenêtres surmontées d'un bandeau décoré à ses extrémités de palmettes. Le jour de cabinet\* est coiffé d'un médaillon portant l'année de construction, 1575.

## 3



Vous êtes sur le port d'aval. En ces lieux, la ville vient chercher le fleuve.

À votre gauche, deux rampes permettaient la mise hors d'eau des embarcations pour réparations. Cet aménagement ouvre sur un quai pavé long d'environ 300 m et large

de 25 présentant une pente douce. Ce dernier, daté des années 1830, a perdu ses aménagements : grues et appentis, bateaux fixes (lavoir)... Seuls subsistent de petits escaliers et des anneaux d'amarrage.

Approchez-vous au plus près du fleuve. À l'orient, on aperçoit l'écluse de raccordement du canal de Combleux. Inaugurée en 1906, elle est l'ultime réalisation pour dynamiser un trafic fluvial moribond.

En 1840, plus de 300 000 t de marchandises transitaient à Orléans en 1880, seulement 25 000... Le chemin de fer, plus rapide et plus sûr, est passé par là...

## 2

Rue de la Tour-Neuve takes its name from a fortress built at the beginning of the 13<sup>th</sup> century, on the orders of King Philippe Auguste.

Located at the corner of the ramparts, beneath no. 1 rue des Tanneurs, the complex, which was independent from the city wall, comprised a massive tower (16.5 m in diameter and 27.28 m high), and a paved moat. The earlier tower was smaller: 8 m in diameter and 22 m high.

To the east, at the end of the little square, you will notice one of the stone terraces of the Saint Aignan monastery. This belvedere, flanked by bartizans\*, was built for the pleasure of King Louis XI (1423–1483). It is the oldest vestige of a landscaped site on the banks of the Loire in Orleans.

A rampart was erected around this part of the town (monasteries of Saint-Aignan and Saint Euverte) at the end of the 15<sup>th</sup> century.

No. 2 rue de la Tour-Neuve, sited at the foot of one of the gates of the new wall, has a splendid Renaissance stone and brick façade. It has two arches, now bricked up (studios or workshops) and two casement windows. Above them is a band with anthemions, known as honeysuckle ornaments, at each end. Above the toilet window is a medallion giving the year of construction as 1575.

## 3

You are in the downstream port. Here, the city comes down to the river. To your left, there are two ramps for hauling boats out of the water to be repaired. This system opens onto a paved wharf about 300 m long and 25 m wide, on a gentle incline. The wharf, built in the 1830s, has lost its installations: cranes, sheds and fixed boats (washing boat)... All that remains are some little flights of steps and mooring rings.

Walk down to the water's edge. To the east, you will glimpse the lock connecting the river to the Combleux canal. Opened in 1906, it is the last construction built to revive the dying river traffic.

In 1840, more than 300,000 tonnes of goods passed through Orleans, but by 1880, only 25,000 tonnes. The river had been superseded by the railway, which was faster and more reliable.

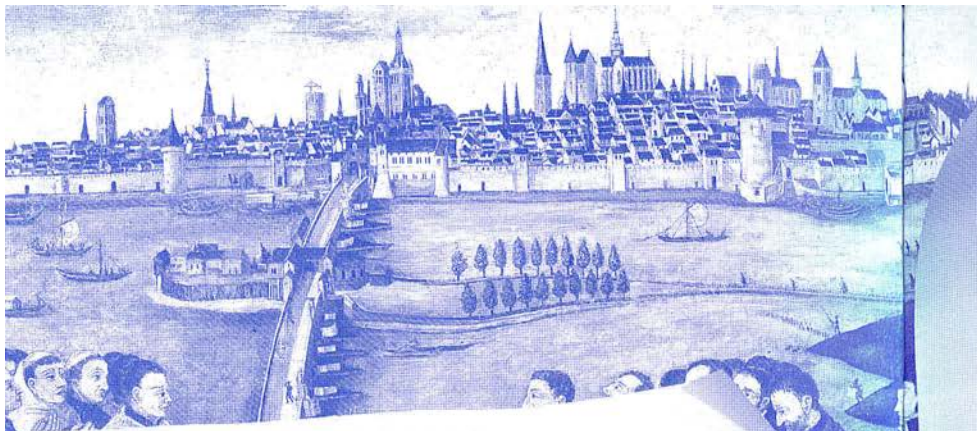


Tableau des Échevins - 16° s.  
(Musée historique et archéologique de l'Orléanais)

## 4

L'enceinte, haute de 10 m, passe à l'aplomb de l'actuel front bâti.  
La puissante Tour-Neuve (décrite par ailleurs) ferme le port à l'est. Elle surveille la Loire et assure la protection du site et de ses environs.

La ville basse communique avec le port par des portes et poternes dont le nombre, preuve d'une activité en perpétuelle extension, ne cessera de croître.

Cette petite place correspond à l'emplacement d'un des principaux points de passage. Regardez la plaque de rue : Guichet signifie porte, Moi est un nom de famille (Demoy).

À la fin du Moyen-Âge, le trafic de Loire est en plein essor. Il triple entre 1494 et 1580-1589. À partir des ports médiévaux d'aval et d'amont transitent des matières premières et des denrées les plus diverses : bois, blé, vin, cuir, miel, draps, ardoises, plâtre, poisson salé...

## 5

Suivez la rue des Tanneurs en direction de celle des Bouchers.

Certains métiers, aux odeurs fortes, nécessitent une grande quantité d'eau. Regroupés par rues, ils utilisent également la Loire pour l'évacuation des déchets.

À droite (en face du n° 16), vous découvrirez une porte dont l'arc en plein cintre est coiffé d'un blason figurant un arbre flanqué des initiales M D. Cette enseigne est celle d'un tanneur. Le chêne utilisé pour la fabrication du tan\* est, en effet, un des emblèmes de la corporation.

Derrière cette porte, un fragment du rempart...

## 4

The 10 m high wall is in line with the current built front.  
The massive Tour-Neuve (described earlier) seals the port to the east. It watches over the Loire and safeguards the site and its surroundings.

The lower town was linked to the port by gates and posterns whose number testifies to the port's growing level of activity.

This little square is on the site of one of the main thoroughfares. Look at the street sign: Guichet means gate, and Moi is a surname (Demoy).

By the end of the Middle Ages, traffic on the Loire was booming. It tripled between 1494 and 1580-1589. From the medieval ports upstream and downstream, the most diverse raw materials and goods were shipped, including timber, wheat, wine, leather, honey, sheets, slate and salt-cured fish.

## 5

Go down rue des Tanneurs towards rue des Bouchers.

Some trades that produced pungent odours required vast quantities of water. Grouped by street, they also drained their waste water into the Loire.

On the right (opposite no. 16), you will see a door with an arch boasting a coat of arms featuring a tree flanked by the initials M D. That is the sign of a tanner. The oak used for its tanbark\* was one of the corporation's emblems.

Behind this gate is a fragment of the rampart.

# 6

La perspective de la rue des Bouchers a gardé sa configuration médiévale : largeur, luminosité...

Les rez-de-chaussée et rez-de-cour de la ville basse étaient en général occupés par des ateliers. Caves, greniers et fond de cour assuraient le stockage. Les pièces à vivre n'étaient situées qu'au premier étage.

Les façades des n° 5 et 7 sont datées de la fin du Moyen-Âge.

Retournons sur nos pas... Au deuxième étage du n° 3, le garde-corps en fer forgé du début du 19<sup>e</sup> s. est orné d'une ancre de marine.

# 7

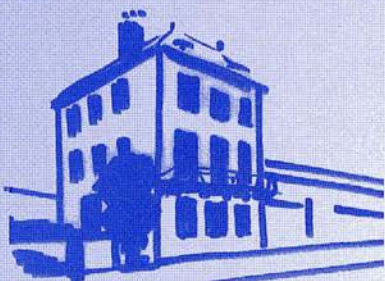
Nous voilà à nouveau face au fleuve. Le port du 19<sup>e</sup> s. se compose de trois parties distinctes et complémentaires : un quai, un axe de circulation est-ouest et des établissements de négoce (maisons, entrepôts...) alignés le long de ce dernier.

Les flux sont rationalisés. On charge et décharge à partir de la route et des quais en fonction de l'usage et de qui livre ou enlève. Les manutentions sont effectuées au plus près des entreprises.

Au plus fort de la marine de Loire, on comptait jusqu'à 10 650 bateaux à l'année : toues\*, inexplosibles\*, sapines\*... 70 000 voyageurs transitaient par les ports de la ville.

On remarquera l'aspect paysagé du site avec la ligne d'arbres plantés lors de la construction du port.

# 8



Le front bâti a perdu de son homogénéité. Dans l'alignement des façades, on note des établissements de négoce aux distributions différentes :

- Au n° 22, à droite, une maison carrée, porte d'entrée à l'ouest, donnant sur une cour (aujourd'hui jardin) distribuant les espaces de stockage.

- À gauche n° 24, 26 et 28, des bâtiments mitoyens, portes sur rue, espaces de stockage en fond de parcelle.

Ces constructions en pierre à deux étages, aux couleurs pudiques, sont d'une grande sobriété. Leurs modénatures aux principes identiques sont des plus classiques tout comme l'ordonnement de leurs fenêtres. On remarquera la présence d'un balcon au n° 22.

# 6

The view from rue des Bouchers has kept its medieval configuration: sweeping and luminous.

The ground floors and courtyard levels of the houses in the lower town were generally occupied by workshops. Cellars, attics and the back of the courtyard were used for storage. The living areas were on the first floor.

The façades of nos 5 and 7 date back to the end of the Middle Ages.

Let's retrace our steps ... On the second floor of no. 3, the early 19<sup>th</sup>-century wrought-iron railing is decorated with an anchor.

# 7

Now we are facing the river again. The 19<sup>th</sup>-century port is made up of three separate sections: a wharf, and an east-west road lined by commercial buildings (houses, warehouses etc.). Traffic flows were efficiently organised. Loading and unloading were carried out from the road and the wharves, depending on the use and on who was delivering or collecting. Handling operations were carried out as close as possible to the companies' premises.

When the Loire's shipping activities were at their peak, there were up to 10,650 boats a year: toues\*, inexplosibles\* and sapines\*, and some 70,000 passengers passed through the city.

Note the landscaped aspect of the site with the row of trees planted when the port was built.

# 8

The built river front has lost its uniformity. Looking at the line of the façades, one notes commercial establishments of varying designs and layouts:

- At no. 22, on the right, is a square house, its front door to the west, overlooking a courtyard (now a garden) surrounded by the storage areas.

- To the left, nos 24, 26 and 28, terraced houses, doors opening onto the street, storage areas at the back.

These two-storey stone-built houses in muted colours are extremely restrained in design. The outlines of the identical cornices are in the pure classical tradition, as is the pattern of the windows. Note that no. 22 has a balcony.



## 9

La venelle du Guichet Saint-Benoît marque l'ancien passage qui permettait une communication privée entre le fleuve et le monastère situé derrière le mur.

Au n° 34, on prend mieux conscience de la profondeur du front de Loire et des épaisseurs de bâtis successifs qui le constituent.

Au n° 32, une maison d'habitation présentant un bow-window en pierre témoigne du changement d'usage des lieux. En 1926, la Loire n'est plus administrativement une rivière navigable.

On notera les caractéristiques du style Art Déco\* avec notamment les ferronneries de la porte : géométrie du dessin et des formes figuratives, jeu de mats\*...

10

Un mur, le duit, coupe le fleuve. Cet aménagement contemporain du port permettait de maintenir un tirant d'eau suffisant pour assurer la navigation côté quai.

Les duits servaient également de chemin pour appeler les passeurs\* ou faire transiter des marchandises.

Les termes Petite et Grande Loire sont issus de cette domestication. La Petite Loire est naturellement la partie au sud.

D'autres aménagements notamment les levées (rive gauche) permettaient la domestication des humeurs du fleuve. Les vastes bancs de sable à leurs pieds servaient à tendre les cordages.

Le soleil et le vent séchaient le linge sortie des bateaux lavoier.

## 9

The little street of Guichet Saint-Benoît is the site of the old alley which was a private passageway between the river and the monastery situated behind the wall.

No. 34 gives us a better idea of the depth of the Loire front and the thickness of the successive buildings that stood along the river.

No. 32 is a residential property with a stone bow-window bearing witness to the change of use of the premises. In 1926, administratively, the Loire was no longer considered a navigable river.

Note the Art Deco\* characteristics, particularly the ironwork on the door: geometric design and figurative shapes, the play on matt tones.

## 10

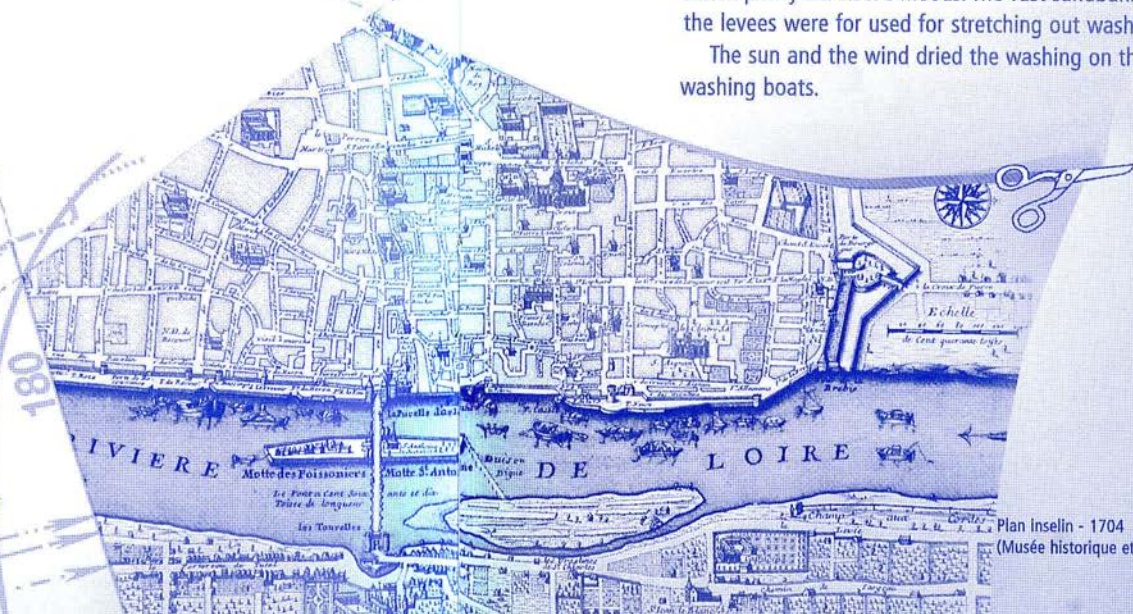
A weir cuts across the river. This contemporary port installation helped maintain a sufficient draught of water for ships to sail along the wharves.

The weirs also served as a path from which to hail the ferry-men or for temporarily unloading goods.

The terms « Petite » and « Grande Loire » derive from this domestication of the river. The Petite Loire is of course the south part.

Other systems include the levees (left bank) making it possible to pacify the river's moods. The vast sandbanks at the base of the levees were for used for stretching out washing lines.

The sun and the wind dried the washing on the lines from the washing boats.



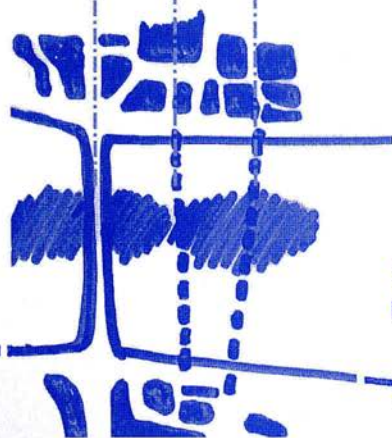
Plan Inselin - 1704  
(Musée historique et archéologique de l'orléanais)



Pont George V  
(Pont Royal)

Pont des Tourelles

Pont antique



## 11

Traverser la Loire... D'abord, il y eut probablement un gué\*. Ensuite, ce fut un pont en bois. Il allait de l'actuelle rue du Petit-Puits, entre les n° 68 et 70, à celle de Saint-Marceau, axe antique, en s'appuyant sur une île au milieu du fleuve.

Ce pont gaulois, sur lequel passa Jules César et son armée au début de la guerre des Gaules, existait dès le 2<sup>e</sup> s. avant J.-C. Il fut détruit après la construction du pont dit des Tourelles, premier pont en pierre bâti à Orléans.

## 12

Le pont des Tourelles (12<sup>e</sup> s.) passait à la jonction de deux îles qu'il contribua à unir : la motte des Poissonniers et Saint-Antoine.

Rive droite, l'ouvrage donnait à l'ouest et au pied de l'enceinte, sur la rue des Hôtelleries. Rive gauche, son débouché bien que décalé par rapport au précédent pont, ouvrait toujours sur l'axe antique (rue Saint-Marceau).

Deux forteresses assuraient son contrôle : au nord dans l'angle du rempart, le Châtelet et au sud, construit sur la dernière arche, le fort des Tourelles.

Le pont subit les outrages du temps (inondations, embâcles) et des guerres, notamment le siège anglais de 1428-1429. Constitué à l'origine de 21 arches à arcs brisés, ce nombre fut réduit à 18 après maintes restaurations et consolidations.

Lorsque la Loire est basse, des tourbillons se forment à l'endroit de ses piles.

Le pont George V associé au percement de la rue Royale est un des aménagements architecturaux et paysagés majeurs du grand siècle d'Orléans. Dessiné par l'ingénieur Jean Hupeau, l'ensemble fut érigé de 1750 à 1761.

Le pont enjambe avec neuf arches majestueuses le fleuve, large de 330 m. Son tablier\*, en accent circonflexe, est orné à son sommet d'un médaillon.

La mise en valeur de cet ouvrage d'art nécessita la destruction des îles. Les remblais furent versés au sud et au nord pour permettre l'installation des rampes d'accès au tablier.

## 11

Crossing the Loire... Initially, there was probably a ford\*. Then, there was a wooden bridge that ran from between nos 68 and 70 of the present-day rue du Petit-Puits to rue Saint-Marceau, the ancient thoroughfare, supported by an island in the middle of the river.

This Gallic bridge, which Julius Caesar and his army marched over at the beginning of the Gallic wars, was built in the 2<sup>nd</sup> century BCE. It was demolished after the construction of the bridge des Tourelles, Orleans's first stone bridge.

## 12

The Pont des Tourelles (12<sup>th</sup> century) crossed over the meeting point of two islands which it helped to link up: the Motte des Poissonniers and Saint-Antoine.

On the right bank, the bridge led west and at the foot of the wall into the rue des Hôtelleries. On the left bank, the bridge ran into the ancient thoroughfare, although at a different point from the earlier bridge (rue Saint-Marceau).

Two fortresses monitored comings and goings across the bridge: to the north, the Châtelet at the corner of the ramparts, and to the south, the fort des Tourelles built above the last arch.

The bridge suffered the ravages of time (floods, ice jams) and wars, in particular the siege by the English in 1429. Originally comprising 21 triangular arches, the number was reduced to 18 after numerous restoration and consolidation works.

When the Loire is low, whirlpools form around the piers.

The George V bridge, built at the same time as rue Royale, is one of the major architectural and landscaping feats of Orleans's golden age. Designed by the engineer Jean Hupeau, it was built between 1750 and 1761.

The bridge with its 9 majestic arches spans the river, which is 330 m wide. Its slightly convex roadway is crowned with a medallion.

The construction of this masterpiece entailed the destruction of the islands. Embankments were built at the south and north ends of the bridge to permit the building of access ramps to the roadway.

# 13

Cette tour d'angle est le dernier vestige médiéval du Châtelet, lieu de résidence des ducs d'Orléans. L'ouvrage possède encore son parement.

# 14

La forteresse réaménagée au 18<sup>e</sup> s., fut démantelée en 1804. Sa cour centrale correspond à la rue d'Alibert. La poignée du portail au n° 1 est agrémentée d'une plaque métallique ajourée. L'étoile est un des symboles de la marine de Loire.

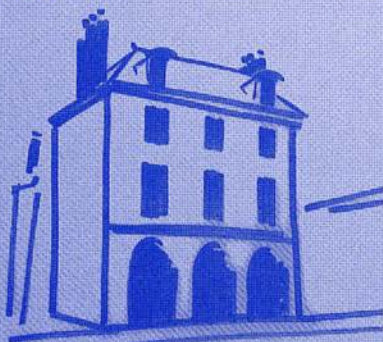
# 15

Pour accéder au pont, la rue Royale fut surélevée.

La rue du Héron, rue médiévale, passe donc en dessous. Elle communiquait avant sa clôture avec la rue de la Pierre-Percée.

Ce tronçon insolite possède encore son pavement du 18<sup>e</sup> s. Au bas de la voûte, côté ville, on observe des marques donnant la hauteur des crues.

# 16



Ce port est aménagé au 18<sup>e</sup> s. après la construction du pont. Ses distributions sont identiques à celles du port d'amont : quai pavé, axe est-ouest et front bâti.

Ce dernier présente au n° 10, 12 et 14 des façades dessinées dans l'esprit de celles de la rue Royale : deux étages (rythmes des fenêtres), rez-de-chaussée sur arcades.

On remarquera, entre la berge et les bâtiments, la largeur de l'aménagement aujourd'hui, promenade et parking.

La topographie du fleuve offrait des usages multiples.

En amont, l'île aux Draps était utilisée au séchage des textiles et l'île aux Vaches comme pâture. Au niveau de l'actuel pont de l'Europe dont on aperçoit en aval l'arche blanche, d'autres îlots étaient loués pour le bois et la pêche.

# 13

This corner tower is the last medieval vestige of the Châtelet, the residence of the dukes of Orleans. The edifice still has its facing.

# 14

The fortress was refurbished in the 18<sup>th</sup> century and demolished in 1804. Its central courtyard stood on the site of present-day rue d'Alibert. The handle of the gate at no. 1 is decorated with an openwork metal plaque. The star is one of the symbols of the Loire navy.

# 15

Rue Royale was raised to gain access to the bridge. Rue du Héron, a medieval street, passes beneath the bridge. Before it was closed, it ran into rue de la Pierre-Percée.

This unusual stretch still has its 18<sup>th</sup>-century ornamental tiling. At the base of the archway, on the city side, note the marks showing the tide levels.

# 16

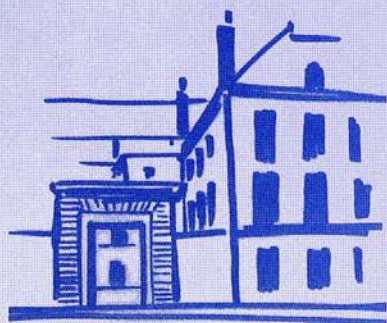
This port was developed in the 18<sup>th</sup> century after the construction of the bridge. It has the same characteristics as the upstream port: paved quayside, an east-west thoroughfare and built river front.

Nos 10, 12 and 14 have façades reminiscent of those in rue Royale: the houses have two storeys (the pattern of the windows), and arches over the ground floor windows.

Note the width of the space between the river bank and the buildings, which is now a promenade and car park.

The river's topography lent itself to many different uses. Upstream, the île aux draps was used for drying textiles and the île aux vaches as pastureland. At the level of today's Pont de l'Europe whose white arch can be seen downstream, other islands were rented for timber and fishing.

# 17



Aux n° 18, 20 et 22, on remarque la noblesse et la sobriété du front bâti du 18<sup>e</sup> s., les tonalités métalliques des pierres et des appareillages.

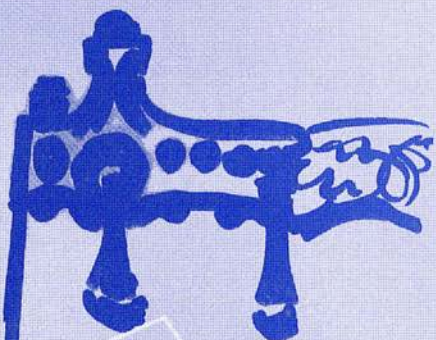
Au n° 24, un porche monumental donne accès à un ensemble qui regroupe plusieurs maisons autour d'une cour.

# 18

Cette maison, n° 10, munie d'un toit terrasse à garde-corps opaque et transparent est le plus bel exemple d'architecture Art nouveau\* à Orléans.

Ces volumes sont généreux. Les ornements d'inspiration végétale dilatent des mouvements souples et courbes. Les ferronneries combinent sur le même registre des jeux de formes linéaires.

Le rez-de-chaussée est à l'étage, histoire de rester les pieds au sec en cas d'inondation.



# 17

At nos 18, 20 and 22, note the nobility and restraint of the 18<sup>th</sup>-century built front, the metallic hues of the stones and the bonding.

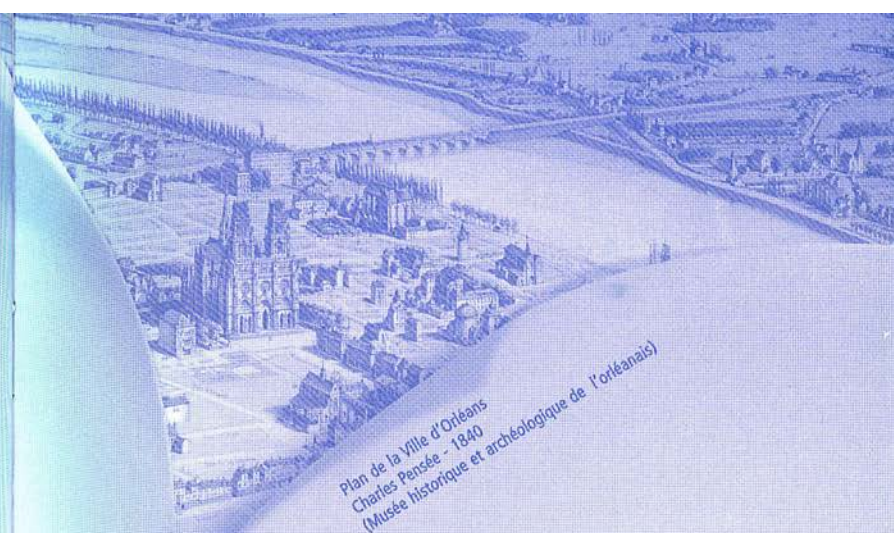
At no. 24, a monumental porch gives access to a complex of several houses grouped around a courtyard.

# 18

This house, no. 10, with a roof terrace surrounded by a stone parapet with an ironwork railing is the finest example of Art nouveau\* architecture in Orleans.

It has generous volumes and the floral decorative motifs expand its supple, curved lines. Similarly, the wrought-ironwork plays on linear forms.

The ground floor is on the first floor, so that the residents can remain dry in the event of flooding.



Plan de la Ville d'Orléans  
Charles Pensée - 1840  
(Musée historique et archéologique de l'Orléanais)



# 19

La rue des Turcies tient son nom des levées médiévales installées sur la berge. Elle en donne le tracé.

À l'arrière du front bâti, on retrouve des petits ateliers avec un portail muni de volet, n° 18, et en vis-à-vis une suite d'arrière-cour.

La dernière grande crue, en 1907, inonda sur une hauteur de 50 cm cet axe.

# 20

Cette rue porte le nom de l'église située plus au nord. Inaugurée en 1513, les femmes de marins y venaient prier pour le retour de leurs maris. Aller à Nantes demandait en moyenne quinze jours d'une navigation souvent périlleuse : courants, intempéries...

Le bâtiment au n° 11 appartenait à un marchand de sucre. Ce négoce fit la richesse d'Orléans au 18<sup>e</sup> s. De l'île de Saint-Domingue, la canne à sucre transitait par Nantes pour être raffinée à Orléans.

On comptait jusqu'à 23 raffineries. En 1793, environ 16 000 t de sucre étaient produites. 1400 personnes vivaient du travail dépendant de ce commerce.

Composée de deux étages, la façade s'organise sur un principe de symétrie à partir d'un fronton reposant sur des pilastres\*. Fenêtres, portes-fenêtres associées à des garde-corps droits ou galbés ponctuent des proportions sobres et majestueuses.

On notera les vantaux d'époque dont la couleur d'origine a été restituée.

# 19

Rue des Turcies derives its name from the medieval levees on the banks. It follows the line of the levees.

Behind the built river front are little workshops with a gate that has a shutter (no. 18), and looking onto a series of inner courtyards.

In the last big flood, in 1907, water levels rose up to 50 cm along this street.

# 20

This street is named after the church further north, which was inaugurated in 1513. The sailors' wives used to pray here for the safe return of their husbands. The voyage to Nantes took around two weeks and the journey was often fraught with currents, bad weather and other hazards.

The building at no. 11 belonged to a sugar merchant. This trade accounted for Orleans's wealth in the 18<sup>th</sup> century. Sugar cane from the island of Santo Domingo transited via Nantes en route to the refineries in Orleans.

There were as many as 23 refineries. In 1793, some 16,000 tonnes of sugar were produced and 1,400 people made a living from the sugar industry.

Comprising two storeys, the symmetrical façade has a pediment resting on pilasters\*. Windows and French windows with straight or curved parapets break up the building's sombre, majestic proportions.

Note the original doors which have been restored to the colours of the period.



INONDATION DE LA LOIRE (21 Octobre 1907).  
ORLÉANS. — En Bateau dans la Rue des Charretiers.