



LA LOIRE À ORLÉANS AU 16^e SIÈCLE

Bien qu'enfermée dans une enceinte qui s'agrandit encore au cours de la première moitié du 16^e siècle, Orléans est en contact permanent avec la Loire. Le fleuve fait son identité, bien au-delà de la question du commerce. Hommes et rivière interagissent constamment et composent ensemble un paysage fluvial particulier, vivant, sans cesse renouvelé, parfois figé et détruit par des années de guerre.

DES PORTS

Sur la rive droite, au pied de l'enceinte dans laquelle la ville grandit, les portes s'ouvrent sur une berge plus ou moins large, au tracé irrégulier. Interrompue à hauteur des égouts, elle est en partie renforcée par des pieux voire des **fascines**. Y sont aménagés des espaces portuaires partiellement pavés, où sont entreposées les marchandises.

Des pierres de taille provenant de la destruction d'une partie de l'enceinte à partir de 1564, suite à la première guerre de Religion, sont utilisées pour continuer le « cail » (quai) commencé « le long des murs ». On ignore sa localisation exacte. Cependant, entre 1534 et 1537, deux bateaux sont venus heurter « le cail du pont d'Orléans ».

On observe d'ailleurs sur les représentations de la ville des ouvrages de maçonnerie sur la berge à la tête et en aval du pont, ainsi qu'un emmarchement (**Fig. 2 et 3**). L'ensemble portuaire est surveillé par un « garde du cail et port d'Orléans ». En 1507, la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire indemnise Jehan Martin « pour et en récompense des plaisirs, services et vacances qu'il a faiz et fait par chacun jour aux marchans et notonniers fréquentans lad. rivière, tant à soy donner garde de leurs denrées et marchandises de nuyt et de jour que autrement. »

1. *Vue d'Orléans,*

Hoefnagle et Hogenberg, seconde moitié du 16^e siècle, estampe aquarellée.

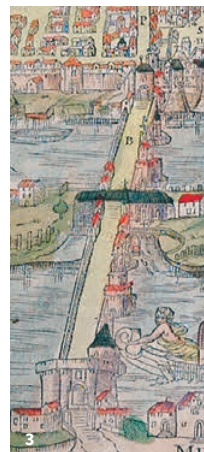
© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

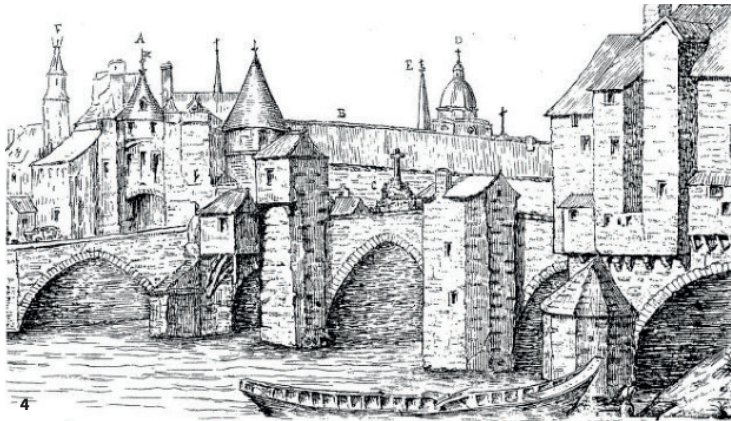
2. *Tableau des Échevins,* Anonyme, seconde moitié du 16^e siècle, peinture à l'huile sur toile.

© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

3. *détail, fort et pont des Tourelles sur la rive gauche, Châtelet sur la rive droite, structures portuaires en amont et en aval. Plan en perspective de la ville d'Orléans, 1575,* par Raymond Rancurel, graveur, estampe aquarellée.

© Hôtel Cabu, Musée d'histoire et d'archéologie d'Orléans.





4. Vue de l'ancien pont d'Orléans et spécialement de la Porte Sainte-Catherine et du Châtelet, prise depuis la Motte des poissonnières, d'après un dessin original de A-T. Desfriches du 9 juin 1745, A. Collin, in *Mémoires de la Société archéologique de l'Orléanais*, 1895. Gallica.

5. Plan en perspective de la ville d'Orléans, 1575, par Raymond Rancurel, graveur, estampe aquarellée. © Hôtel Cabu, Musée d'histoire et d'archéologie d'Orléans.

UN PONT

Avec le Châtelet, le pont des Tourelles, bâti un peu plus en amont que l'actuel pont Royal, fragmente encore l'espace en séparant les ports d'amont et les ports d'aval, situés respectivement « au-dessus » et « en dessous » du pont (Fig.4).

Depuis le 12^e siècle, il offre un passage sur la Loire et relie les deux rives en traçant une ligne entre le fort des Tourelles (au sud) et la rue des Hostelleries près du Châtelet (au nord) (Fig.5).

Il prend appui sur une île composée de deux mottes qui communiquent entre elles, l'une en amont (l'île ou la motte Saint-Antoine), l'autre en aval (l'île ou la motte des Poissonniers ou des Chalands percés). Mesurant 170 toises (environ 331 mètres) de long sur 32 pieds de largeur (environ 10 mètres, parapets compris), il repose sur 19 arches d'ouverture inégale (Fig.6). Avant une destruction majeure due aux glaces de l'hiver 1434-1435, les arches entre l'île et le Châtelet étaient au nombre de 7. Cinq arches seulement sont reconstruites pour former le « pont neuf », dont quatre sont agrandies pour faciliter la navigation et l'écoulement des grandes eaux (Fig.7). Les proviseurs du pont, élus par les échevins, gèrent l'œuvre des biens et revenus du pont d'Orléans et de l'hôpital Saint-Antoine et s'occupent à cet égard des constructions qui s'y trouvent : l'hôpital et la chapelle Saint-Antoine, mais aussi des maisons, le pont étant habité. Afin d'en laisser libre la voie, trop étroite, habitations, boutiques et appentis sont assis sur les piliers. Vers 1550, de part et d'autre du pont, on compte huit maisons, quatre « estaçons » (boutiques) et cinq « places » restées vides suite à l'incendie

en 1539 des maisons qui les occupaient. Sur le pont comme ailleurs, les incendies semblent fréquents. Trois maisons brûlent ainsi vers 1553, à cause de la foudre. Les maisons sont généralement bâties en pierre et bois, la plupart en encorbellement. Après un incendie en 1537, les proviseurs entreprennent la reconstruction de plusieurs maisons : chacune, de forme carrée, doit mesurer environ 23 m² et intégrer à l'arrière, donc au-dessus du fleuve, une galerie de plus d'un mètre de saillie (Fig.8).

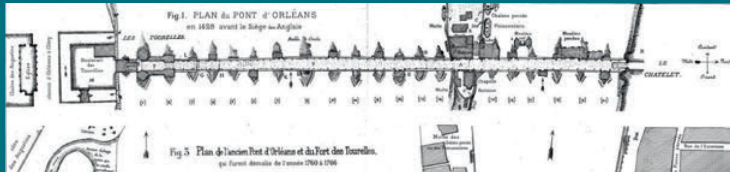
En aval, sur la motte des Chalands percés, on compte vers 1550 onze maisons louées à des marchands et des poissonniers. Derrière l'hôpital Saint-Antoine, une halle au pain est bâtie en 1502 pour désencombrer la voie du pont sur laquelle des boulangers d'Orléans et d'ailleurs continuèrent pourtant de vendre leurs pains, même rappelés à l'ordre en 1558 et 1570. La halle tient à un bâtiment où est entreposé le matériel nécessaire à l'entretien et aux réparations du pont : la « maison de l'engin du pont ».

De part et d'autre de la voie, hôpital et chapelle se font face, l'un sur la motte des Chalands percés, l'autre sur la motte Saint-Antoine. En 1501, Louis XII fait réparer la chapelle de Saint-Antoine et reconstruire l'hôpital, tous deux détruits tout ou partie au cours du siège de la ville en 1428. Il renouvelle aussi les règlements : les pauvres voyageurs peuvent être logés gratuitement à l'hôpital Saint-Antoine, hors l'enceinte, tout en étant tenus de quitter la ville après 24 heures, sous peine de la corde. Le pont, et son hôpital, apparaissent ainsi comme un sas de sécurité, fermant ou limitant si nécessaire l'accès à la ville. En 1545, 9 000 soldats



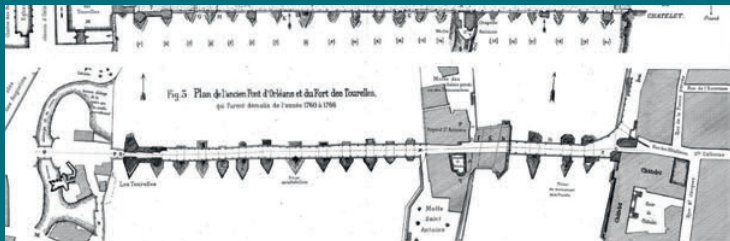
5

6. Plan du pont d'Orléans en 1428 avant le siège anglais,
A. Collin, pl.II, in Mémoires de
la Société archéologique de
l'Orléanais, 1895. Gallica.



6

7. Plan de l'ancien pont et du fort des Tourelles qui furent démolis de l'année 1760 à 1766,
A. Collin, pl.II, in Mémoires de la Société
archéologique de l'Orléanais,
1895. Gallica.



7

8. Détail, Le vrai portrait de la ville d'Orléans,
1575, Raymond Rancurel, estampe.
© Médiathèque d'Orléans.



8



arrivant de la rive sud doivent traverser Orléans intra-muros pour rejoindre la Normandie où François I^{er} prévoit une invasion de l'Angleterre. Grâce à une structure en bois provisoire aménagée au bout du pont, les échevins font descendre les soldats sur la berge afin qu'ils longent l'enceinte pour rejoindre la route de Paris. Une maison a été détruite, mais le pont a protégé la ville.

Embâcles et débâcles, violence des eaux, crues nombreuses, ensablement, impacts d'objets divers fragilisent continuellement la structure du pont. Il nécessite un entretien constant et les travaux sont fréquents au 16^e siècle, prévus et minutieusement décrits dans des procès-verbaux de visite, notamment en 1527, 1555 ou encore en 1584. Les « argeaux » (crèches du pont placées en protection des avant-becs) sont en première ligne face au courant. Faits de pieux, remplis de pierres et de débris liés par de la chaux et du ciment, un procès-verbal de visite avant travaux préconise en 1573 de leur ajouter une bande de fer pour mieux les sauvegarder et en augmenter l'efficacité.

L'île aussi est malmenée par le fleuve. Paradoxalement, elle peut nuire au pont qu'elle soutient en orientant le flux toujours sur les mêmes piles, où le sable s'accumule. Mais le pont est menacé si elle disparaît, notamment sous l'ef-

fet des crues. Y sont donc déversés des débris, des détrit, de la terre, voire les immondices de la ville pour la maintenir hors de l'eau et pallier les effets de l'érosion. En 1521, alors que des travaux sont effectués intra-muros, les échevins ordonnent que l'excédent de terre soit uniquement déversé sur la motte Saint-Antoine. Des pieux viennent consolider l'îlot sur son pourtour pour éviter qu'il ne s'effrite. En 1547, une muraille est dressée contre la motte des Chalands percés. Les interventions humaines destinées à maintenir l'île à flot sont telles qu'au 16^e siècle, on imagine qu'elle n'a jamais existé que de la « main de l'homme », alors que l'île primitive est née du fleuve (**Fig.9**).

En 1564, on utilise une partie des pierres de taille issues du démantèlement partiel de l'enceinte pour « allonger » la motte des Chalands percés, en aval, afin d'orienter le courant vers la ville rive nord et finalement lui conférer le rôle d'un duit.

9. Détail, Bannière d'Orléans, provenant de l'ancien Hôtel de Ville d'Orléans, anonyme, 16^e siècle, huile sur toile.
© François Lauginie. Hôtel Cabu, Musée d'histoire et d'archéologie d'Orléans.



10. Détail de *Vue d'Orléans*, Hoefnagle et Hogenberg, seconde moitié du 16^e siècle.
© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

11. Détail du duit et de l'île Saint-Antoine, *Tableau des Échevins*, Anonyme, seconde moitié du 16^e siècle, peinture à l'huile sur toile.
© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.



11

UN DUIT

Les eaux du fleuve se portant naturellement vers le Portereau, rive gauche, un **duit** est bâti en amont du pont, permettant de les rejeter du côté de la ville, rive droite, pour alimenter le chenal et favoriser la navigation.

La plus ancienne mention du duit daterait de 1360. Sommairement représenté sur des vues de la ville, il peut être figuré sous la forme d'un simple linéaire de pieux ancrés dans le fleuve, accroché à la motte Saint-Antoine (**Fig. 10**). S'inscrivant dans sa continuité, il semble se confondre avec l'extrémité de l'île. Il est en fait composé de deux rangées de pieux parallèles, dont on comble l'espace de pierres et de fascines, liées par de la terre. L'ensemble est recouvert de pierres de taille. Les échevins veillent sur lui, par l'intermédiaire d'un garde du duit.

Apparaissant lors des périodes d'**étiage** et disparaissant sous les grandes eaux, le duit, comme tout ouvrage ancré au fond du fleuve, peut être endommagé. D'après les comptes de la ville, en 1513-1514, il semble que l'on en construise un nouveau. Les travaux, qui s'élèvent à environ 1 480 livres, nécessitent nombre de matériaux (blocs de pierres de taille, menues pierres, fascines, pieux, bois équarri), d'ustensiles (fer, chaînes, chevilles, cordages, câbles, poulies) et font intervenir différents corps de métiers (des « gouverneurs des engins », des maçons, des charpentiers, des manœuvres...). Des « batteurs de moutons » sont aussi requis pour manipuler un treuil permettant par un système de poulies de hisser des poutres (les « moutons », en bois dur et cerclés de fer) avant de les laisser tomber

sur les pieux pour les enfoncer. Mais en juillet 1515, des moulins flottants emportés par le courant viennent percuter le duit « parachevé ».

En 1566, pour la construction d'un nouveau duit, les échevins avancent une somme de 10 000 livres et se remboursent en prélevant l'octroi. Par la suite, l'entretien et les réparations sont financés par un droit de duit, perçu sur les bateaux passant sous le pont. D'après Lottin, de 3 mètres de largeur, l'ouvrage relie l'extrémité de l'île Saint-Antoine à la rive gauche, à hauteur du couvent des Capucins. Il peut en effet être représenté de cette façon au 17^e siècle. D'autres vues, notamment au 16^e siècle, montrent que le duit est relié à une autre île, l'île aux Toiles (**Fig. 11 et 12**).

DES ÎLES

Des îles composent le paysage fluvial d'Orléans, en amont et en aval du pont, à hauteur de la ville ou dans sa proximité. De forme allongée, elles se forment souvent près des rives et gênent le fleuve dans son cours.

En amont, le long de la rive droite, se trouverait un ensemble d'îles qui a beaucoup interrogé les érudits du 19^e siècle souhaitant les localiser lors de leurs recherches sur le siège de 1428 : l'île aux Martinets (la plus proche de la ville dans son enceinte, à hauteur de Saint-Aignan), puis l'île aux Bœufs (donnée aux héritiers de Jeanne d'Arc), puis plus en amont encore, l'île Charlemagne devant Saint-Loup. Selon les périodes, ces îles changent également de nom, et selon le régime des eaux, elles n'en feraient



plus qu'une... Toujours en amont, l'Île aux Toiles (Fig.12) serre de près la rive gauche, à proximité du pont avec lequel elle est détruite après 1750. En dessous du pont, l'île de la Barre Flambert, située tout près de la rive droite, à hauteur de Recouvrance, est détruite vers 1550. La petite île Charlemagne, ou île de Saint-Laurent, en vis-à-vis de la paroisse Saint-Laurent, aurait disparu à la même période. La petite Île-aux-Bœufs est située à hauteur du couvent de la Madeleine, plus en aval. Elle aurait été « détruite par la Loire » à une date indéterminée. Finalement, les seules îles qui apparaissent sur les représentations d'Orléans dans son enceinte au 16^e siècle sont les deux mottes du pont ainsi que l'île aux Toiles.

DES LEVÉES

Le rôle du duit, voire des îles du pont que l'on cherche encore à allonger à la fin du 16^e siècle, est de garder en eau la voie navigable du côté de la ville, vers les espaces portuaires.

À partir de la fin du 15^e siècle, les levées deviennent l'affaire des villes sous l'autorité du roi, non plus des seigneurs riverains. Entendant bien préserver leur commerce, les élites orléanaises, dont la protection des terres agricoles n'est pas une priorité, refusent que des « intendants des turcies et levées » (créés en 1571) s'occupent des leurs. Seul Henri IV réussit à imposer à partir de 1594 un contrôle royal sur l'entretien et la réparation des levées de la Loire, aux dépens des villes.

Les levées ont pour objet d'améliorer la navigabilité afin d'assurer la conservation de la ville, en serrant le fleuve au plus près pour le garder à

proximité des ports. Elles empêchent la Loire de « desryver ». Au 16^e siècle, rive gauche, la « turcie » de Saint-Jean-le-Blanc est jugée insuffisante, de même que les levées immédiatement voisines de la ville. C'est donc avec la levée du hameau de Bouteille, située à Guilly, 40 km en amont, que l'on commence à protéger Orléans. La vieille turcie médiévale de Saint-Denis-en-Val est remplacée par une levée construite à environ un kilomètre au nord, vers le lit mineur. La levée de Mareau-aux-Prés, située en aval d'Orléans, est bâtie en 1527. Le lit mineur ainsi contraint, les crues s'avèrent plus dangereuses et dévastatrices. On en compte une dizaine au cours du 16^e siècle, beaucoup au printemps, d'autres lors de débâcles. Ainsi, en mai 1527, d'après Lottin, « la Loire déborda, rompit les levées, et renversa plusieurs maisons qui étaient le long des levées. Des hommes, des femmes, des enfants et beaucoup d'animaux furent noyés. La rivière était si grosse qu'elle se joignit avec le Loiret... » En mai 1549, les eaux passent au-dessus des levées. On se porte au secours des populations de Saint-Denis-en-Val, de Saint-Jean-le-Blanc, de Saint-Pryvé, de Saint-Mesmin, du faubourg de Saint-Marceau, mais aussi des digues sur le point d'être submergées, « mynées » par le fleuve. Nombre d'hommes travaillent à les surélever, notamment au lieu-dit du Bouchet à Saint-Denis-en-Val et du côté de Saint-Pryvé.

12. Détail du duit et de l'île Saint-Antoine, Plan en perspective de la ville d'Orléans, 1575, par Raymond Rancurel, graveur, estampe aquarellée. © Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.



13. Détail, moulins sur pilotis, Plan en perspective de la ville d'Orléans, 1575, par Raymond Rancurel, graveur, estampe aquarellée.
© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

14. Détail, moulins flottants, Tableau des Échevins, Anonyme, seconde moitié du 16^e siècle, peinture à l'huile sur toile.
© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.



UNE VOIE NAVIGABLE

La voie navigable est protégée par la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire qui existe depuis le 14^e siècle. Tous les marchands, « nautonniers », voituriers par eau... engagés dans le commerce fluvial en font partie. Ils sont représentés par des délégués ou procureurs des principales villes du bassin (deux par ville), qui siègent en assemblée générale tous les trois ans, uniquement à Orléans à partir de 1540. Pour financer ses actions, elle lève un péage fluvial qui lui est propre, le droit de « boeste », pesant uniquement sur les chargements importants et longue distance.

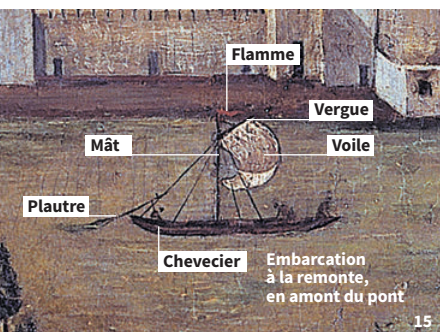
D'office et souvent en lieu et place des seigneurs péagers, la Communauté des Marchands œuvre à la sécurisation de la « voye des challans ». Elle s'occupe ainsi du balisage, terme unique désignant à la fois l'établissement et la réparation des « hausserées » qui facilitent la navigation à la remonte, la délimitation du chenal à l'aide de balises (des pieux fixes et solides) et son entretien (désensablage, enlèvement des pierres, bois, piquets, pieux, pilotis, chaînes, bâtons ferrés cassés lors de manœuvres pour déloger les bateaux plantés dans la grève... susceptibles d'entraver ou de percer les embarcations).

Les baliseurs d'Orléans interviennent « es destroitcz [sorte de cantonnement] du balizaige d'Orléans », dont on ignore les limites exactes. La Communauté des Marchands met à leur disposition un « engin à baliser » composé d'un ensemble d'outils et d'ustensiles nécessaires au balisage. En octobre 1527, inventaire est dressé de l'engin de balisage d'Orléans, utilisé par neuf hommes

« tous compaignons besoignans oudit engin ». Il comprend des crochets destinés à saisir les objets dans l'eau, des pinces, des serpes, des cognées, des scies, des pioches, des houes, une tarière pour percer le bois et y mettre des chevilles, un treuil avec poulies, câbles et cordages... certains outils pouvant sans doute aussi servir à couper des arbres sur les **hausserées**. L'ensemble est entreposé dans un bateau, dit à tillac (« thillac »). La voie navigable n'est pas réservée aux seuls bateliers. Pêcheries et surtout moulins encombrant le chenal qui doit rester libre « à l'endroit de plus parfond et droit fil et cours de l'eau » sur une largeur de 8 toises « de voie », soit environ 16 mètres. Là encore, la Communauté des Marchands veille.

Les moulins figurent sur certaines représentations de la ville, en aval et au milieu du fleuve. Sur *Le vray portraict de la ville d'Orléans* de Rancurel (**Fig. 13**), les moulins sont sur pilotis, donc fixes. Sur le *Tableau des Échevins* (**Fig. 14**), ce sont des moulins flottants montés sur trois embarcations, de front face au courant. Toujours en aval, une longue construction à toit rouge fait corps avec le pont (**Fig. 11**). S'agirait-il de moulins pendus ? On s'interroge sur l'éventuelle présence de moulins sous les arches du pont à Orléans encore au 16^e siècle, alors que la Communauté des Marchands fait son possible pour dégager une voie navigable sécurisée.

Celle-ci entend trouver aux moulins flottants un emplacement qui ne gênerait pas la navigation, donc hors chenal. Le nombre important d'arrêts, de lettres patentes ou autres édits portant règlement contre les meuniers au 16^e siècle montre



que déplacer les moulins n'est pas aisé. Même si la Communauté des Marchands a le pouvoir de les faire enlever, voire de saisir ancres, chaînes et cordages, ils sont aussitôt réinstallés.

En juillet 1552, un arrêt interdit les moulins sur la Loire à Orléans, afin de libérer la voie navigable dans un espace compris entre le ravelin Saint-Laurent (en aval) et l'abbaye de Saint-Loup (en amont) et demande par ailleurs qu'ils soient liés « à la queue de l'un l'autre », ou cul à cul, de façon à ne pas prendre sur la largeur du fleuve. La même année, en août, un arrêt du parlement de Paris « contenant défenses de tenir moulins et obstacles dans le lit de la Loire et de ses affluents » signale que des ancres, pieux et autres « empêchements » mis par les meuniers ont provoqué à Orléans et dans ses environs le naufrage de cinq à six bateaux.

DES BATEAUX

Il est difficile de dresser la typologie, voire de trouver une description datant précisément du 16^e siècle des embarcations circulant alors sur le fleuve. Néanmoins, ces bateaux sont adaptés à la navigation sur la Loire, faite d'eau et de sable : tous doivent glisser sur les bancs et en cela, ont un point commun : leur fond est plat et sans quille (**Fig.14**).

Gouvernés par une piautre, le chaland et la toue sont les deux bateaux les plus représentatifs. Le premier est étroit et effilé, le second plus large et trapu. Construits à clin (les planches se recouvrent légèrement comme les ardoises d'un toit), l'un et l'autre sont de dimensions diverses.

La taille de la voile donne une idée de celle du bateau. Suspendue à une vergue elle-même fixée à un mât (qui s'abaisse au passage des arches d'un pont), elle doit être assez grande pour permettre la remonte en charge du cours du fleuve (**Fig.15**). On trouve mention au 16^e siècle, d'un chaland de 10 « toilles » : la voile, rectangulaire, est donc constituée de 10 laizes verticales, d'une aune de large chacune (soit environ 1,19 m). Selon sa longueur, une telle voile, d'une largeur de plus de 10 mètres, mesure aisément plus de 100 m². Sans vent, les bateaux sont magnés à la bourde, un grand bâton à bout ferré qui permet de prendre appui sur le fond du fleuve.

Les autres bateaux en Loire sont des variantes du chaland (également désigné sous le terme de gabarre) et de la toue. La sentine, assimilée au chaland, assure le transport des denrées et marchandises de toute nature, plus particulièrement du sel. Le nom spécifique de ces embarcations disparaît lorsqu'est décrit le train de remonte, constitué du bateau-mère, placé en tête et doté de la plus grande voile, puis d'un tirots, accroché au bateau-mère, lui-même tirant derrière lui des sous-tirots et autres allèges qui soulagent le bateau principal de son chargement (**Fig.16**). Les usages des bateaux en Loire sont divers : travaux de balisage (compris le transport des balises et de l'équipage), pêche, passage d'une rive à l'autre, supports des moulins, viviers flot-tants, transports de marchandises, de vivres, de personnes...

Lors des crues, les bateliers portent secours à bord de leurs embarcations. En 1549, plusieurs paroisses sont gravement inondées.



17



15. Chaland, détail, Tableau des Échevins, Anonyme, seconde moitié du 16^e siècle, peinture à l'huile sur toile © Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

16. Train de bateau, reconstitution lors du Festival de Loire 2017 © Mairie d'Orléans - Jean Puyo

17. Jeton de présence pour la Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire, avers et revers, 17^e siècle. © Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

À la demande des échevins d'Orléans, cinquantiens et dizainiers se rendent sur place à bord de vingt-deux « gabarres », « bateaux » et « toues » pour apporter des vivres et « mettre à terre les paouvres gens que l'eau gaignoit en leurs maisons », en les passant notamment des Augustins à Tudelle, rive gauche.

Lorsqu'un personnage éminent descend la Loire, au passage de la ville, les procureurs s'organisent. En 1519, François I^{er}, la reine et leur suite se rendent par eau d'Orléans à Blois. Les échevins sécurisent leur passage en plaçant devant leurs « galiotes » quatre tirots chargés de les remorquer tout en ouvrant la voie dans le chenal. Chacun est manœuvré par vingt-neuf rameurs et deux mariniers « **cheveciers** ». Le futur Henri II en 1545 « baisse par eau ». Les procureurs de la ville l'accueillent sur le fleuve à bord d'une grande sentine d'où ils lui font la révérence. En 1551, la ville prend en charge le voyage par eau du duc de Suffolk, ambassadeur du roi d'Angleterre, qui se rend par eau d'Orléans à Nantes où il doit rejoindre le roi Henri II. Pour son confort, cinq grands bateaux, conduits par quarante-huit bateliers, sont alors équipés d'une cabane abritant plusieurs chambres. Au 15^e siècle, en 1469, les sources montrent le bel accueil fait par la ville au jeune duc d'Orléans (futur Louis XII) : les bateaux des échevins sont parés, décorés de verdure ; à quai, sur un chaland, table est dressée, débordant de mets ; des joutes nautiques sont organisées. C'est toute une ville, gens du fleuve, gens de la terre ferme, qui investit la Loire avec fierté, affichant la prospérité que lui apporte notamment le commerce sur son fleuve.

LE COMMERCE FLUVIAL

La voie navigable est entretenue et gardée en eau pour relier les espaces sans interruption, ou le moins possible. Géographiquement et commercialement, Orléans occupe une position centrale, à mi-chemin entre source et embouchure du fleuve tandis que sa proximité avec Paris favorise les échanges. À la remonte, peu de marchandises venant de Nantes franchissent le pont pour aller au-delà, en amont. À la descente en revanche, une grande partie des chargements de Haute-Loire est destinée au port de Nantes et aux provinces de la Basse-Loire.

À nouveau, la Communauté des Marchands Fréquentant la Rivière de Loire intervient (**Fig.17**). Elle protège ainsi le commerce en indemnisant les marchands en cas de perte de bateaux et de marchandises. Vers 1535 par exemple, elle dédommage un marchand d'une somme de 20 livres pour la perte d'un chaland chargé de sel, submergé « près et au-dessus (en amont) du pont d'Orléans ». Elle surveille aussi les péages considérés comme autant d'obstacles à la navigation, donc au développement du commerce : les bateliers doivent s'arrêter à chacun d'entre eux pour déclarer la quantité et la nature de leur cargaison, même franche de droits. En portant ses actions en justice devant la Cour du Parlement de Paris, la Communauté des Marchands tente de réglementer et d'uniformiser l'exercice des péages, quitte à en supprimer et à contrôler au plus près les péagers et leurs fermiers.

À la fin du siècle, environ 120 péages subsistent, dont celui de l'hôpital Saint-Antoine levé sur



« tout marchand qui, pour la première fois, passait ou faisait passer ses marchandises sous les ponts d'Orléans et sur tout bateau neuf ». Le grand péage d'Orléans, propriété du domaine royal, est perçu au profit du duc. La Communauté des Marchands intervient à plusieurs reprises au 16^e siècle pour en fixer les « taux ». Enfin, la Communauté des Marchands fait en sorte que la réglementation soit connue de tous et obtient en 1558 le privilège de faire imprimer par Éloy Gibier, imprimeur à Orléans, tous les arrêts rendus à son profit contre les péagers.

Fixées par écrit depuis le début du 16^e siècle, les pancartes de péage énumèrent les marchandises assujetties et le tarif des droits à acquitter principalement en argent. Les blés, les bois, les vins, les sels sont les principales marchandises transportées et échangées sur le fleuve, parmi toutes sortes d'autres, comme en témoigne la pancarte du grand péage d'Orléans, un inventaire à la Prévert dont les toutes premières lignes mentionnent pêle-mêle : blé, farine, oignons, noix, vin, huile, fer, épicerie, cire, fer blanc, miel, draps, friperie, chanvre, lin, plumes, cordes, beurre, plomb, étain, batterie, mitraille, cuivre... Curieusement, le sucre n'y figure pas. Il se vendrait à Orléans depuis le début du 15^e siècle et semble prendre une importance croissante au cours du 16^e siècle. Il ne sera bientôt plus assujéti : un édit de 1557 et deux arrêts de 1563 et 1565 interdisent de lever péage sur cette marchandise, pour en encourager le commerce sur le fleuve, ce qui fera la prospérité d'Orléans.

UN THÉÂTRE DE GUERRE

Le commerce est perturbé, voire interrompu quand le fleuve devient théâtre d'affrontements lors des guerres de Religion (1562-1594). Catholiques et protestants se disputent alors la ville et font du fleuve, de ses îles et de son pont, des lieux stratégiques.

À partir de 1562, à Digoin notamment, on signale des soldats huguenots cherchant à descendre la Loire « pour aller en la ville d'Orléans, selon qu'ils disaient » : la ville est alors occupée par les protestants. Sur le pont, la chapelle Saint-Antoine a été détruite au même titre que nombre de lieux de piété intra-muros. Les autres monuments de dévotion du pont (statues et croix) seront également abattus, en 1562 ou plus tard, en 1567. On ignore cependant si c'est le fait de la guerre ou de l'iconoclasme.

Les protestants adaptent la défense de la ville, notamment en faisant creuser des ravelins à casemates en avant des portes. Sur le fleuve, des chaînes doubles sont tendues entre le « quai » et les mottes du pont pour suspendre la navigation. Le fleuve est devenu voie stratégique sur laquelle sont susceptibles de circuler soldats, vivres et armes. En 1560, on découvre ainsi trois embarcations remplies d'armes destinées aux protestants d'Orléans, suite à la perquisition de tous les bateaux de Cléry à Jargeau.

Toujours en guise de défense, les protestants rompent deux arches du pont (l'une côté Tourelles, l'autre côté Châtelet). Pendant l'offensive catholique, une troisième arche est rompue côté « pont vieil » par les protestants se repliant vers la ville. Ces trois arches sont remplacées

18. La paix faite en l'Isle aux boeufz près Orléans

le 13 mars 1563, estampe, d'après Tortorel ou Pelissin, 16^e siècle.

© Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans.

19. Siège d'Orléans en 1563,

détail d'une estampe représentant l'assassinat du duc de Guise par Poltrot de Méré pendant le siège d'Orléans, le 18 février 1563.

© Archives départementales du Loiret.

20. Piéta dite Statue du pont d'Orléans,

représentation du 2^e état vers 1600 d'après le monument érigé en 1502 sur le pont des Tourelles, estampe par L. Gaultier.

© François Lauginie, Centre Jeanne-d'Arc d'Orléans.

par des structures en bois temporaires. Fort des Tourelles et Châtelet sont aussi aménagés en fonction des armes utilisées, arquebuse aux Tourelles ou canon au Châtelet.

Différents ouvrages militaires sont érigés sur les mottes du pont, en aval et en amont, portant indifféremment le nom de ravelins, forts ou bastions, faits de terre et fascines, voire de maçonnerie (**Fig.18**). Les îles sont défendues par de longs pieux placés en palissades. Avant de mourir assassiné le 18 février, le duc de Guise, qui jure « d'abolir la mémoire de la ville », les fait bombarder lors du siège de 1563 avant de les prendre d'assaut. L'hôpital Saint-Antoine qui déjà tombait en ruine est détruit. On ignore si cela se produit avant l'offensive catholique, lorsque les protestants aménagent l'île en bastion ou pendant l'offensive, sous les canons installés côté Portereau, en bordure du fleuve. Il est relevé à partir de 1565, avec les pierres de taille issues de la destruction partielle de la dernière enceinte ordonnée par Charles IX suite au conflit. Ces mêmes pierres sont utilisées pour les trois arches rompues, reconstruites à partir de 1572. Le 12 mars 1563, les deux parties mettent un terme à la première guerre de Religion sur une île près de la ville. Des deux Iles-aux-Bœufs situées dans les environs immédiats d'Orléans, il s'agit probablement de celle se trouvant en amont du pont, du côté de Saint-Loup (**Fig. 19**). La Paix dite de l'Île-aux-Bœufs, qui reconnaît aux protestants la liberté de conscience tout en leur imposant de sévères restrictions, est confirmée par l'édit d'Amboise le 19 mars suivant.



À partir de 1570, le fleuve devient frontière religieuse. Orléans à nouveau sous domination catholique, les protestants sont forcés de « sortir de la ville », passer le pont pour aller au prêche sur la rive gauche. En franchissant l'ouvrage, ils doivent en outre faire face aux effigies qui y ont été rétablies (**Fig. 20**). Fin août 1572, c'est le massacre de la Saint-Barthélémy. Pendant une semaine, plusieurs centaines de protestants sont assassinés et nombre de corps jetés en Loire, « teinte du sang des massacrés ».

Par la suite, en 1592, alors que la Ligue qui tient la ville s'oppose au roi, les royalistes s'appuient sur une flottille de bateaux pour tenter de s'emparer des mottes où ont été élevées deux petites bastilles. Du côté des Ligueurs, le maire et les échevins dressent un rempart de moulins flotants entre le « quai » et le duit, tandis que dès 1590, des bateaux patrouillent le long des berges, pour verrouiller toute tentative d'approche par le fleuve.

Toutes ces années, la Loire à Orléans est devenue tout à la fois frontière, voie stratégique, voie d'approvisionnement, lieu de paix et de combat.



21. Aurelia Franciae civitas ad Ligeri flu, situ, 1581, estampe. @ Médiathèque d'Orléans

GLOSSAIRE

Chevecier : Batelier responsable de l'embarcation, probablement en charge du gouvernail.

Débâcle : Rupture des glaces d'un cours d'eau, provoquant une augmentation rapide du débit, souvent génératrice d'inondations.

Duit : Lit artificiel d'un cours d'eau, créé à l'aide de digues.

Embâcle : Obstruction du lit d'un cours d'eau, par amoncellement anormal de glace flottante.

Étiage : Abaissement exceptionnel du débit d'un cours d'eau.

Fascine : Fagot de branchages utilisé pour modérer l'érosion et faire des ouvrages de défense.

Hausserée ou aucerée : chemin sur les rives ou dans le lit même de la rivière utilisé pour le passage des haleurs à col ou des chevaux de halage employés à la remonte des bateaux.

Levéé : Digue retenant les eaux d'un cours d'eau pour empêcher l'inondation et servant de chaussée.

Turcie : Digue de bois et de terre, renforçant localement les berges, pour empêcher les inondations.

Pour en savoir plus sur le Val de Loire au 16^e siècle, découvrez la websérie : PORTRAITS DE LOIRE À LA RENAISSANCE sur www.valdeloire.org et sur les **réseaux sociaux**. Réalisation : Mission Val de Loire UNESCO.

Maquette : Laure Scipion d'après DES SIGNES studio Muchir Descloids 2015

Impression : Prévost Offset

Recherches et textes : Catherine Thion. **Iconographie :** © François Lauginie, Hôtel Cabu-Musée d'Histoire et d'Archéologie d'Orléans, Centre Jeanne d'Arc d'Orléans. Archives départementales 45, Service Ville d'art et d'histoire Mairie d'Orléans.

Conçu par : La Mairie d'Orléans - Direction du Tourisme, de l'Événementiel et de la Promotion du territoire / Service Ville d'art et d'histoire et Direction de la planification, de l'aménagement urbain et de l'habitat / Pôle d'archéologie - 2019.

