Mécanique de la percée urbaine de 1750 à 1900. Les trois percées d'Orléans

Bernard Huet, Michèle Lambert, M. Perche, J.M. Peysson

▶ **To cite this version:**

Bernard Huet, Michèle Lambert, M. Perche, J.M. Peysson. Mécanique de la percée urbaine de 1750 à 1900. Les trois percées d'Orléans. [Rapport de recherche] 546/88, Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Institut d'études et de recherches architecturales et urbaines (IERAU). 1988. hal-01904934

HAL Id: hal-01904934
https://hal.science/hal-01904934

Submitted on 25 Oct 2018

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

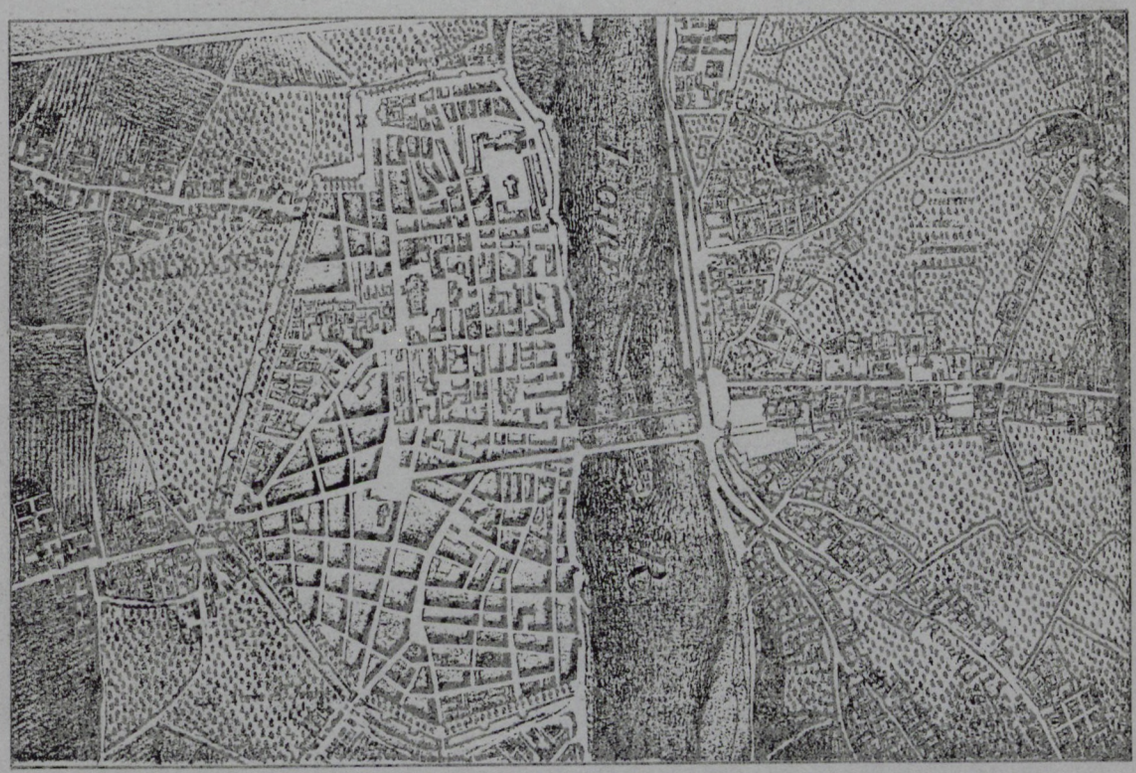
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

546

I.E.R.A.U.
INSTITUT D'ETUDES ET DE RECHERCHES ARCHITECTURALES ET URBAINES

MECANIQUE DE LA PERCEE URBAINE DE 1750 A 1900

LES TROIS PERCEES D'ORLEANS



Sous la direction de Bernard HUET

1988

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

I. E. R. A. U.

Institut d'Etudes et de Recherches Architecturales et Urbaines

MECANIQUE DE LA PERCEE URBAINE DE 1750 A 1900

LES TROIS PERCEES D'ORLEANS

Directeur de Recherche : B. HUET

Chercheurs : M.LAMBERT
: M.PERCHE
: J.M.PEYSSON

1988

Le present document constitue le rapport final d'une recherche remise au B.R.A. en exécution du programme générale de recherche mené par le Ministère de l'Equipement et du Logement.
Contrat n° 81.01459
Contrat n° 84.01497

78-80, rue Rébéval - 75019 PARIS - Tél. 241.33.60

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES 1

INTRODUCTION 4
Documents cartographiques utilisés 6

1ère PARTIE
RUE ROYALE 9

A.-DEVELOPPEMENT DE LA VILLE D'ORLEANS 9

B.- PROBLEMATIQUE DE LA PERCEE 12
I.-La ville du XVIII° siècle, ... 13
II.-Le nouveau Cardo/Décumanus, un projet et deux percées 14

C.-LE PROJET 16
I.-Le pont et la rue royale, les grandes lignes du projet 16
II.-. Les projets 17
Chronologie du débat 17
Hypothèses sur les auteurs du projet 18
III.-. Description du projet 19
IV.La réalisation 22
Au commencement était l'Arche de la pierre percée 22
Les moyens, l'utilité et le problème des expropriations 23
Histoire de mise en oeuvre 24

B.-. LE PARCELLAIRE ET LE BATI 26
I.Les modifications du parcellaire 26
le parcellaire ancien et son bâti 26
le parcellaire modifié 27
II.Les mécanismes de substitution du parcellaire 28
III. Nouveau parcellaire et typologie du bâti 30
IV. Les aspects monumentaux 32

D.-LA RUE ET LA VILLE, LES EFFETS INDUCTEURS 34

2°Partie

RUE JEANNE D'ARC 38

A.-. PROBLEMATIQUE DE LA PERCEE 38
Glissement du concept d'aménagement 38

B.- DEVELOPPEMENT DE LA VILLE 42

C.-.DE LA RUE ROYALE A LA CATHEDRALE, L'EVOLUTION D'UN PROJET
LA PERCEE DE LA RUE JEANNE D'ARC 46
I.-.Chronologie de l'opération 48

II.-.Le tracé de la rue et de la place de la cathédrale 53
Les prolongements de la rue Jeanne d'Arc, ... 53
Dégagement de la cathédrale, le choix d'un parti pris urbain. 54
Tracé de rue et ambitions 55

III.Les compagnies 57
Droits et devoirs de la compagnie et de la municipalité 60
Le recours aux compagnies, et l'abandon de la formule 62

IV.-.Le projet et la construction des bâtiments 63
Les équipements 64
La construction des bâtiments à usage d'habitation
La réalisation 69

D.-.LE PARCELLAIRE ET LE BATI 71
I - Les modifications du parcellaire 71
Le parcellaire ancien 71
Le parcellaire nouveau 72

II.-.Les mécanismes de substitution du parcellaire 72

III - La typologie du bâti 73
L'ancien bâti 73
Le bâti induit par l'opération 74

E - LES EFFETS INDUITS 75
I - Modifications intéressant l'ensemble de la ville 75

II - Modification au niveau du quartier 75

3°Partie

A.-. LES CHEMINS DE FER, ... 77

I - Le chemin de fer 77
Implantation du chemin de fer à Orléans 78
Le tracé des voies, la logique du Réseau 79

II.-.LA GARE 79
La position de la gare dans la ville 79
L'implantation de la gare dans la ville 81

III.-. La percée 83

IV.-.La gare 84

B.-. LE PROJET DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE 87
I.-.Chronologie 87

II.-.La rue de la gare, les choix de développement de la ville 90

III.-. la réalisation 93

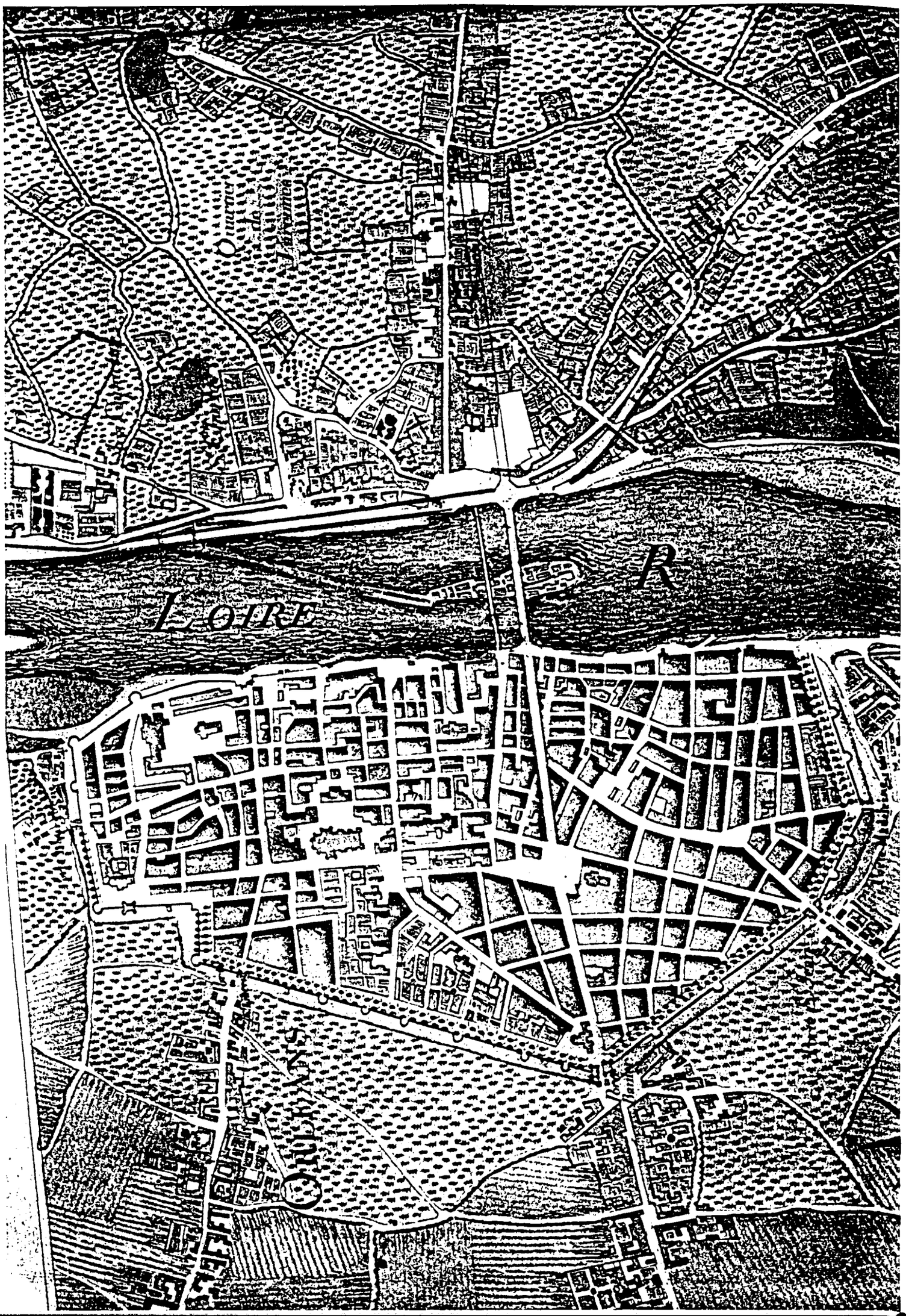
C.-.LE PARCELLAIRE, TYPOLOGIE ET LES EFFETS INDUITS 95
I.-.le réseau viaire 95

II.-.Le tissu ancien, et le tissu crée 96
Les anciennes parcelles 96
Le tissu crée 97

CONCLUSION 96

TABLE DES MATIERES 108

BIBLIOGRAPHIE 111


LOIRE
R

INTRODUCTION

Cette étude, sous la forme d'une monographie de la ville d'Orléans, s'est intéressée aux transformations urbaines du XVIII° et XIX° siècle. Elle s'est fixée pour premier objet, les mécanismes des percées en tant que système de transformation générale dans la formation de la ville moderne.

Il faut attendre la seconde moitié du XVIII° pour voir apparaître les première atteinte du tissu urbain traditionnel. Avant, les nouveaux tracés n'intéressaient généralement que les zones d'extension, et les villes nouvelles. C'est seulement à partir des années 1750 qu'apparaissent les premières grandes opérations de percée de rues nouvelles. Elles amorcent le processus d'ouverture des villes sur l'extérieur, elles et préfigurent les grandes travaux urbains du XIXè siècle.

Pour situer ce travail, rappelons brièvement qu'aujourd'hui après une relance relativement récente, une large diversification s'est opérée dans le domaine de la recherche urbaine. Cette diversification qui comprend des approches globales, interrogent la production de la ville par rapport aux contextes, économiques, politiques et sociaux, ou, par des approches spécifiques portant sur l'objet architectural, élargissent le champ de l'histoire économique et de l'histoire de l'Art. De plus, de nouveaux outils d'analyse ont été développés, au travers des études morphologiques et typologiques, fortement dominées par les historiens-architectes, et renforcées par des études du parcellaire urbain, qui étaient l'objet quasi exclusif du champ d'investigation de la géographie.

En s'appuyant sur l'acquis de ces travaux et les perspectives qu'ils ont ouvertes, l'ambition de cette recherche a été limitée à une approche volontairement modeste et concrète. L'objectif recherché n'était pas de se positionner vis à vis des mouvements de réflexion, mais de retracer le développement d'un phénomène important par les analyses qu'il produit, pour tenter de rendre compte avec quelques précisions, des mutations et des transformations qui agissent sur l'ensemble de l'espace urbain et en premier lieu sur les espaces publics.

A cet effet, nous avons étudié trois moments privilégiés du phénomène de percée:

- le premier se situe dans la deuxième partie du XVIIIè siècle,
- le second dans la première partie du XIXè siècle,
- et le troisième à l'extrême fin du XIXè siècle.

La recherche a tenté d'en révéler, à travers l'étude des archives, l'arrière plan économique; d'en déceler, d'une part sur le plan de l'urbanisme, le rôle des percées en générale, les étapes de leur réalisation et leurs effets induits, et d'autre part du point de vue architectural, les systèmes typologiques monumentaux et les dispositifs réglementaires, qui ont permis la mise en oeuvre de ces projets. La recherche, à ce stade ne pouvait négliger la question des acteurs impliqués dans les réalisation.

Le problème des percées urbaines est fondamental dans l'histoire des politiques qui ont conduit les transformations des centres historiques, et qui aboutissent à la formation de la ville moderne. Avant la deuxième moitié du XVIII° siècle, le recours aux techniques de la percée en tant que mode opératoire dans la restructuration des centres est tout à fait exceptionnelle (sans doute autant que la nécessité même d'intervenir sur ces centre). Ces percées ont alors un caractère presque exclusivement aulique. Si leur effet sur le tissu a pu être observé au plan économique, l'intention ne se déterminait pas dans une modification radicale de l'organisme urbain. Ce n'est qu'avec l'apparition d'une nouvelle conception de la ville comme équipement, et de sa fonction productive dans le territoire, qu'apparaît la nécessité de remodeler totalement sa structure interne. Dès la fin du XVIII° siècle, et malgré les apparences monumentales, la percée prend une signification entièrement nouvelle. Elle devient l'instrument privilégié d'une transformation qui va permettre de désenclaver la ville de l'Ancien régime; elle va la rendre transparente, perméable. La ville tend à jouer un nouveau rôle, qui n'est plus limité à sa seule aire d'influence traditionnelle, mais qui se compte à l'échelle du pays. Du point de vue des acteurs, et de l'usage des tissus qu'elle remodèle, elle s'identifie aux appétits neufs de spéculation de la classe montante; elle permet à un capital très récents de s'investir, tout comme elle crée l'opportunité d'une redistribution des espaces institutionnels.

Le XVIIIè siècle, enfermé dans les contradictions structurelles de l'Ancien Régime, ne portera à terme ces opérations qu'avec une très grande difficulté. Il faudra attendre la réforme des instruments juridiques, financiers et techniques pour que la percée devienne complètement opérante. La période qui suit -1800/1850- est extrêmement intéressante à étudier, non pas en raison du nombre des réalisations, mais dans ce qu'il est possible d'y découvrir à ce moment précis, où la mise en pratique des percée, permet d'en tester, et d'en corriger les effets. Sans cette période,

le mécanisme de la percée haussmanienne, dans sa forme systématisée, n'aurait sans doute pas vu le jour.

Nous avons aborder l'étude des trois percées selon trois axes: urbanistique, économique et architectural.

- du point de vue urbanistique nous avons tenté de situer:
  - ◇ le rôle des percées dans l'histoire d'une politique urbaine nationale, répercutée au niveau d'une ville;
  - ◇ de montrer les différents phasages des réalisations à travers une cartographie appropriée;
  - ◇ et d'identifier les effets induits des percées sur les transformations des tissus et sur la politique d'implantation des équipements.
- Du point de vue économique, nous avons tenté de restituer à travers les archives disponibles quels étaient:
  - ◇ les financements et les bilans financiers des différentes opérations;
  - ◇ l'évolution des coûts des terrains, l'identité du capital financier et sa localisation à travers l'achat de parcelles isolées ou groupées.
- du point de vue architectural, nous nous somme proposés:
  - ◇ d'identifier les acteurs à travers les rapports clients-architectes-entrepreneurs;
  - ◇ de préciser les mécanismes de substitution typologique;
  - ◇ et de déterminer le rapport entre architecture et monumentalité urbaines à travers l'examen des systèmes d'ordonnancement, de réglementation et de décoration.

Pour rendre compte du travail mené, ce rapport s'est organisé principalement en trois parties correspondant aux trois percées. Il nous a semblé plus intéressant de conservés cette division tripartite par rapport à la situation chronologique des trois percées. En effet, le développement et la réalisation des percées s'organisent d'après une situation qui découle sur le plan historique de la date à laquelle la percée a été réalisée, de l'évolution de la ville elle-même, et des effets successifs qu'elles apportent.

Documents cartographiques utilisés

Une part essentielle du travail de recherche s'est appuyée sur l'examen et la confrontation de documents cartographique, qu'on peut classer en trois grandes familles :

- Une série de plans de la ville d'Orléans, datant du début du XVIIIè siècle et du XIXè siècle. (provenant de la Bibliothèque Nationale, des Archives Municipales et Départementales -notés B.N. ou A.M. selon les cas-).
  Ces plans de petite échelle, font apparaître avec des formes graphiques différentes, deux éléments essentiels : l'espace public et les îlots bâtis. Ils nous ont renseignés sur les transformations de la ville et plus particulièrement sur les modifications des rues et l'implantation des équipements.

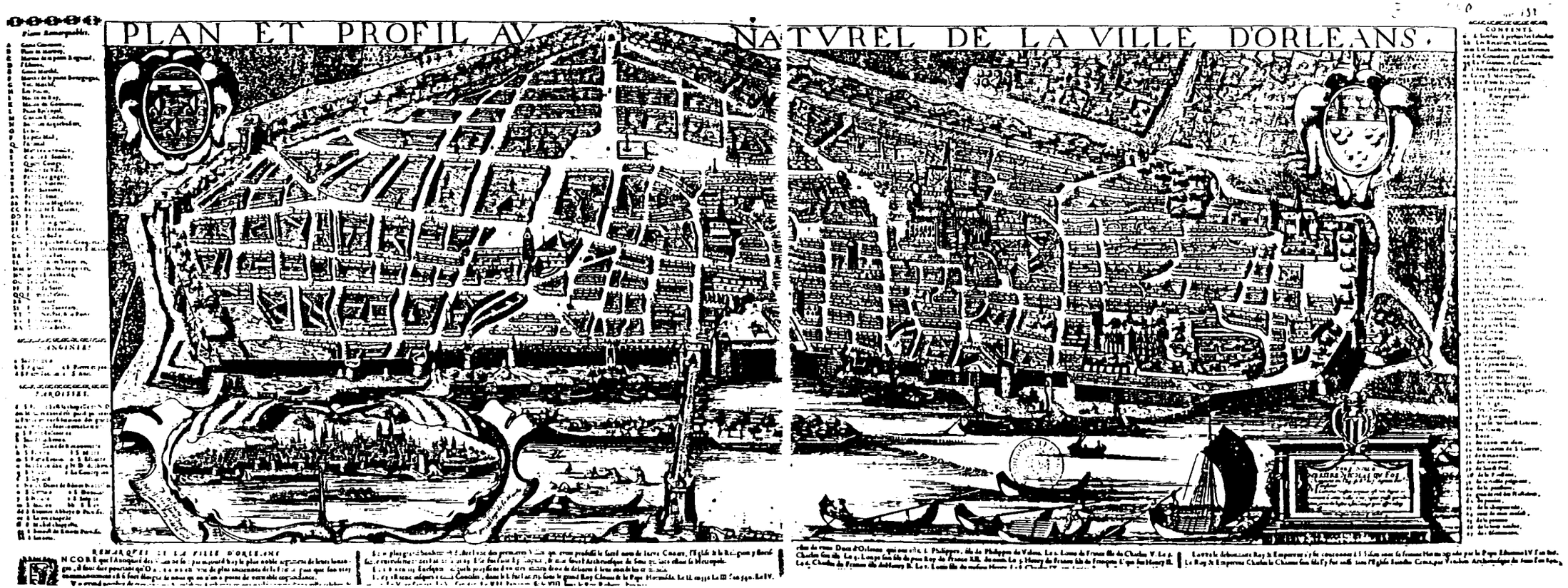
- Les deux séries de cadastre couvrant par sections le territoire communal: le cadastre Napoléonien de 1830 (au 1/1250), et le cadastre réactualisé de 1950, au 1/500è.
  Ces plans parcellaires donnent de la ville une représentation rationnelle et précise. Ils constituent une base essentielle pour mener une étude minutieuse sur les transformations du tissu parcellaire.

- Des plans partiels qui ont été élaborés à l'occasion des projets de percées. Il en existe deux sortes : ceux qui intéressent les tracés des rues proprement dites, et ceux qui font état du parcellaire existant, projetés et transformés.

Les documents graphiques sur les projets de construction des bâtiments le long des percées ont été consultés. Ces documents hétérogènes, nous renseignent surtout sur les projets envisagés et sur les intentions des commanditaires. Ils nous ont permis de compléter les repérages d'immeubles faits sur le terrain.

Les plans consultés sont très riches en ce qui concerne l'information sur l'ensemble des grands édifices de la ville. Ceux précédants la Révolution, insistent sur la situation des édifices religieux ; au XIXè siècle, c'est la ville civile qui est représenté.
De nombreux plans, insistent sur l'aspect monumental de la ville : ils représentent les principaux édifices de façon axonométrique. A partir de 1830, une série de plans dit "pittoresque", montrent les aménagements urbains de la rue Royale et de la rue Jeanne d'Arc. Les bâtiments construits sont dessinées sur l'un des cotés de la rue.

Le cadastre Napoléonien nous a servi de base pour l'étude des transformations parcellaires. Pour la rue Royale, le manque d'état parcellaire précis avant l'ouverture de la rue, a constitué un handicap sérieux pour l'étude de la rue. Le grand plan conservé au Archives Municipales qui représente l'état parcellaire de la la rue avant son ouverture, est peu précis par rapport au cadastre de 1830, (notamment sur la largeur des îlots existants).



VUE DE LA VILLE D'ORLEANS AU XVIIè SIECLE

1ère PARTIE : RUE ROYALE

A.-.DEVELOPPEMENT DE LA VILLE D'ORLEANS

> "La ville d'Orléans avait vu son commerce s'étendre jusque chez l'étranger, en même temps qu'elle était parvenue à établir des manufactures dont les avantages se faisaient ressentir sur une population nombreuse et dont les produits fournissaient sans interruption à l'approvisionnement de Paris". [1]

Au milieu du XVIII° siècle, Orléans est au fait de sa prospérité[2]. La position de la ville sur la Loire, sa proximité avec la Capitale, distante d'une centaine de kilomètres, en font une ville d'entrepôt et de commerce. Le traitement et surtout le commerce des sucres raffinés dans ses propres manufactures, et réexpédiés sur Paris et les régions de l'Est, associés au transit d'autres denrées (vins, sels, ...), lui ont assuré une remarquable fortune.

Cette situation privilégiée, Orléans la doit à sa position sur le fleuve et aussi à ses relations avec Paris. Depuis ses origines gauloises, la ville a connu une expansion assez régulière sur le plan économique ainsi que sur le plan politico-religieux. La ville depuis le développement du Christianisme a vu s'installer de nombreux ordres religieux qui ne cesseront de se développer jusqu'au XVIII° siècle. Du X° au XII° siècle la ville a assuré le rôle de capitale, elle deviendra à la Renaissance, l'une des résidences de la cour Royale.

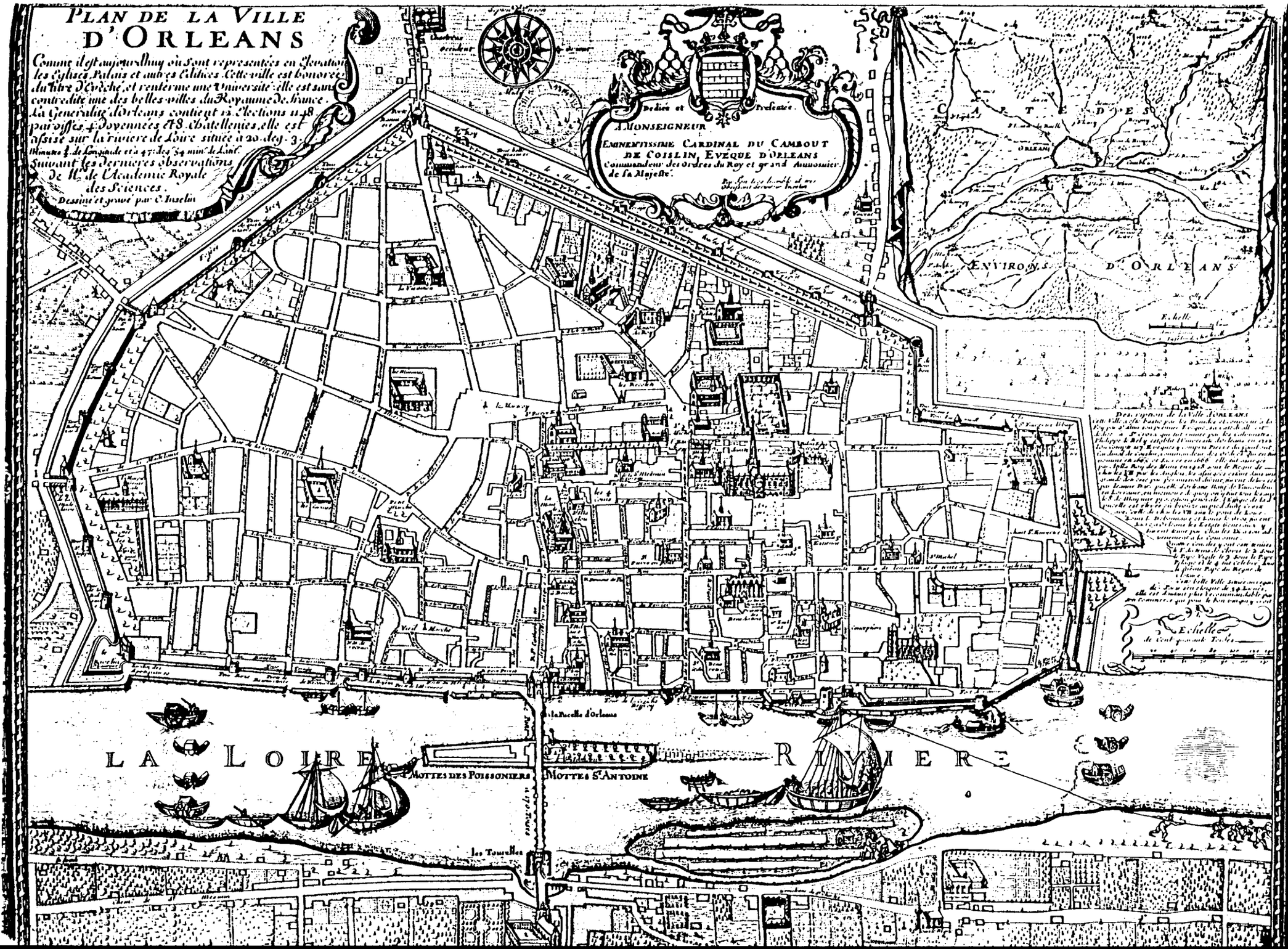
La ville du XVIII°, qui a perdu de son importance politique, depuis que les Bourbons on fait de Paris leur capitale, est dirigée par des intendants.[3] Les

---

1 - Mémoire adressé par la chambre à son excellence, le Ministre de l'intérieur, et à son excellence, le ministre des finances - 24 février 1807.

2 - J.Debal, J.Vassort et C.Poitou :" Histoire d'Orléans et de son terroir" - 1982. Tome II, XVIIè, XVIIIè et XIXè siècles.
"La fonction commerciale demeure incontestablement jusqu'à la révolution, la principale et la plus caractéristique des activités orléanaises. Elle connait à cette époque un développement jamais atteint jusqu'alors ... "

3 - cf. note précédente :
"Capitale provinciale, et non des moindres, la ville des XVII et XVIII° siècles se trouve de ce fait investie d'importantes fonctions administratives -militaires, judiciaires, financières, ecclésiastiques, économiques... Par là, elle constitue pour la région qui l'entoure un centre de direction, ou plus précisément un centre qui relaie l'autorité royale: la centralisation constamment renforcée sous les derniers Bourbons concentre en effet le pouvoir réel à Versailles et ne laisse de plus en



PLAN DE LA VILLE D'ORLEANS - GRAVE PAR INSELIN - DEBUT DU XVIIIe SIECLE

limites de la ville en 1750, ne dépassent pas celles de la période florissante du XVI° siècle. Au nord la porte Bannier ouvrant sur la route de Paris, mène par la rue Bannier à la place du Martroi, grande place publique et centre géométrique de la ville; au sud le pont sur Loire décalé vers l'est par rapport au pont actuel, ouvrant sur la route de Toulouse, conduit par les rues des Hostelleries et Barillet à la place du Martroi; à droite de ces rues le quartier de la cathédrale qui limité au nord par la rue de l'Evêché et à l'est par la rue du Bourdon-blanc correspond au castrum gallo-romain; d'est en ouest, de la porte de Bourgogne aux portes Saint Jean et de la madeleine, le second axe de la ville constitué par les rues de Bourgogne, des Carmes, de la Madeleine et de Saint Jean.

La ville s'est développée dans ses grandes lignes en quatre grandes périodes:

1).La ville Gallo-romaine

Limitée à l'ouest par la rue Sainte-Catherine, au nord par une ligne allant de l'actuelle place du Martroi à l'ancien Evêché (aujourd'hui, la Bibliothèque municipale), à l'est par une perpendiculaire à la Loire partant de l'ancien Evêché, au sud, enfin, par la Loire. La ville se construit le long de deux axes perpendiculaires, la "cardo maximus" (les actuelles rues Parisis et de la Poterne, orientées nord-sud) et le "decumanus maximus" (aujourd'hui la rue de Bourgogne, orientée est-ouest). Contrairement au "decumanus" qui est une voie de circulation importante (route de la Bourgogne vers Tours ou Le Mans, Châteaudun), la "cardo" n'est pas un véritable axe de communication. Il double l'axe rue Bannier-rue Sainte Catherine. Cet emplacement sera identique jusqu'au milieu du XVIII° siècle.

La moitié des paroisses de la ville intra-muros ont leur siège dans le territoire du castrum primitif. Les principaux édifices de la ville du XVIII° se tiennent sur les limites du Castrum : le Châtelet résidence du Duc d'Orléans et la prison, rue Sainte Catherine, l'Hôtel de ville, et au nord à coté de la cathédrale, l'Hôtel Dieu.

2).La première extension

A l'ouest de la ville Gallo-romaine, la première extension au début du XIV° siècle, englobe le bourg d'Avenum qui s'était développé à proximité de la route de Paris à Toulouse (rue Sainte Catherine). La zone définie par le castrum restera le lieu des échanges commerciaux. Les grands commerçants bourgeois s'y installeront, provoquant à la Renaissance, un

---

plus aux villes que la transmission de ce pouvoir. le temps n'est plus où l'on pouvait parler de politiques urbaines... ".

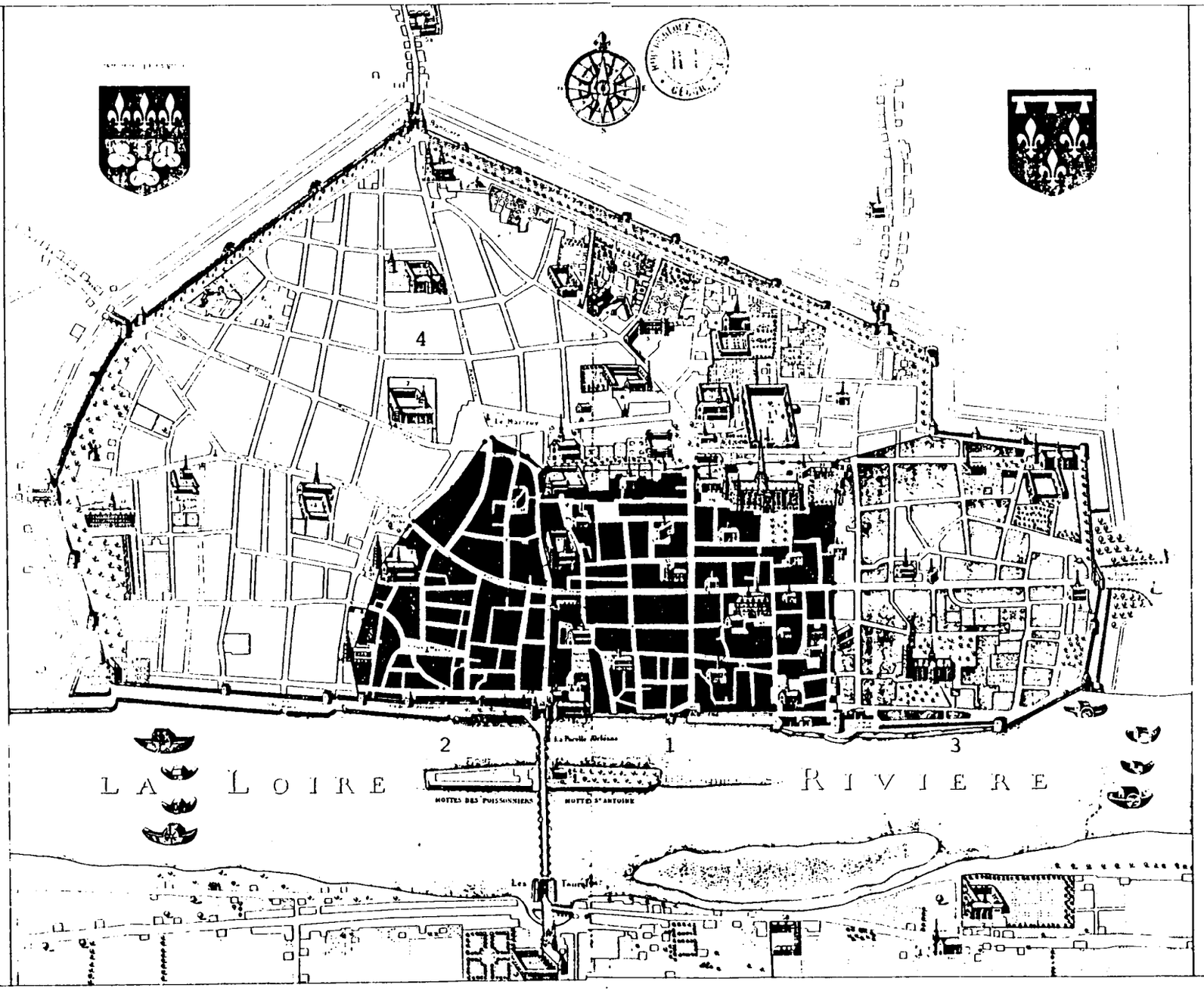
1 – Cardo/Décumanus

2 – 1ère Accrue

3 – 2ème Accrue

4 – 3ème Accrue

MONUMENTS HISTORIQUES



LEGENDE

1 Ste Paterne
2 La Visitation
3 Ursulines
4 Peres de l'Oratoire
5 Maison du Roi
6 Carmelites
7 Les Minimes
8 Les Recollets
9 Les Jacobins
10 G^d Cimetière St Lazare Ste Anne
11 St Georges
12 L'Hopital general
13 Calvaire
14 Les Carmes
15 St Pierre Lentin
16 St Sulpice
17 Les Jesuites
18 L'Hôtel Dieu
19 Cloitre de l'H^l Dieu
20 Ste Croix
21 Chapelle expiatoire
22 Palais épiscopal
23 St Loup
24 Ste Euverte (Cathedrale)
25 Buttes des Augustins
26 St Paul
27 La Maison de Ville
28 Ste Catherine
29 St Maclou
30 St Eloy

LEGEND.

31 St Pierre Lentin
32 Cloitre Ste Croix
33 St Pierre en pont
34 St Sauveur
35 Ste Colombe
36 St Etienne
37 St Victor
38 St Michel
39 Grande Boucherie
40 N D de Bonne Nouvelle
41 Prieure des Benedictins
42 La Conception
43 Cloitre St Aignan
44 N D de Recouvrance
45 St Donatien
46 St Benoit du retour
47 St Pierre Puellier
48 St Aignan
49 St Louis
50 St Jacques
51 Chatelet
52 Chartreux
53 St Vincent
54 Grandes Ecoles
55 Les Carmes dechaussés
56 St Antoine
57 Les Augustins
58 Ursulines de St Charles
59 Les Capucins
60 St Jean le Blanc

L Vaudoyer del

PLAN GÉNÉRAL DE LA VILLE D'ORLEANS

rayonnement extraordinaire de ce quartier. Les grands marchés y seront édifiés, à proximité de l'ancien axe Nord/Sud correspondant à la route de Paris à Toulouse. Encore aujourd'hui, ces endroits restent les lieux du commerce quotidien.

3).La deuxième extension

A la fin du xv° siècle, la ville absorbe deux faubourgs situés à l'est, Saint-Aignant et Sainte-Euverte.

C'est sur ces nouvelles limites que seront créées les trois grandes places publiques, qui supportent l'activité économique de la ville. D'est en ouest:

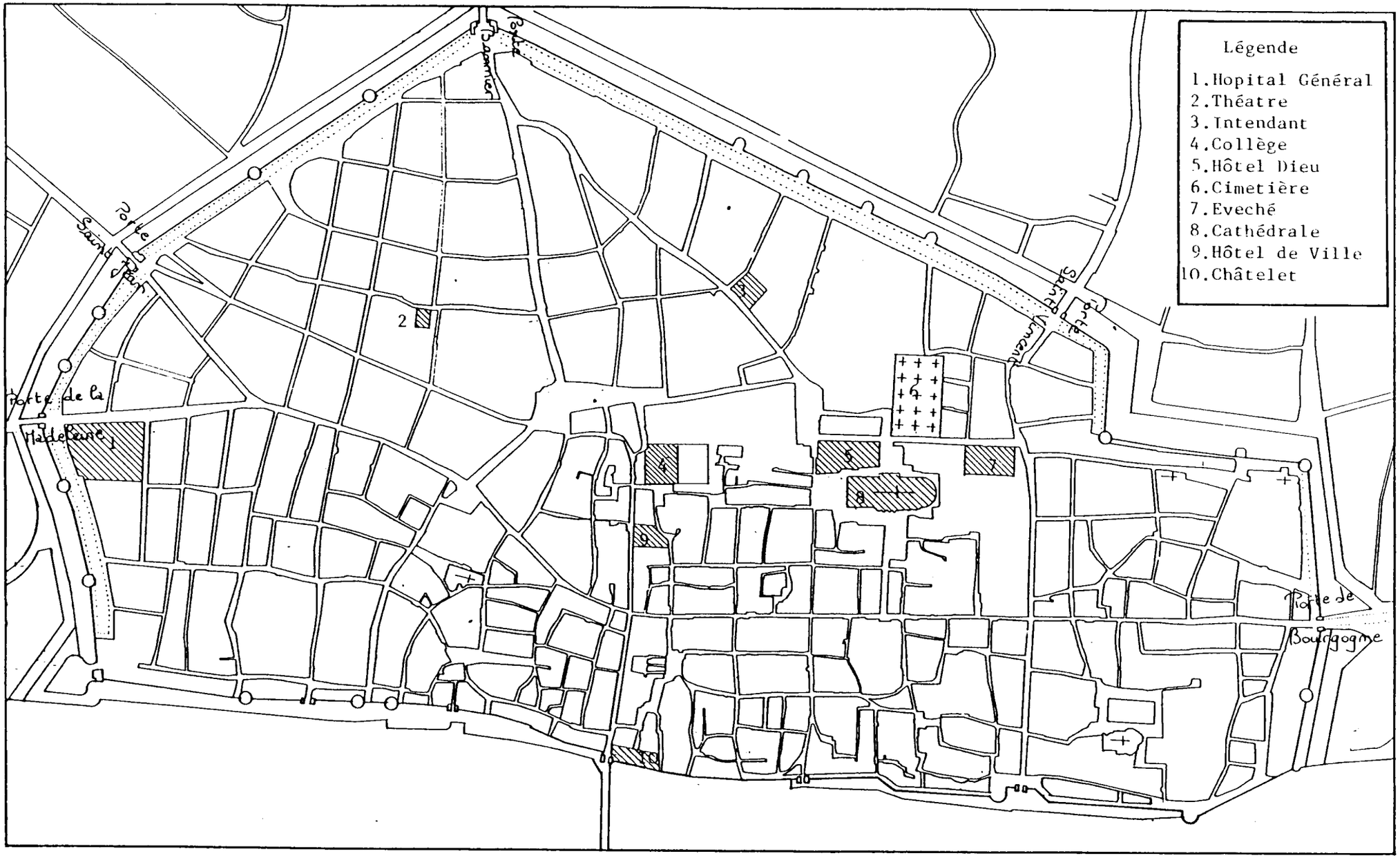
- la place de l'étape, au nord de l'ancien cardo ;
- la place du Martroi, sur l'axe nord-sud de la route Paris-Toulouse ;
- la place du marché Renard, à l'ouest, à la porte Renard sur la route d'Angers.

4).La troisième extension

Au cours du XVI° siècle, la superficie de la cité double avec la construction de la dernière enceinte. Au nord de l'ancien castrum se sont implantées au XVII° et XVIII° siècle, les résidences aristocratiques et bourgeoises: les Hôtels de la rue Lescure et de la rue de la Bretonnerie. C'est à la même époque que sont implantés de nouveaux ordres religieux. Les Minimes s'installent rue d'Illiers, les Récollets, rue de la Bretonnerie, les Jésuites, rue de Bourgogne, les Chartreux, dans l'ancienne léproserie. Le nouvel Evêché et le Grand Séminaire, s'implantent à proximité de la cathédrale. L'hôpital général est construit près de la porte de la Madeleine.

Au premier quart du XVIII° siècle, les guerres intérieures du Royaume cessent, les fortifications deviennent inutiles. En 1720, elles sont rasées jusqu'à hauteur d'appui, une promenade plantée d'ormes (1724) est dessinée. Ces dates sont contestées. On peut observer cette promenade sur un plan daté de 1704; les enceintes n'y sont pas encore détruites, la plantation des arbres y semblait prévue à la place des fossés intérieurs. Cet aménagement était projeté dès le début du XVIII° siècle.

La destruction des murailles est essentielle du point de vue du développement morphologique de la ville. Une fois le caractère défensif disparu, et l'isolement rompu, les relations intérieures/extérieures s'en trouvent totalement bouleversées; elles deviennent, d'un point de vue formel, nettement plus aisées. L'urbanisation commence à s'étendre le long de la rue du Faubourg Bannier et de la rue de Chateaudun. La promenade qui sert un peu plus tard de champ de foire au bétail, bénéficie d'un nouveau statut propice à favoriser l'extension urbaine.



PLAN DES EQUIPEMENTS DE LA VILLE D'ORLEANS AVANT 1750.

B.- PROBLEMATIQUE DE LA PERCEE

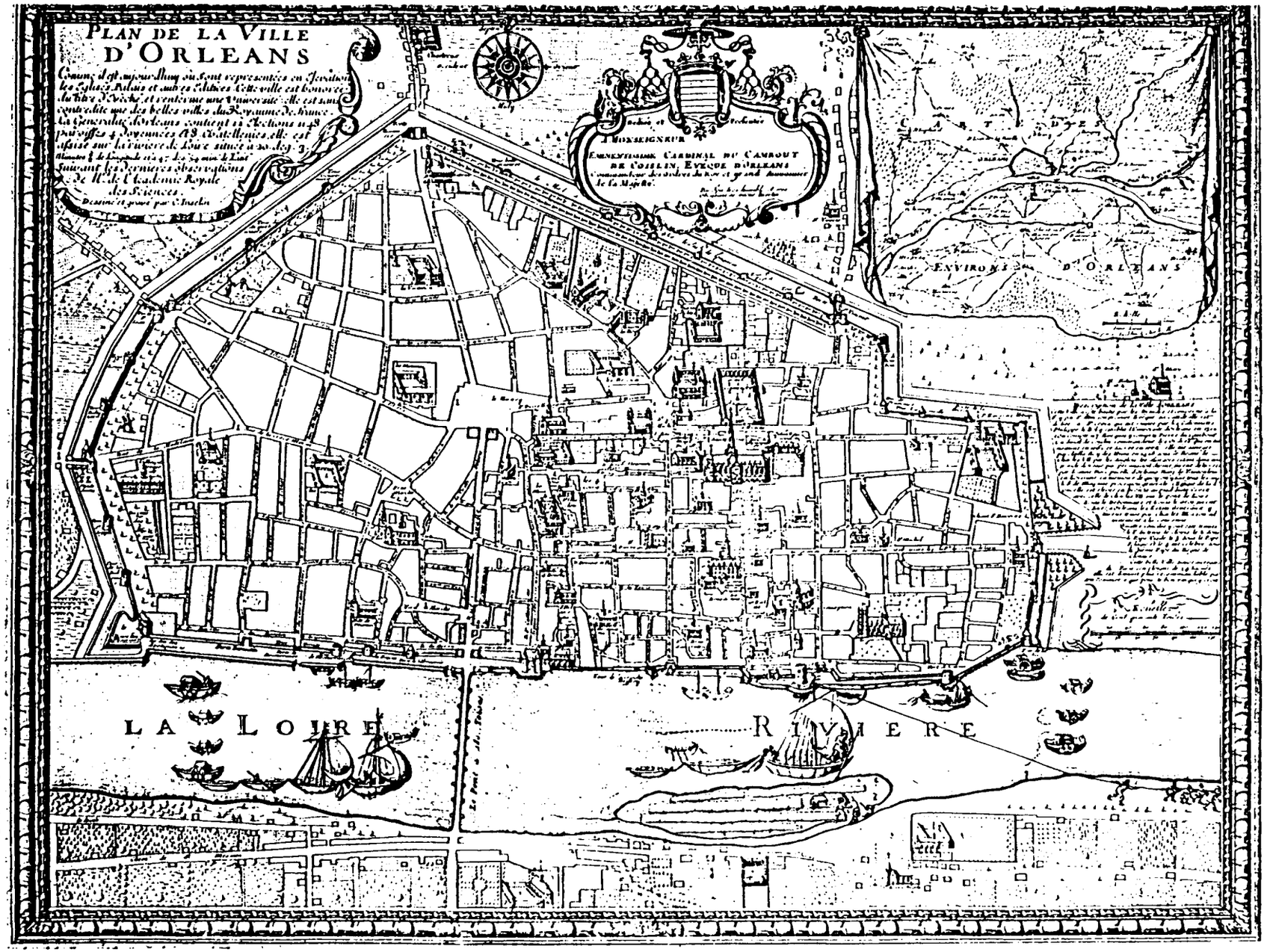
Le XVIIIè siècle commence à développer le concept d'aménagement du territoire. Le mouvement était déjà amorcé sur des bases politiques par le renforcement du pouvoir monarchique. Il s'est accentué avec l'apparition de nouvelles conditions économiques. A partir de l'exploration des possibilités d'exploiter et de rentabiliser les richesses naturelles, une nouvelle conception des réseaux de circulations internes naît. Elle s'appuie, entre autre chose, sur la séparation entre lieu de production et lieu d'échanges des marchandises. Pour détacher la production de ses assises locales, il devenait indispensable de créer et de réorganiser les réseaux de communication entre Paris, la province, et les limites du royaume. L'état lamentable des routes de France en ce début du XVIIIè siècle pesait sur le développement économique, et gênait aussi le contrôle politique du territoire. La création et l'amélioration d'un nouveau réseau de communication qui s'appuyait sur les principales villes de France, devaient lever ces contraintes.

Cette politique de refonte du système de communication exigeait la mise sur pied d'une cartographie précise incluant l'état du pays du point de vue de son économie, de sa géographie, et de la situation de son système viaire. Sous l'impulsion de Trudaine, alors directeur des ponts et chaussées, un fabuleux programme de relevés cartographiques a été mis en oeuvre dans le double souci de faire un état de la situation, et de projeter de nouveaux tracés[1]. Ces derniers visaient, à partir de l'état existant, une plus grande efficacité -notamment la rapidité- des communications. Ils se basaient sur une politique de régulation des voies à partir des alignements, et de nouveaux tracés rectilignes. Ces derniers surtout seront à l'origine des transformations de la forme urbaine. Cette période de l'histoire se trouve être le moment d'une transformation radicale de la ville, dont témoigne le long processus de restructuration dont elles sont l'objet. Ces transformations impliquent l'existence et la banalisation du concept "d'aménagement" (ou de réaménagement) de la ville, dans lequel on peut observer un glissement des "intentions". En ce sens Orléans est exemplaire.

La construction du nouveau pont d'Orléans et de la rue Royale correspondante, constitue une des toutes premières et des plus

---

1 - Ce travail sera rassemblé dans un atlas, appelé "Atlas Trudaine".



PLAN DE LA VILLE D'ORLFANS - GRAVE PAR INSELIN - SECONDE MOITIE DU XVIIIèSIECLE

importantes réalisations urbaines du XVIII° siècle en province. Cette réalisation n'est cependant qu'une partie d'un projet plus global comprenant le percement de la rue Jeanne d'Arc, et les premiers équipements de la ville. Ce projet servira de support aux opérations urbaines du XIXè et du XXè siècle. L'ouverture de la rue de la gare va, avec la "rue de la république", achever le processus entamé avec l'axe rue Royale/place du Martroi.

La percée de la rue Royale est particulièrement exemplaire parmi les nombreuses opérations projetées et réalisées à la même époque. Elle est, à notre connaissance, la première opération qui intervient au coeur de la ville. Le projet de traversée de la ville de Senlis[1], lui est antérieure de quelques années. Il s'agissait de faire une percée au centre de la cité, mais devant les difficultés de réalisation, elle sera exécutée au bord de la ville. A notre connaissance, elle n'était associée à aucun autre élément urbain, contrairement au cas d'Orléans, où le projet de percée englobait, le pont et la place.

Ce projet global qui se dessine dès le début du XVIII° siècle, ne s'achèvera, et seulement dans ses grandes lignes, qu'à la fin du XIX°siècle. Tout au long de cette période s'opère un glissement important des intentions explicitées contenues dans le projet. L'objectif essentiellement axé, dans la ville, sur une problèmatique de l'embellissement, laisse place à une problématique de la commodité et de l'utile. L'embellissement ne disparaît pas pour autant du propos, mais il s'implique secondairement ; il est assujetti à une démarche qui se justifie dans la nécessité d'adapter la ville au nouveau dessein de la nation entière. Le glissement semble s'opérer sur le registre symbolique. L'embellissement n'est plus que le meilleur moyen de rejoindre l'utile, pour en affirmer la raison d'être, pour assurer la validité et la pérennité des valeurs sociales à partir desquelles il se constitue et se développe.

I.-.La ville du XVIII° siècle, le point zéro du concept d'aménagement

L'état général des villes du milieu du XVIII° siècle se différencie peu de celui des villes médiévales : une ville close, cernée de murailles épaisses, aux rues étroites et tortueuses. Un espace urbain peu adapté aux nouvelles conditions économiques. Le centre de la ville se densifie, mêlant l'industrie naissante à l'habitat existant, aux dépens du développement de nouvelles extensions. L'amélioration de ces villes devient inévitable, dès

1 - Pinon P. : "Gli "attraversamenti" urbani in Francia nel XVIII secolo", Casabella - Juin 1988, n°547. pp. 42-51.

lors qu'elles s'inscrivent dans les nouveaux rapports économiques dominants.

Il serait certainement erroné de penser que les transformations internes des villes sont, alors, un phénomène nouveau. La création des places Royales, à Paris et dans un certain nombre de villes de province, ainsi que l'organisation de promenades au pied des remparts, au XVII° et XVIII° siècles, en témoignent, même si elles traduisent plutôt un souci d'amélioration des villes sous l'angle de l'embellissement. A la différence de l'époque précédente, le mouvement qui guide les opérations réalisées à partir de la seconde moitié du XVIII° siècle, va accentuer le processus de transformation des villes. Ce mouvement animé par la volonté de l'Etat centralisé, et conduit par des structures mises en place, visent non seulement la ville, mais aussi les rapports entre chaque partie du territoire.

Dans un article récent[1], Pierre Pinon analyse le rôle, les moyens et les instruments mis en place par les Ponts et Chaussées pour restructurer les villes. Les réalisations de percées au XVIII° siècle n'ont pu se faire indépendamment d'une impulsion décisive, émanant d'un pouvoir autoritaire qui, tout comme il s'impose, imposera une manière radicale de transformation.

II.-.Le nouveau Cardo/Décumanus, un projet et deux percées

L'idée du percement d'une rue perpendiculaire à la rue Royale est envisagée pour la première fois, parallèlement à la mise en place de la grande opération de la traversée de la ville. La rue "Royale" et l'axe est/ouest devaient former, à l'échelle de la ville du XVIII° siècle, un nouveau cardo/decumanus, auquel était associé un nouveau forum qui avait la particularité de se dissocier en deux parties : Le Martroi et la cathédrale. Ce cardo/décumanus, apparaissait dans la création de deux nouvelles traverses, qui devaient doubler les deux rues principales de la ville: l'axe Paris/Toulouse et l'axe Angers/Briare.[2] Il avait pour dessein, dans le projet initial, de rattacher les quartiers sud à la ville.

Cette opération, dans sa conception originale faisait nettement référence à l'antiquité, alors redécouverte. Elle se situait effectivement dans le

---

1 -Pinon P. : cf. note précédente.

2 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.

contexte de désenclavement qui justifiait l'intervention sur les sites urbains vers le milieu du XVIIIè siècle. Cette raison fonctionnelle invoquée, qui primait dans la décision d'opérer, semble laisser intacte la problématique d'embellissement. En ce sens il est possible de penser que le "cardo/décumanus" était bien présent en tant que choix déterminant dans la décision d'aménager la ville.

L'ensemble formé par le pont, la rue Royale, le Martroi et l'axe Porte de la Madeleine/cathédrale, constituait un système monumental plaqué sur le tissu de la ville ancienne. Dans ce projet, les deux axes, d'une valeur équivalente, se différencient par les espaces qu'ils mettent en relation :

- l'axe rue Royale/Martroi, relie et rassemble les espaces réservés à assurer les fonctions dues au pouvoir d'Etat; de même qu'il améliore notablement les relations entre les espaces réservés aux commerces et activités de production (c'est du reste l'ambition attestée par l'attention portée au problème de fluidité des circulations);
- l'axe porte de la Madeleine/cathédrale, perpendiculaire au premier relie et rassemble l'ensemble des espaces investis par le pouvoir religieux.

C.-.LE PROJET

I.-.Le pont et la rue royale, les grandes lignes du projet

Le percement de la rue Royale est en partie due à la vétusté du pont d'Orléans. Le vieil ouvrage à arcades gothiques qui depuis le Moyen Age, relie les Tourelles au Châtelet, fut gravement endommagé par les crues de 1745. Il assurait le passage de la route de Paris/Toulouse. Il était la première porte de la ville vers le sud par laquelle transitait les marchandises et les voyageurs.

Les risques d'effondrement du pont, vont jouer un rôle important dans la décision d'entreprendre cette opération. Mais ce fait ne doit pas occulter les facteurs d'ordre économique et politique, qui, par ailleurs, ne sont pas l'exclusivité d'Orléans. Les nombreux projets dessinés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'Atlas de Trudaine et les opérations projetées ou réalisées dans les villes de province, atteste qu'indépendamment de la nécessité ponctuelle d'aménagement, il existe une volonté politique de restructurer la ville.

L'opération globale projetée, dans le cadre de la ville d'Orléans, occasionne une série de débats et de choix qui font clairement apparaître cette volonté (notamment dans les choix affirmés par le pouvoir municipal et par les "représentants de la ville"). La position du futur pont a focalisé le débat. Plusieurs emplacements ont été envisagés, dont l'un au débouché de la rue de Recouvrance. A cette dernière position il a été reproché son trop grand éloignement du centre. Elle n'offrait pas les commodités de dessertes et de communications que procurait l'ancienne solution. Cette critique est dressée, entre autre, par le Maire et les Echevins de la ville:

> "Le pont dans cette position donne pareillement aux négociants une facilité pour la décharge de leurs marchandises, que les plus proches de leurs établissement, au contraire l'excentricité du nouveau projet obligerait les mariniers et les négociants à faire la décharge de leurs marchandises dans des endroits fort éloignés, qui profiteraient néanmoins pour ne pas courir les risques et les accidents au passage du pont ce qui de plus par conséquence nécessaire prouve que l'emplacement du pont de Recouvrance soit éloigné du centre et presque à l'extrémité de la ville ne produira jamais les mêmes communications ni la même utilité et commodité" [1]

1 - A.M. 3911.

L'opération pont/rue Royale s'inscrit également dans un parti urbanistique et architectural. Ce dernier, qui se justifie globalement par une volonté d'aménagement et d'embellissement de la ville, associe le pont, la rue et la place dans une seule opération. La référence de Trudaine, quand il désigne la place Vendôme[1] comme exemple pour la construction des façades de la rue Royale, en montre la filiation. Cette référence qui concerne le parti constructif, n'échappe pas, implicitement, au concept de "place Royale".

II.-. Les projets.

Ce projet a donné lieu à un débat important, notamment par la combinaison des impératifs techniques et des intérêts économiques de la ville. La disparition des documents et le peu d'informations qui a pu parvenir jusqu'à nous, nous permet à peine d'en esquisser la chronologie et l'ampleur.

Chronologie du débat

Dès 1748, la reconstruction du pont associé à une percée est envisagée. Une ordonnance du Conseil en avait décidé la reconstruction de même qu'elle prévoyait l'ouverture d'une voie dans son prolongement.

L'Inspecteur général des Ponts et chaussées, Pitrou[2], fut chargé de l'étude du projet et de la reconstruction du pont.
L'aménagement des berges fut confié à l'Inspecteur général Roger.

Le projet de Pitrou fut soumis au Conseil des Ponts et Chaussées présidé par Trudaine. Le Conseil rejeta l'emplacement du pont[3].
Est-ce à partir de ce moment que l'Inspecteur Hupeau fut désigné pour remplacer Pitrou? A moins que ce ne soit après le décès de ce dernier survenu le 13 janvier 1750?

Toutefois c'est le projet d'ensemble mis au point par Huppeau en 1750, qui est partiellement réalisé à partir de 1752.

---

1 - Lettre de Trudaine à Barentin, du 7 mai 1752, in G.Chenesseau : "L'origine de la rue Royale d'Orléans. R.Houzé 1945.
2 - Pitrou était chargé de superviser le "bureau des dessinateurs", créé en 1743, et dirigé par Mariaval.
3 - Lavedan P., Hugueney J.: "L'urbanisme à l'époque moderne" - 1982.

Hypothèses sur les auteurs du projet

Nous ne connaissons pas avec certitude la position du pont dans le projet déposé par l'Ingénieur Pitrou. Perronet dans la "Description des projets et de la construction des Ponts de Mantes, Neuilly et Orléans...", fait état de deux projets:

> "Le mauvais état de l'ancien pont d'Orléans, composé de dix neuf arches, ayant obligé de s'occuper de la construction d'un nouveau pont de pierre, il en fut fait deux différents projets." [1]

Ces deux projets seraient les oeuvres de Pitrou et de Hupeau.
Le même Perronet ajoute :

> "Celui de Monsieur Hupeau, Premier Ingénieur des Ponts et Chaussées fut préféré pour être construit à peu de distance au-dessous de l'ancien pont..."

Le projet de Pitrou aurait été abandonné en raison de l'éloignement du nouveau pont. S'agit-il pour autant du projet "dit à Recouvrance"? Les documents que nous avons en notre possession sur l'Ingénieur Pitrou, parlent uniquement de la reconstruction du pont sans aménagement de rue. Or l'ordonnance du Conseil de 1748, associe dès l'origine la construction du pont et l'ouverture d'une nouvelle rue. Ce qui n'est pas le cas de son projet qui s'appuie sur une rue existante. Il ne s'inscrit pas non plus dans la politique d'aménagement préconisée alors par Trudaine.

L'Atlas de Trudaine reproduit de son côté un projet légèrement différent de celui qui a été réalisé. Il pourrait être considéré comme une première version du projet définitif. La composition d'ensemble, reproduite sur le plan, pont/rue/place du Martroi est identique. Pierre Pinon dans un récent article, à partir d'une autre source documentaire, en arrive à la même conclusion.

Il semblerait, cependant que l'ingénieur Hupeau ait mis au point deux projets[2]. La proposition présentée dans l'Atlas de Trudaine pourrait être l'avant-projet de l'une de ces deux propositions. Elles furent soumises à la ville d'Orléans, qui rejeta celle qui plaçait le pont à "Recouvrance". Il aurait été alors trop éloigné du centre de la ville. Le projet du pont et de la

---

1 - J.R Perronet : "Description des projets et de la construction des ponts de Mantes, de Neuilly, d'Orléans et d'autres, du projet du canal de Bourgogne pour la communication des deux mers par Dijon". En 67 planches approuvées par l'Académie royale des Sciences.

2 - Pinon P. : "Gli "attraversamenti" urbani in Francia nel XVIII secolo", Casabella - Juin 1988, n°547. pp. 42-51.
"Le projet mis au point par Hupeau en 1750, comprenait déjà deux parties la reconstruction du pont, légèrement plus en aval du précédent et une longue ouverture, aboutissant à la place du Martroy"

nouvelle rue conduisant à la place du Martroi a été retenu pour sa conformité aux intérêts des représentants de la ville:

> "Les maires et les échevins de la ville d'Orléans après avoir conféré avec une partie des principaux habitants déclarent très humblement que la situation d'un pont la plus naturelle et la plus heureuse en celle du centre d'une ville. Le centre produit tout ensemble les diverses communications, utiles à la commodité. Principes incontestables adopté par le conseil dans l'espèce présente par la réception et approbation du premier projet d'emplacement du pont, emplacement qui par la situation du pont actuel n'a put être fixé au centre, mais par des opérations réfléchies et réitérées, en a été rapproché autant qu'il a été possible et procure les diverses communications. La même utilité et commodité que le centre même aurait produit.
> Ce projet approuvé par le Conseil à la satisfaction de tous les habitants donne lieu à l'ouverture d'une rue qui alignée du pont coupe la ville presque par son milieu et présente par une distribution commode trois débouchés en sortant du pont. Ces débouchés sont cette nouvelle rue qui fera face au pont, celle de Sainte-Catherine à sa droite, celle de Recouvrance à la gauche. Ces trois voies ouvrent trois voyers principales qui distribuées aux différentes partie de la ville procurent toute facilitée pour la communication et concourent à maintenir un chacun dans son commerce [...]"[1]

III.-. Description du projet

Il s'agit en fait de créer un ensemble ordonné qui lie la route Royale, le pont et la nouvelle rue à ouvrir, à la place du Martroi déjà existante. La rue Royale joue comme un axe de symétrie, qui unifie la ville. La construction de façades identiques des deux côtés de la rue lui donne une uniformité dont l'objet serait d'en accentuer le caractère monumental. Elle tend ainsi à valoriser la place du Martroi.

L'ensemble constitué par le pont, la rue et la place semble très innovant, et assez important. Cette combinaison apparaît comme un des premiers exemples de ce type réalisés en Province. L'opération des places royales à l'intérieur des villes est très caractéristique des transformations qui émergent à ce tournant du siècle.

Au départ, conçues comme des travaux d'embellissement des villes, dont la fonction symbolique est directement embrayée sur le renforcement du pouvoir monarchique, alors très centralisé, les places royales subissent elles mêmes des changements typologiques significatifs. On les retrouve associées à des projets plus ambitieux. En tenant compte de l'évolution qu'elles subissent entre le XVIIè et le XVIIIè siècle, les projets de places royales sont conçus pour servir d'écrin à une statue du Roi.

---

1 - A.M. 3911

Leur fonction monarchique s'accompagne généralement d'une fonction "résidentielle" (ou d'activités de représentation). Elles sont entourées d'édifices privés, comme c'est le cas, par exemple, pour la place Vendôme (la place royale est la symbolique du pouvoir monarchique, l'image du Roi est unique et ne peut pas être mis en concurrence). Ce cas souffre des exceptions, comme dans l'exemple fourni par Dijon : la place Royales est créée devant un bâtiment "public". Ces places sont généralement aménagées dans la ville comme des éléments isolés , qui se suffisent à eux-même.
La seconde fonction que l'on pourrait qualifier d'accompagnement, dans le cas des places royales, assure en générale la rentabilité du projet. Si la notion de rentabilité fausse la rationalité économique de l'époque, on peut considérer que cette seconde fonction assure les "frais de représentation"; représentation qui est l'objet même de ces places.
Dans la seconde partie du XVIIIè siècle, cette seconde fonction va se renforcer, en combinant systèmatiquement les équipements à la place Royale, et en incluant celle-ci dans un projet qui la dépasse largement pour l'inscrire comme élément de la ville. Cette nouvelle combinaison est précisément rendue nécessaire du fait même de la présence d'équipements qui lui font dépasser sa raison d'être première: l'embellissement de la ville.

En 1748 un projet de concours pour la place Louis XV est lancé à Paris. Dans l'ouvrage de Patte consacré aux "Monuments érigés à la gloire de Louis XV", on note déjà ces transformations. On les observe aussi dans les places réalisées, à Nancy, Bordeaux, Reims, dont les projets datent de la même époque. L'opération d'Orléans s'inscrit dans cette réflexion. Le projet percée/place du Martroi, qui n'a jamais été dessiné comme tel, mais envisagé globalement comme une seule et même opération, n'y échappe pas. Il illustre parfaitement le sens des transformations de place royale : le passage à une nouvelle centralité urbaine. Le concept de centre se modifie considérablement, affectant sa fonction ; il n'est plus seulement symbolique, il devient "fonctionnel", c'est-à-dire investi d'un rôle directement politique, et économique en tant qu'espace de lotissement supportant des activités administratives et commerciales.

Le lancement de l'opération est par ailleurs contemporain au concours de 1748. Elle est, de ce point de vue, comparable aux projets de Nancy et de Reims. L'exemple de Reims, dont la réalisation est plus tardive il est vrai, est plus significatif par sa composition, percée/place royale. En 1748, le lieutenant des habitants Levesque de Pouilly, s'adresse à Paris pour obtenir

l'autorisation d'élever une statue royale à Reims. Le projet est repris par l'ingénieur de la Province, Legendre, en 1755 . Il associe dans son projet la place Royale à la place de l'Hôtel de ville en les reliant par une percée[1]. Mais Legendre ne se contente plus d'une place ayant pour seule fonction, une valeur symbolique. A l'intersection de deux voies, la place n'est plus seulement implantée par rapport à la seule gloire du Roi, mais par rapport aussi à son utilité.[2] Bien qu'il ne soit fait mention à aucun moment de transformer la place du Martroi, en une place royale, la proposition d'aménagement de Galley, alors inspecteur des bâtiments du roi à Orléans, montre la volonté d'en faire le nouveau centre de la ville, en regroupant les principaux bâtiments de la ville en un seul espace.[3]

Cette nouvelle typologie des places royales pourrait avoir deux significations :
- premièrement, une signification symbolico-politique, dans laquelle se traduirait la volonté d'unification du territoire (unité territoriale, assujettie à un pouvoir central);
- deuxièmement, un rapport direct à l'utilité, dont le premier enjeu serait sans doute de parer à la dépense en monumentalité. Elle serait entre autre chose le résultat de l'expérience de la place Vendôme et des difficultés de financement alors rencontrées.

A Orléans, le projet ne fait plus état d'une place Royale, mais d'une rue Royale; il s'articule autour d'un système d'axe, qui comprend dès l'origine, une rue perpendiculaire à la percée. Envisagée dès 1750[4], elle permettait une liaison directe cathédrale/Porte de la Madeleine. Ce projet sera repris et réalisé partiellement au XIXè siècle. C'est là un des aspects novateur du

---

1 - Poullet M.F. : "Les projets de place Royale à Reims et l'intervention de Soufflot", in Soufflot et l'architecture des Lumières, pp.69 à 76.

2 - Poullet M.F. : cf. note précédente
"[...] Avant 1754, à Reims le rôle de la place royale est de glorifier le roi, aucune justification d'utilité ne vient se greffer sur le projet : on est beaucoup plus préoccupé de la signification symbolique de la sculpture, que de l'implantation urbaine de la place ou même de l'architecture. Il en est tout autrement lorsque Legendre élabore ses premiers plans : c'est parcequ'il dégage le carrefour de deux routes qu'il y crée une place royale. La glorification du pouvoir est associée à des travaux utiles, on peut parler "d'embellissements".

3 - J.Debal, J.Vassort et C.Poitou :" Histoire d'Orléans et de son terroir" - 1982. Tome II, XVIIè, XVIIIè et XIXè siècles.
"Cet ensemble devait se poursuivre sur le Martroy, conformément au plan établi par Galley, inspecteur des bâtiments du roi à Orléans. Ce dernier prévoyait de regrouper sur le pourtour de la place, selon une disposition régulière, les service du duc d'Orléans (Chancellerie, et fermes de l'apanage, de par et d'autre de la rue Royale), l'hotel de Ville et le Châtelet (sur la façade nord), l'Intendance (façade ouest) et un théâtre (façade est)".

4 -J.Debal, J.Vassort et C.Poitou : Cf. note précédente

projet d'Orléans; l'existence de deux percées perpendiculaires est exceptionnelle au XVIIIè siècle. Il faudra attendre la deuxième moitié du XIXè siècle pour qu'il se réalise, et surtout pour qu'il se généralise, comme réactualisation du système antique "Cardo-Décumanus".
La réactivation d'un "nouveau" Cardo-Décumanus, fait entièrement partie des préoccupations des ingénieurs des Ponts et Chaussées, et se justifie par les avantages offerts par les plans à damier. Mais ce système ne s'impose pas dans une rupture, l'aspect monumental et symbolique ne fait pas place à une autre fonction. Au contraire, semble-t-il, les autres fonctions viennent se superposer à la "première". Le fait de relier, d'un côté un pont à une place royale, de l'autre une porte à la cathédrale, pourrait tout à fait s'interpréter symboliquement, comme la double croisée du sacré et du profane, du pouvoir religieux et du pouvoir de l'Etat. Jusqu'à présent,ces deux éléments ont toujours été séparés, l'Hôtel de Ville et la cathédrale n'ont aucune relation, qu'il s'agissent de Bourges ou d'Orléans.

IV.La réalisation

Au commencement était l'Arche de la pierre percée

Il n'y a pas lieu de faire, ici, l'historique de la construction du pont. Disons simplement qu'il est rebâti une centaine de mètres environ en aval du pont gothique. Les travaux durent du 8 Septembre 1751, date de la pose de la première pierre, à Mars 1760 date de sa mise en service. Ils ont été dirigés principalement par les ingénieurs Hupeau et Soyer.

Les travaux de percement de la rue Royale commencent avec ceux du pont:

> "Tandis que l'on construisait le pont, la rue Royale s'ouvrait dans l'ancien bourg d'Avenum, spacieuse et régulière, au milieu des rues étroites et les plus tortueuses, et des maisons les plus délabrées, mais aussi les plus les plus remarquables par leur antiquité" [1].

Le nouveau plan, prévoyait la destruction de 133 maisons pour réaliser une rue en un seul alignement. Elle traversait le bourg d'Avenum, sa longueur était fixée à 240 toises, et sa largeur à 40 pieds[2]. Il était également prévu par le plan de mettre à la disposition de la ville les emplacements nécessaires à l'édification des façades. La rue sera construite sur deux lignes de nivellement dont la partie inférieure est la plus inclinée: elle fera 13 mètres de large, pour des hauteurs de construction comprise entre

---

1 - Buzonnière : "Histoire architecturale d'Orléans". - 1850
2 - 1 Toise = 6 pieds = 1m 94,
1 Pied = 0m 324; soit une rue de 465,60m de long, et de 12,96m de large.

10 et 14 mètres. L'ouverture du chantier est arrêtée par un texte officiel du Conseil d'Etat du roi daté du 21 Mars 1753.[1]

> "[...] Arrest du Conseil d'Etat du Roy qui autorise les Maires et Echevins de la Ville d'Orléans, à payer aux propriétaires des Maisons qui seront démolies; en tout partie, pour former la Rue qui conduira de la Place du Martroi au nouveau Pont, les indemnités à eux dues pour raison desdites Maisons ; et ordonne que tous ceux qui prétendront des Droits sur lesdites Maisons seront tenus dans trois mois pour toute présision et délai, de former leur opposition au Greffe de l'Hôtel de Ville, passé lequel tems ils en demeureront déchûs".

Les travaux ont commencé par les quartiers sud, dont les maisons sur le bord de Loire ont été démolies. Les travaux s'engagent au début de l'année 1754, avec l'achèvement de l'arche de la Pierre percée, (en avril 1753) qui, située en contrebas du pont, permet d'en rattraper le niveau. Parallèlement, au nord, le duc d'Orléans fait élever à ses frais, sur les plans de Hupeau, le pavillon du Martroi. En 1755, les archives du duché, conservées au Châtelet, y sont entreposées. Le personnel attaché à la réalisation du terrier y réside. Du moi d'Avril 1754, et ce jusqu'en 1756, suivant des tranches bien définies[2], les façades en pierre de taille sont élevées sur le plan de Hupeau. Elles servent de soutènement à la chaussée, et sont fondées sur des moellons disposés perpendiculairement et à égale distance de l'axe de la rue.

En 1760, la rue est pavée: les maisons, derrière les façades, restent à construire. A l'extrémité sud de la rue, face à la Loire, deux pavillons, d'ordre ionique à fronton reposant sur un soubassement à bossages, sont construits[3]. Cependant l'achèvement complet de la nouvelle voie s'éternise faute de moyens, mais aussi en raison de la faible participation de la population (et surtout des propriétaires, et des investisseurs).

Les moyens, l'utilité et le problème des expropriations

Afin de financer l'ouverture de la rue, les autorités municipales ont demandé le lancement d'un emprunt. Un arrêt du Conseil du Roi, en date du 21 mars 1752 l'y autorise[4]. La ville sera à l'occasion déchargée des droits de contrôle et d'amortissement: elle obtiendra la prorogation à son profit, du droit de percevoir l'octroi à compter du 1er Janvier 1755 et ce pour une

---

1 - A.D. Br 6524

2 - Plan du XVIIIè siècle conservé aux Archives Municipales d'Orléans.

3 - A.M. 4306
"Le sieur Hupeau a fait élever les murs d'un pavillon de chaque côté de la culée avec fronton et pilastres, et trois croisées cintrées donnant sur la rivière, et cinq autres sur la rue Royale. L'élévation des murs du pavillon situé du côté du couchant et l'emplacement ont été achetés et bâtis par un très riche particulier : l'autre emplacement étant resté invendu plusieurs années, un négociant de la Ville proposa de le bâtir, si l'on voulait lui donner le terrain, la façade du pavillon, celle du retour gratis et y ajouter la somme de six mille livres"

4 - A.D. Br 6524. Extrait des registres du Conseil d'Etat. 20 Janvier 1756.

durée de quinze ans. Enfin le Roi lui accordera une somme de 100 000 livres.

Afin de mener à bien les travaux la ville a dû acquérir vingt-deux maisons supplémentaires pour supprimer une petite rue située à la hauteur de la place du Martroi. La situation financière de l'opération déjà mauvaise, se dégradera de plus en plus, malgré une autre autorisation d'emprunt acceptée par arrêt du Roi, le 20 Janvier 1756[1].

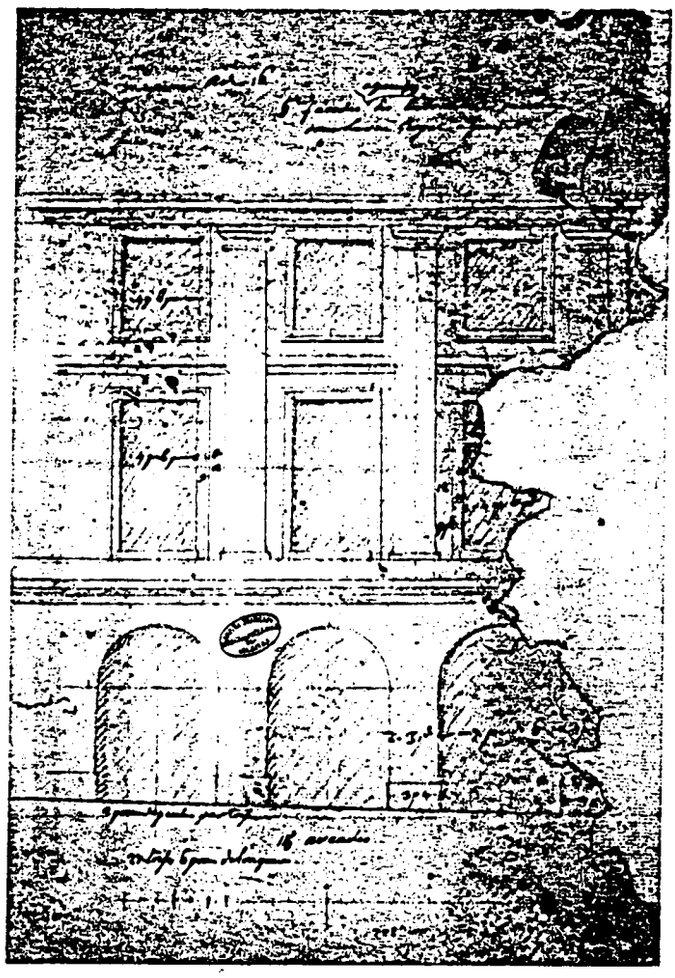
Elle obtiendra à nouveau, la reconduction de l'exemption de la retenue sur l'octroi. Cet ensemble de dispositions ni suffira pas ; la guerre de sept ans (1756-1763) en interrompant les travaux, mettra définitivement en péril la trésorerie de la ville. Le 5 juillet 1770, à la suite d'une délibération des autorités communales[2], la ville reconnaît qu'elle ne pourra plus faire face aux dépenses. Il lui semble même difficile de sauver les travaux déjà réalisés, y compris la sauvegarde des façades déjà élevées. Elle devra solliciter le lancement d'un troisième emprunt de 300 000 livres. Il se justifie en outre, par l'entretien, et la "présentation" des façades, par la "perfection" de la rue Royale; travaux auxquels il faut ajouter la construction d'une caserne pour la Maréchaussée, l'achèvement des quais. Par Lettres Patentes en date du 19 Novembre 1770, le Roi autorise à émettre ce troisième emprunt.

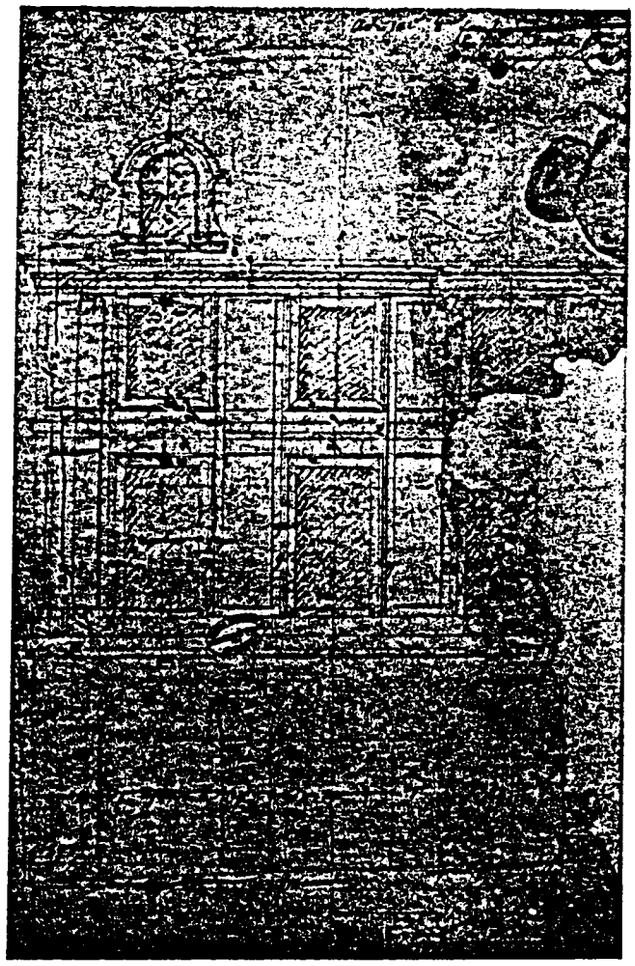
Les difficultés financières chroniques ont constamment retardées les travaux. Le chantier apparait complètement disproportionné par rapport aux capacités financières de la ville, et celle-ci ne disposait d'aucun véritable outil comptable capable de la relayer. Les retards constant auront raison de l'opération, il faudra attendre la veille de la Révolution pour en voir l'achèvement partiel.

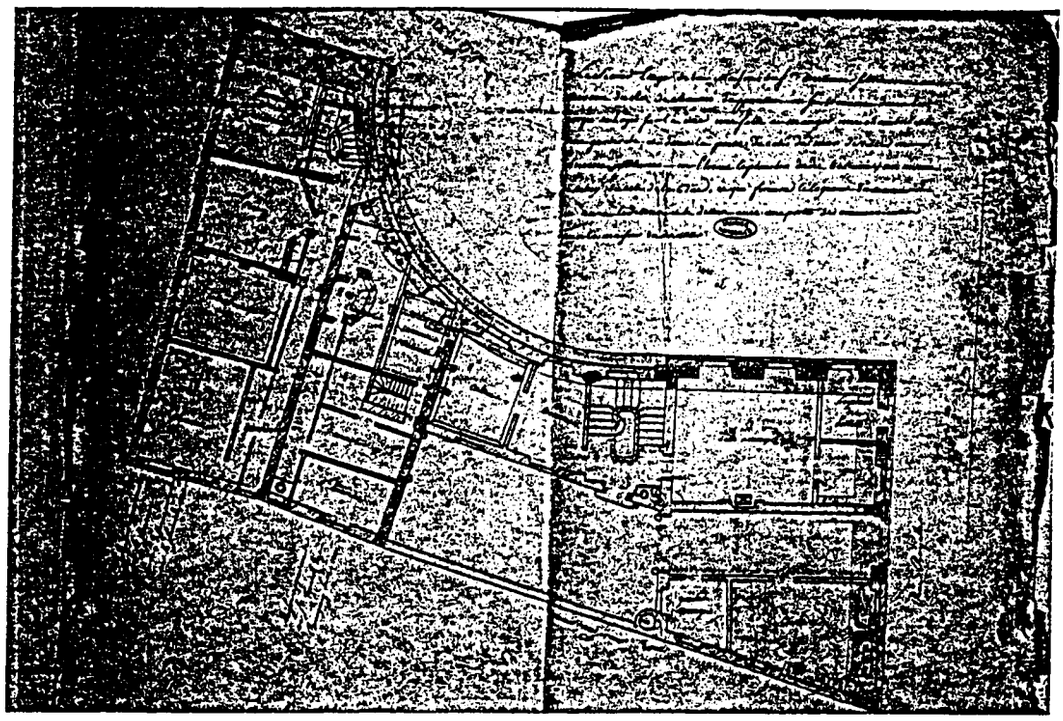
Histoire de mise en oeuvre

Par un texte daté du 28 Janvier 1752[3], les conditions de démolition des immeubles construits sur le trajet de la nouvelle rue, sont fixées. La liste des rues touchées par ces travaux [4]; et l'état estimatif signé par Hupeau, des maisons à démolir[5] seront à cette occasion établis. Elle comprend

1 - cf. note précédente, relative à l'autorisation d'expropriation du conseil du roi.
2 - A.D. 2Mi 3911 : Délibération des Officiers Municipaux et notables de la Ville d'Orléans. Du Jeudi 5 Juillet 1770.
3 - Cf. note précédente
4 - Cf. note précédente
5 - A.D. DD 89 : "Estimation des Maisons qui doivent être abbatues à Orléans pour la nouvelle Rue à ouvrir en face du Pont".







FACADES ET PLAN DE LA RUE ROYALE

PROJET DE PERRONNET

l'emplacement de la maison, le nom de l'occupant, la date et le prix d'achat, la date et le prix de l'estimation. Cette liste est officialisée par un état signé par l'Intendant Barentin et publié à Orléans le 4 Février 1752. Les renseignements qui y figurent alors, ne concernent plus que l'emplacement exact avec le numéro du cadastre accompagnés du nom de l'occupant. Cette liste correspond en fait aux travaux préliminaires effectués pour les 133 premiers expropriés.

> "Monsieur Hupeau qui retourne à Orléans, y porte les plans détaillés de la nouvelle rue à faire dans cette ville de la place du Martroi au nouveau pont, avec des projets pour les façades des maisons qui seront construites le long de cette rue. Je l'ai chargé de vous faire voir le tout". [1]

La méthode exposée alors à l'Intendant Barentin est en grande partie celle mise en oeuvre dans la construction de la place Vendôme à Paris. C'est semble-t-il la raison d'être de la décision prise de ne construire que les façades des immeubles tout le long de la nouvelle rue

> "[...] pour s'en assurer, on propose de faire faire toutes les façades dès à présent par un seul Entrepreneur et que la ville revende ensuite les emplacements avec les façades, à peu près comme il a été fait pour la place Vendôme à Paris."[2].

Un devis estimatif daté du 6 Août 1752,[3] divisé en vingt articles, et dont le montant total est fixé à 200 154 livres, 7 sols, 7 deniers, et un document incomplet,[4] indiquant le montant des adjudications passées par les entrepreneurs pour les démolitions, en vue de l'édification des façades, semblent confirmer les dispositions prises par Trudaine dans ses différents échanges avec les intendants d'Orléans. Les arcades des façades sont élevées conformément aux plans ramenés par Hupeau. Une fois achevées, elles sont rétrocédées à la Ville ou à des particuliers.[5]

En 1770 tous les terrains n'ont pas trouvé d'acquéreur. La ville demande alors l'autorisation de construire un certain nombre de maisons derrière les façades à arcades qui menacent de s'écrouler. Ces bâtiments représentent vingt-deux arcades.

---

1 - Lettre de Trudaine à Barentin, du 7 mai 1752, in G.Chenesseau : "L'origine de la rue Royale d'Orléans. R.Houzé 1945.

2 - Lettre de Trudaine à Barentin, du 7 mai 1752, in G.Chenesseau : "L'origine de la rue Royale d'Orléans. R.Houzé 1945.

3 - A.D. 2 Mi 3911 : Devis estimatif des ouvrages à faire pour la construction des façades sur l'alignement de la rue Neuve à percer de la place du Martroy au nouveau pont d'Orléans avant. 2 Août 1752.

4 - Cf. note 2.

5 - A.D. 2 Mi 3911 : Devis estimatif des ouvrages à faire pour la construciton des façades sur l'alignement de la rue Neuve à percer de la place du Martroy au nouveau pont d'Orléans avant. 2 Août 1752.

PLAN DE L'ANCIEN PARCELLAIRE ET DU TRACE DE LA RUE ROYALE

B.-. LE PARCELLAIRE ET LE BATI

I.Les modifications du parcellaire

Les documents disponibles qui permettraient d'aborder le sujet de manière exhaustive sont rares. Il ne reste que :

- le plan général de la percée, daté du XVIII°, qui nous renseigne assez précisément sur l'ancien bâti; mais qui ne rend compte que de la division de la rue en arcades, et en lots d'arcades. L'emprise des expropriations et le remaniement parcellaire restent quant à eux très approximatifs
- le cadastre de 1830 qui présente le parcellaire résultant des travaux, 80 années après le démarrage de l'opération. Toutefois il a été réalisé avant la percée de la rue Jeanne d'Arc, et la construction des marchés couverts du Châtelet. Ces deux derniers chantiers ont notablement modifié la rue Royale en ses abords (lesquels par ailleurs ont a nouveau été entièrement reconstruits après les bombardements et incendies de 1940). Ce relevé présente l'avantage de restituer le parcellaire modifié par la seule opération.

En tenant compte des modifications consécutives aux travaux réalisés depuis, les îlots restants du XVIII° siècle sont:

- celui compris entre le quai et la rue du Vieux marché (côté ouest);
- celui compris entre la rue du Vieux marché et la rue d'Avignon (côté ouest, trente cinquième parcelle à partir du sud);
- celui du pavillon de la place du Martroi (côté ouest);

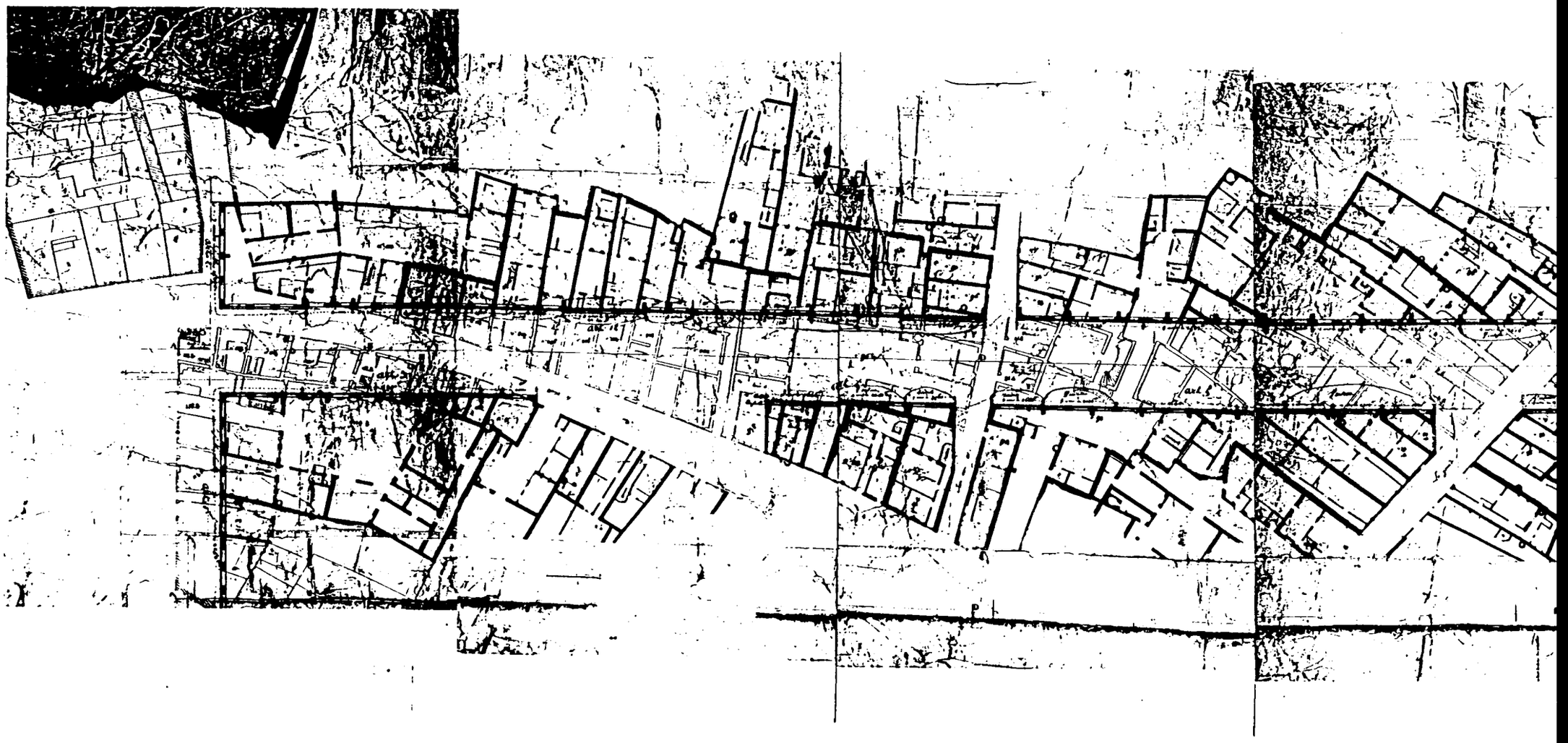
auxquels il faut ajouter:

- celui limité par le Martroi et la rue Jeanne d'Arc (côté est), exception faite, de la parcelle d'angle;
- celui compris entre la rue du Chariot et la rue Pereira, exception faite de l'angle de cette dernière (à l'est).

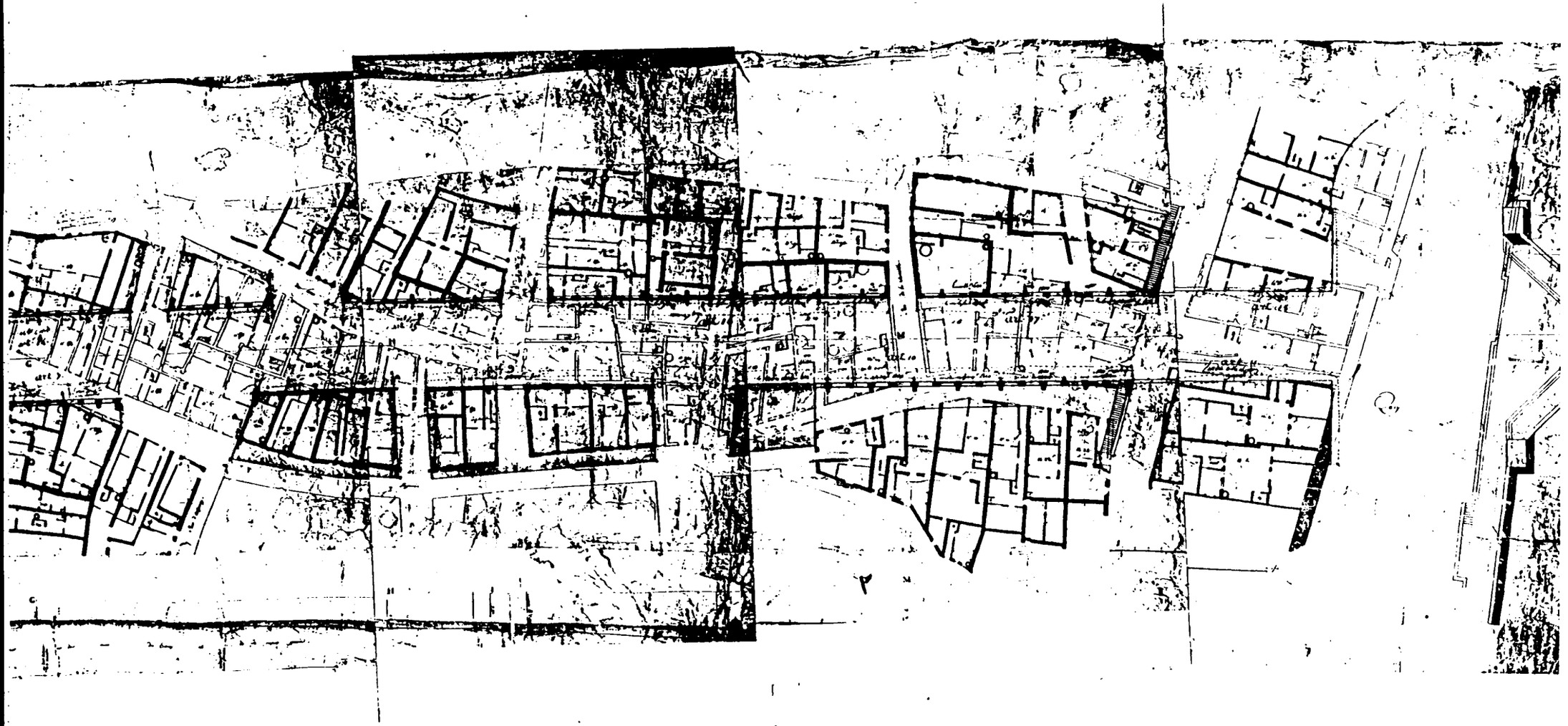
Le parcellaire ancien et son bâti

Pour cette partie de l'analyse, nous nous en tiendrons aux travaux de P. Sevestre[1]. D'après les résultats de ses recherches, 62% des parcelles numérotées sur le plan seraient "en profondeur", 12% seraient "carrées",

1 - Sevestre P. : Le plan de percement de la rue Royale à Orléans: analyse d'un tissu urbain, in Bulletin de la société archéologique de l'orléanais, n° 96, 1981



1 – DETAIL DE L'ANCIEN PARCELLAIRE ET DU TRACE DE LA RUE ROYALE



2 – DETAIL DE L'ANCIEN PARCELLAIRE ET DU TRACE DE LA RUE ROYALE

15% seraient en "largeur sur la rue", le reste soit 11% seraient "multiformes". Leur largeur seraient relativement faibles ; 74% en effet, auraient un développé en façade compris entre 5 et 7m, contre 28% dont le développé serait compris entre 8 et 13m.

Le bâti peut être classé en fait par rapport aux dimensions des parcelles, et par rapport à leur développé en façade:

- une maison d'une pièce en rez-de-chaussée, sans cour; dans ce cas l'escalier d'accès à l'étage est situé dans l'angle sur l'arrière de la construction;
- une maison de deux pièces en rez-de-chaussée, comprenant une cour sur l'arrière. L'escalier d'accès aux étages est en général hors oeuvre, dans la cour; on y accède par un passage latéral, ouvert sur la rue par le rez-de-chaussée;
- l'articulation des deux premières catégories peut donner lieu à plusieurs combinaisons, dont la limite dépend de la profondeur de la parcelle. Le fond de cour peut être bâti, et ainsi le système se développe, donnant deux à trois maisons par parcelle, le passage direct en rez-de-chaussée, étant de ce point de vue relativement permissif

La présence d'escalier dans 94% des cas, semble indiquer l'existence presque systématique de maison à étage, notamment pour celle donnant sur la rue.

le parcellaire modifié

Il est repérable, sur le cadastre de 1830, par son orientation perpendiculaire à la rue, sa régularité relative et sa largeur légèrement supérieure à celle des rues transversales. Sur les quatre vingt douze parcelles constituant la rue (exception faite des deux pavillons de tête de pont), dix contiennent une arcade, soixante en ont deux, seize en ont trois et une quatre. La largeur des arcades varie une parcelle comprenant deux arcades peut varier en largeur de 6,80m à 8m.

En ce qui concerne leur profondeur, on peut distinguer deux cas:

- des îlots assez étroits, la rue Royale les a coupés par le milieu. Ils sont proches de la Loire; peu profonds, ils s'appuient en fond de parcelle sur les rues déjà existantes (rue Basse-Loire, rue Bouche Pain, rue de la Vieille Peignerie). Les parcelles ainsi formées excèdent rarement 20m de profondeur;
- des îlots à peine entamés par le percée. La largeur des parcelles reste comparable dans les deux cas, à l'inverse, leur longueur est plus variable.

EMPRISE DES PARCELLES TOUCHEES PAR LE PERCEMENT DE LA RUE ROYALE
SUR LE NOUVEAU PARCELLAIRE

La forme en est moins régulière, ce qui pourrait être expliqué par le fait que ces îlots seraient composés des arrières des anciennes parcelles.
Ce raccordement à l'ancien parcellaire apparaît lors de la superposition des plans du XVIII° siècle et du cadastre de 1830.

II.Les mécanismes de substitution du parcellaire

Le plan du XVIII° siècle, qui ne représente que les parcelles et les portions de parcelles touchées par l'opération, délimite la profondeur des lots et leur largeur; celle-ci est calculée en nombre d'arcades. Ce calcul ne semble pas correspondre à une division ; en effet les arcades sont régulières, alors que les dimensions des largeurs varient. Après analyse des "articles", la différence oscille entre 3,20m et 4m. Ces différences, par rapport à la régularité des arcades, sont compensées par des artifices architecturaux. Les largeurs des lots sont déterminées par les intersections de la percée avec les rues transversales (rue réaménagée ou ancienne et dans l'état). Même retravaillées, ces intersections s'insèrent dans le parcellaire ancien pour assurer la pérennité de l'ensemble des parcelles, notamment celles existantes déjà. Les largeurs sont donc calculées à partir d'un ensemble de points fixes, alors que les arcades câlculées par rapport à des impératifs architecturaux, restent indépendantes des côtes du parcellaire.

Il reste difficile de cerner le mode de calcul du nombre d'arcades.
- Est-il déterminé pour chaque lot? Cela semble difficile d'un simple point de vue mathématique.
- Dépend-il de la demande, et d'un système de compensation vis-à-vis des anciens propriéètaires? Cela pourrait être possible dans la perspective d'une souplesse de la division du parcellaire, laquelle fixée sur le plan ne serait pas obligatoirement celle fixée lors de l'acquisition, la division du plan pouvant se subdiviser en nouveau lot selon l'offre.

Aucun document ne permet, actuellement de répondre, avec certitude, à ces questions. Toutefois une comparaison entre le cadastre de 1830 et le plan du XVIII° tendrait à confirmer la seconde hypothèse. La superposition du cadastre et du plan du XVIII° siècle laisse voir de notables différences entre les divisions planifiées et celles réalisées:
- le nombre de parcelles est doublée, on passe de 49 lots prévus à 94 parcelles réalisées;
- seize cas seulement font apparaître des discordances entre les lots planifiés et les parcelles réalisées, et dans trente autres cas, les parcelles sont directement issues d'une subdivision des lots, sans que les cotes de ceux-ci ne soient modifiées.

SUPERPOSITION DE L'ANCIEN ET DU NOUVEAU PARCELLAIRE DE LA RUE ROYALE

- quarante huit parcelles, soit environ la moitié, n'ont apparemment rien à voir avec la division planifiée.

Un plan, daté du XVIII° siècle, montrant les rez-de-chaussée du nouveau bâti, et leur affectation, tend lui aussi à confirmer l'hypothèse d'une division parcellaire planifiée très souple. Il s'agit du plan de l'article 16 (îlot compris entre la rue de la Couvaille et la rue du roi David) qui, en plus de la division parcellaire, montre le nouveau bâti appliqué sur l'ancien. Cet article est composé de parcelles traversantes:
-le plan confirme l'indépendance entre les deux bâtis, à savoir que le nouveau s'applique formellement sur l'ancien, selon un rapport à la rue et non pas par rapport à un raccordement ou un réaménagement;
-l'îlot comprend quinze arcades, comme prévu, et 2 parcelles au lieu de 5:

	A	B	C	D	E
Lots prévus en partant de la Loire	3	3	3	3	3
Parcelles réalisées en nombres d'arcades	3	3	2+1	2+2+2	

On peut lire sur le plan que les lots ont été redivisés ; le mur de séparation entre deux parcelles n'est pas aussi épais que les autres, les lots D et E ont été complètement réorganisés et différemment distribués. La rue du roi David a été élargie parallèlement à son ancien tracé, alors qu'elle était prévue en angle droit par rapport à la rue Royale.

La préoccupation directrice dans les plans semblait plus porter sur la composition de la rue (presque au sens de l'esthétique) que sur une division rigoureuse d'un nouveau parcellaire. Les arcades sont demeurées invariantes là où le parcellaire s'est modifié, comme si ce dernier était indépendant de la rue, comme s'il était engendré par une appréhension de la rue, qui la définit en tant qu'espace de la monumentalité. La rue est conçue comme une façade-décor. Le projet ne s'intéresse pas à ce qui est construit au-delà: en fait il n'en tient compte qu'en terme de contraintes techniques qu'il convient de régler pour rendre possible l'opération. Très peu d'immeubles ont été produits de toute pièce, pour vingt d'entre eux c'est un fait acquis, et ils sont situés sur des parcelles traversantes. Les autres ont été adaptés aux façades déjà érigées; L'apparente perfection cache des bâtiments d'époques différentes, aux typologies variées. La rue ne crée pas une typologie nouvelle, elle crée un décor nouveau.

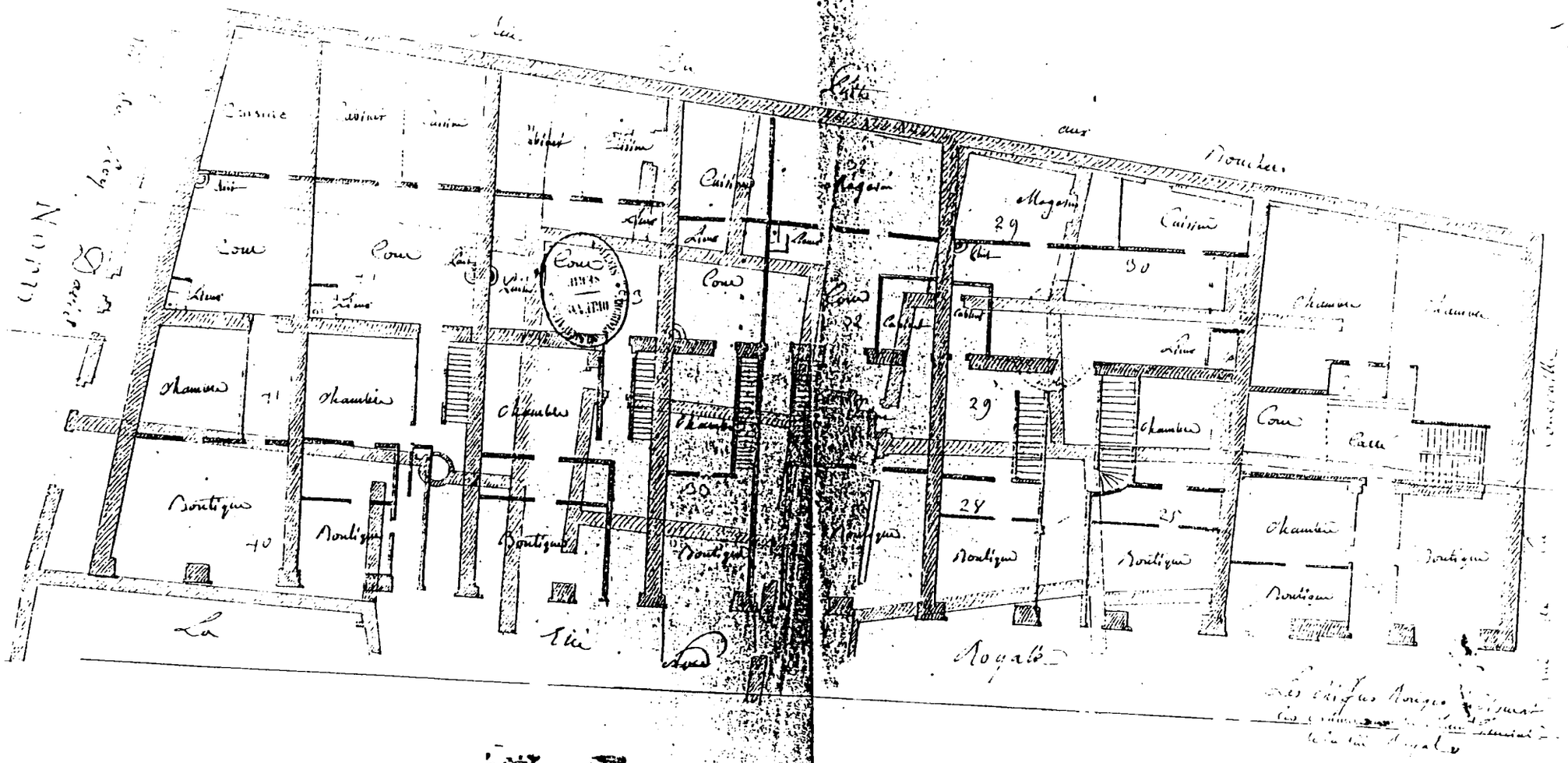
III. Nouveau parcellaire et typologie du bâti

Il est possible d'appréhender plus rigoureusement le bâti engendré par la rue Royale grâce à l'existence de deux séries de documents:

- le plan en rez-de-chaussée de l'article 16, déjà mentionné, sa concordance point par point avec le cadastre de 1830, nous permet de la considérer comme le projet réalisé dans ses grandes lignes;
- deux baux qui concernent des maisons situées dans l'îlot compris entre la rue Royale et la rue Basse Loire, article 17 du plan général de la rue Royale. Ces documents ont été créés lors du remaniement de la construction du marché couvert de Châtelet vers 1830. La description faite dans les baux, concorde avec le plan. Après examen du cadastre de 1830 sur l'ensemble de la rue, il est possible de poser l'hypothèse selon laquelle les parcelles traversantes (vingt sur les quatre vingt quatorze existantes) ont reçu un bâti type, adapté également aux parcelles non traversantes.

Dans le plan de l'article 16 on retrouve des parcelles composées de deux et trois arcades de large, une seule n'en comprend qu'une. Chaque parcelle identifiée comporte un bâtiment donnant sur la rue Royale d'une profondeur ne dépassant pas une dizaine de mètres, une cour profonde de cinq mètres environ, et un bâtiment dans le fond de profondeur très variable. Un passage indépendant relie la cour à la rue. Il est latéral pour les parcelles à deux arcades, central pour les parcelles à trois arcades. Les escaliers droit, sont, soit parallèles au passage, dans un recoin aménagé à cet effet; c'est le cas des parcelles à deux arcades; soit deux escaliers latéraux, appuyés au mur, dans le cas des parcelles à trois arcades. En fait dans ce cas la largeur de la parcelle autorise la construction de deux maisons indépendantes symétriquement disposées par rapport à un passage central. Ce type de parcelle représente environ 17% du total des parcelles construites. Dans tous les cas le rez-de-chaussée semble conçu pour être indépendant des étages. Cette organisation souffre deux exceptions dans le plan. L'immeuble situé à l'angle de la rue du roi David n'est pas muni d'escalier, ce qui laisse supposer qu'il s'agissait d'une construction de plain pied. Le bâtiment de l'angle de la rue de la Couvaille comprend un escalier à deux volées situé dans la cour.

Une boutique est prévue sur la rue, presque toujours accompagnée d'une pièce donnant sur la cour appelée "salon" dans les baux. Un rangement est prévu entre les deux. D'après les baux, cette disposition se répète au premier et au deuxième étage: deux chambres, ou deux chambres et un salon pour les parcelles à 3 arcades. Dans chacun des cas un grenier est prévu.



RUE ROYALE – ILOT COMPRIS ENTRE LES RUES DU ROI DAVID ET DE LA COUERAILLE

SUPERPOSITION DES PLANS ANCIEN ET NOUVEAU

La cuisine est aménagée dans le bâtiment du fond de parcelle, avec un "cabinet" ou un magasin. Les baux précisent que le four est installé dans la cuisine, et qu'une porte ouvre sur la rue arrière dans le cas des parcelles traversantes. Ce second bâtiment comprend parfois un étage auquel on accède soit par une échelle, soit par une galerie reliée à l'escalier principal. Un des baux fait état d'une chambre et d'un "charbonnier" au-dessus de la cuisine. L'accès n'en est pas précisé. L'autre bail, précise qu'une chambre et un grenier sont aménagés au-dessus de la cuisine on y accède par un escalier latéral.

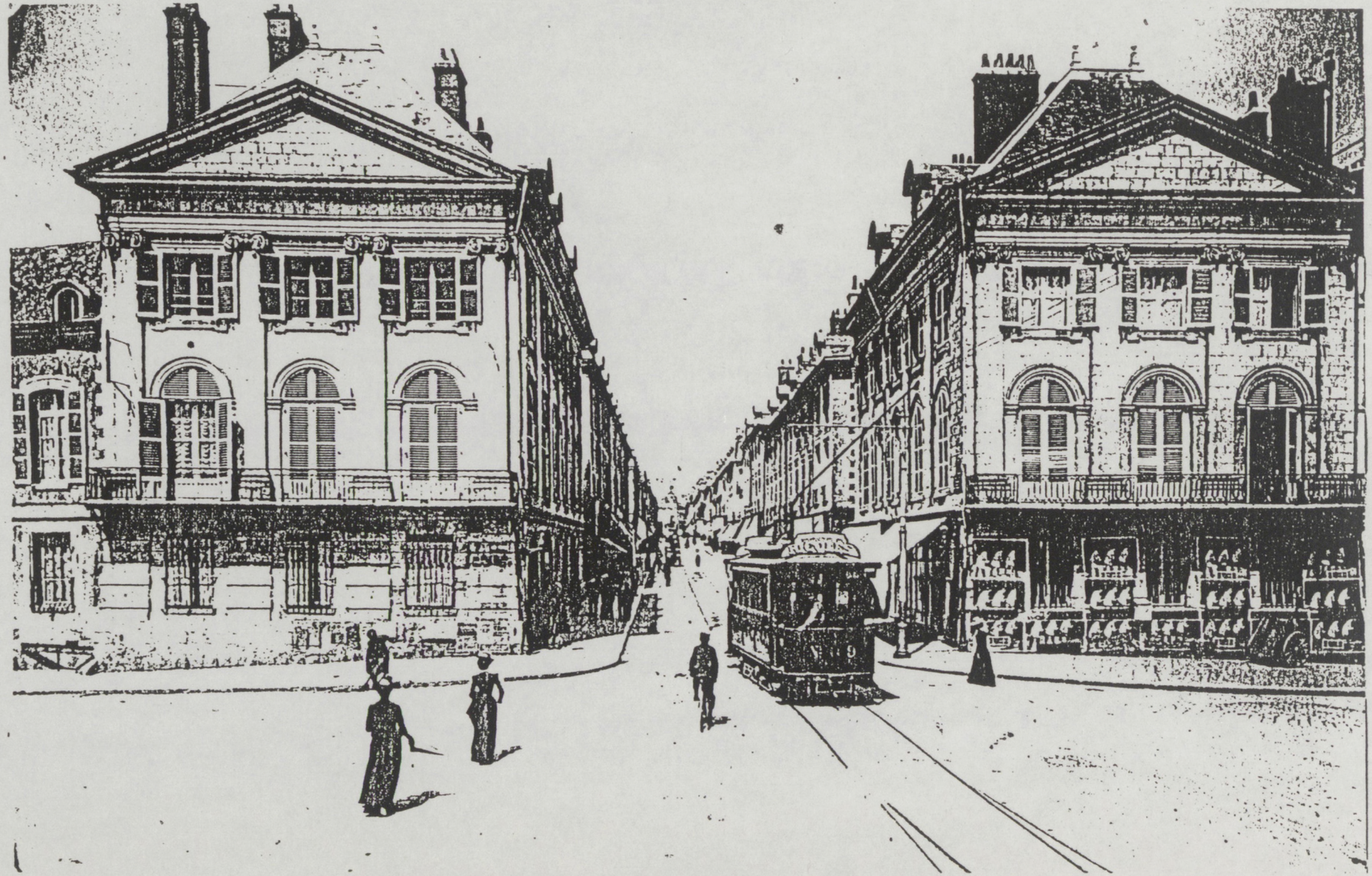
La cour comprend un puits, parfois commun à deux parcelles, ainsi que les "lieux" ou latrines.

D'après l'observation des façades qui ne peut se faire qu'in situ, en raison de l'absence des documents de l'époque, nous notons:
- un premier étage "noble" percé de hautes fenêtres, séparé des arcades par un léger entablement;
- un second étage en "attique", percé de fenêtres presque carrées;
- le bâtiment est ceint d'une forte corniche et des lucarnes à fronton arrondi ouvertes dans la toiture donnent sur les greniers.

La typologie du nouveau bâti de la rue Royale n'innove pas par rapport aux maisons démolies ; les quelques différences portent sur la distribution des constructions. L'escalier, droit dans la majorité des cas, est situé dans le bâtiment ouvert sur la rue; il était placé dans la cour (dans 40% des cas), il était à vis ou tournant à retour (dans 79% des cas) dans l'ancienne typologie[1].

Le nouveau système de distribution laisse supposer une division calculée cette fois-ci, en nombre d'arcades: une division des habitations toute les deux arcades, soit un système combinant une entrée toute les deux arcades et desservant sur chaque côté. A cette première division est associée semble-t-il une seconde, basée sur la répartition des activités associée à la division en étage du bâtiment:
- rez-de chaussée: recevant les activités de type économique (commerce, production), et les activités domestiques;
- étages : réservés semblent-il à l'habitat. Il est probable même que cette partie, en regard des documents aujourd'hui disponibles, ait été réservée

1 - Selon les plans conservés aux Archives Municipales. Les évaluations sont tirées de l'article de P. Sevestre, le plan de percement de la rue Royale à Orléans: analyse d'un tissu urbain, in Bulletin de la Société Archéologique de l'Orléanais, n°56, 1981.



LA RUE ROYALE VUE DEPUIS LE PONT SUR LA LOIRE

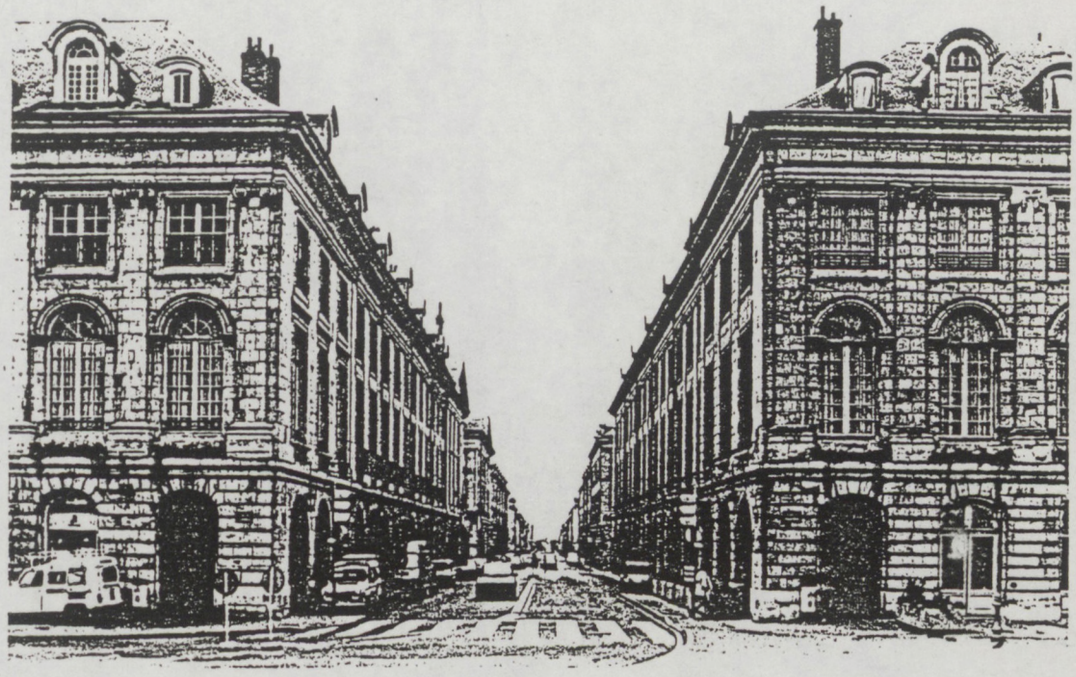
exclusivement aux activités "familiales". Alors que les réceptions, repas etc. semblent être affectés au rez-de-chaussée. Ce ne sont là que des hypothèses qui mériteraient d'être davantage fouillées.

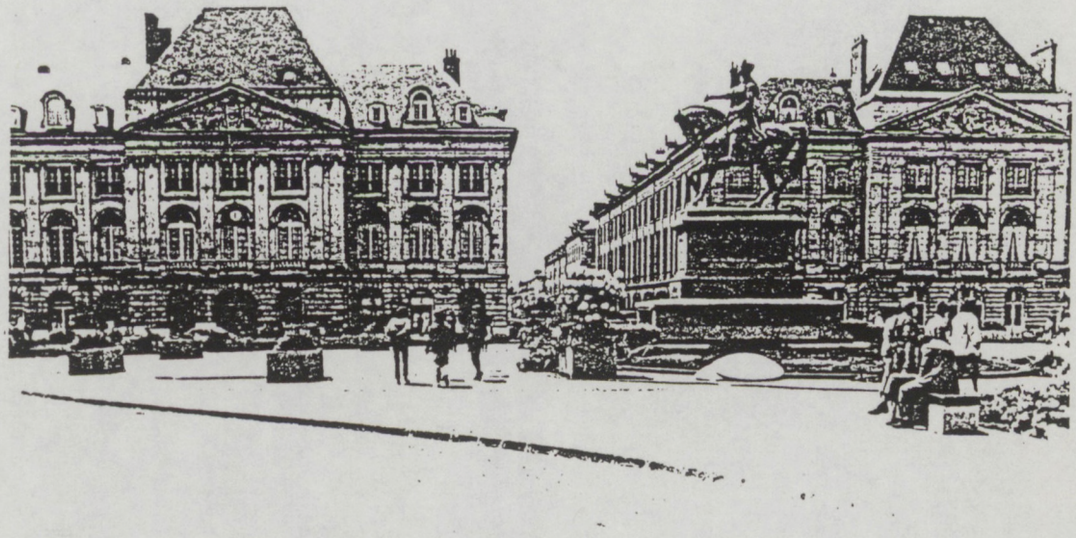
IV. Les aspects monumentaux

Dès l'origine, le projet de la rue Royale s'engage comme le prolongement du pont. C'est dans cette perspective qu'elle se développe; on peut y repérer quatre grandes séquences :

- au sud de la Loire, la rue Dauphine, bordée d'arbres (probablement des platanes), aboutit à une demi-lune qui marque l'entrée du pont. A cet endroit deux pavillons symétriques seront édifiés pour accueillir les employés de l'octroi;
- le pont marque l'entrée sud de la ville. Elle est composée de deux pavillons symétriques à fronton triangulaire. Les soubassements des deux bâtiments sont à gros bossage, dans lesquels s'ouvrent des ouvertures de faible hauteur. Ces deux premières séquences s'annulent dans une symétrie dont le pont est l'axe. Le pont devient "porte" de la ville.
- la nouvelle rue, uniforme dans ses façades, prolonge le pont. L'aspect monumental tire ses effets des lignes de fuite données par les séries régulières d'arcades, par les lignes d'entablement entre rez-de-chaussée et premier étage, par celle des corniches, et par les séries de fenêtres régulières. L'effet est renforcé par l'alternance régulièrement uniforme des pilastres et des fenêtres, des piles et des arcs au rez-de-chaussée, qui modulent les verticales.
- la place du Martroi ferme la séquence. La statue de Jeanne d'Arc élevée sur la place en 1855, marque l'axe de la rue, accompagnée en cela depuis la fin du XIXe siècle, par l'immeuble de "la Rotonde". Les pavillons symétriques, formés chacun d'un avant-corps central à fronton triangulaire encadré de deux ailes, ferment la façade sud de la place. Ils ouvrent la perspectives de la rue sur la Loire, et rappelle dans leurs compositions les deux pavillons de tête de pont.

La composition d'ensemble, dans son uniformité apparente cache de nombreuses irrégularités. Elles impliquent par ailleurs l'existence d'une recherche d'artifices architecturaux qui se concentre sur les effets monumentaux. La construction, du point de vue de son homogénéité se heurte à deux problèmes majeurs: la pente et l'intersection avec les rues existantes. En ce qui concerne les problèmes posés par la pente, trois solutions ont été utilisées: la même hauteur de corniche est conservée sur



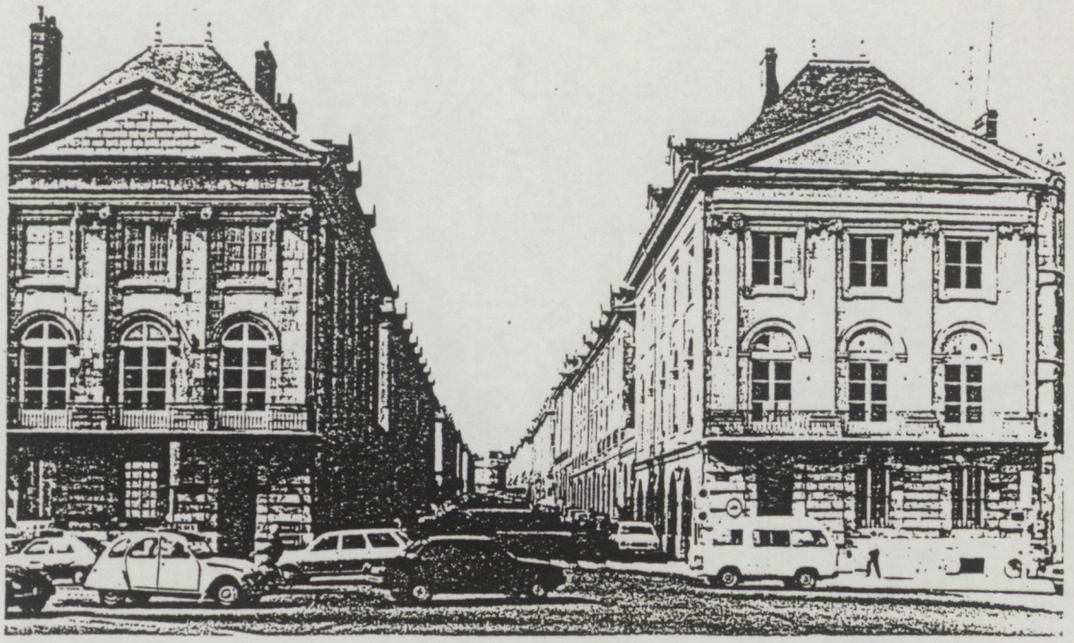


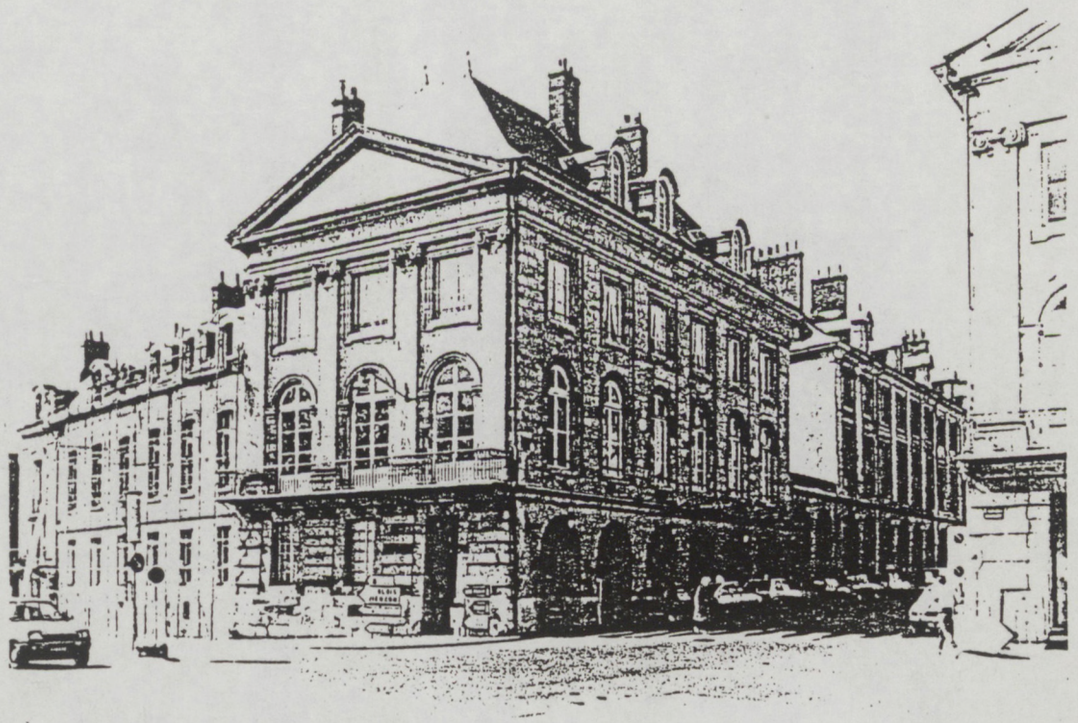
RUE ROYALE DEPUIS LA PLACE DU MARTROI

plusieurs îlots ; c'est la hauteur des arcades qui change, le bandeau du premier étage conserve ainsi son niveau. Les intersections servent alors à rattraper les hauteurs, soit par décalage des niveaux des corniches (le bandeau du premier étage se décale parallèlement), soit par décalage du bandeau du premier étage et modification de la hauteur des fenêtres.

L'intersection avec les rues existantes pose des problèmes de division insolubles. Deux moyens ont été mis en oeuvre pour résoudre le problème :
- des arcades de largeur inégale ;
- des piles de largeur variable placées en principe dans les angles à l'intersection avec les rues existantes.

D'autres artifices sont utilisés, comme les variations dans les proportions des fenêtres, ou dans les surfaces de modénatures. Les intersections prévues à angle droit pour toutes les rues y compris celles existantes ont été abandonnées, au profit d'un traitement en continuité, nuisible au traitement monumental des façades, mais sans doute très apprécié du point de vue de l'économie du projet.





RUE ROYALE DEPUIS LE PONT SUR LA LOIRE

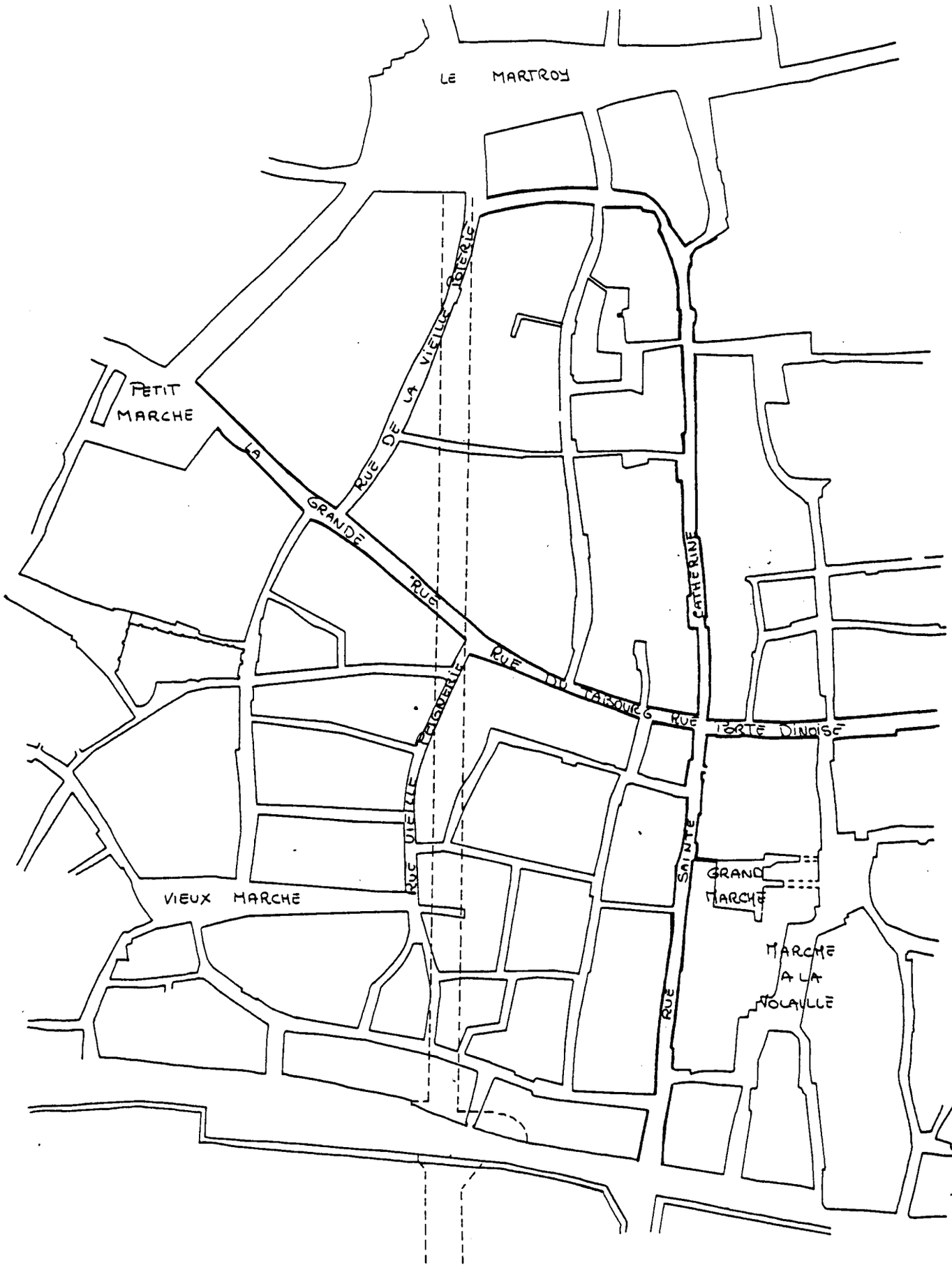
D.-.LA RUE ET LA VILLE, LES EFFETS INDUCTEURS.

Le réseau de voiries, dans le secteur touché par l'opération, s'organise autour d'un axe important est-ouest, composé des rues Paverie, des Corderies, du Tabourg, et Grande rue (actuellement rue de Bourgogne). A partir de cet axe part un ensemble de voies dites secondaires, orientées nord-sud: rue Neuve, rue de la Vieille Poterie au nord, rue de l'Ecrevisse, rue de la vieille Peignerie au sud. Ces rues distribuent à leur tour un ensemble de voies dites de dessertes orientées généralement est-ouest: rue aux Os, rue des Abonois, rue d'Avignon, rue de la Main qui File, rue du Roi David. Ce dernier ensemble se ramifie ensuite avec d'autres voies de même catégorie orientées nord-sud : rue des Bons Enfants, rue Bouche Pin, rue Basse Loire.

La rue Royale perturbe ce réseau, et le modifie considérablement en le réorientant dans la direction nord-sud. La nouvelle voie qui s'attribue le pont double l'axe formé par les rues Barillerie, de l'Eguillerie, des hôstelleries. Elle prend alors en charge le trafic, elle draine le trafic des voies secondaires proches, et modifie la hiérarchie des voies: les rues de la Vieille Poterie, de la Vieille Peignerie deviennent de simples voies de dessertes. L'apparition de nouvelles activités, le développement de certaines autres, modifient également la hiérarchie des rues dans les secteurs touchés par la percée: c'est le cas de la rue de la Vieille Peignerie qui sera rétrécie pour permettre la construction de nouveaux immeubles traversants; les rues Bouches Pin et Basse Loire, qui donneront directement sur les arrières des habitations et des boutiques de la rue Royale.

La réorganisation des rues du quartier se fait progressivement. L'ouverture de la rue Royale met en place une tendance définitive dont on observe les implications jusqu'à nos jours. Cela se révèle dans l'évolution des activités développées et dans les modifications du tracé des voies dans les projets plus récents (construction des marchés couverts du Châtelet, reconstruction après la deuxième guerre).

Il est probable que les rues Barillerie, de L'Eguillère et des Hôstellerie, en raison de leur trafic, étaient bordées de commerces et d'Hôtels de voyageurs. Elles formaient un réseau qui traversait les quartiers équipés des principales institutions civiles et religieuses de la cité, et qui les reliait à une importante "zone" de commerce située entre la Loire et



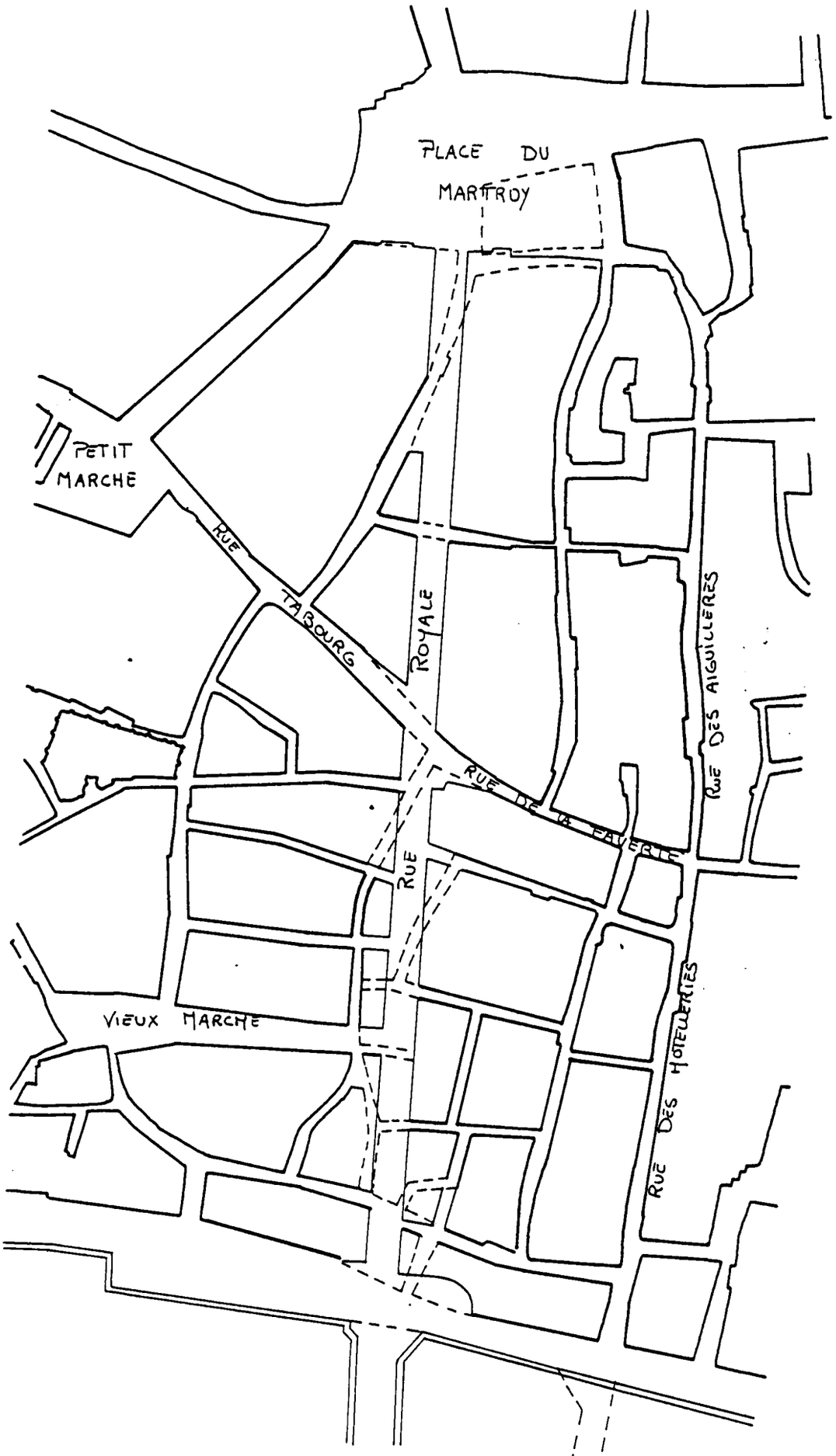
AXES PRINCIPAUX AVANT LA PERCEE DE LA RUE ROYALE

l'actuelle rue de Bourgogne (à l'époque, Grand Rue, rue du Tabourg, rue de la Cordonnerie). Ce réseau, économiquement et socialement structuré, conduisait à la place du Martroi. Elle était déjà le passage obligé, voire l'arrêt obligatoire pour les voyageurs en transit. Lieu économique par excellence, puisqu'elle abritait les marchés aux grains et un certain nombre de foires, cette place avait un rôle public et en un certain sens politique, en étant le lieu des exécutions capitales. La création d'une nouvelle rue, dans le prolongement d'un nouveau pont situé plus à l'est de l'ancien passage n'allait pas sans modifier substantiellement ce réseau. Ceci d'autant plus fortement que le déplacement du pont détournait le trafic vers la nouvelle rue. L'équilibre de la ville entière s'en est trouvé sensiblement modifié.

Le problème restait d'évaluer la portée de ses modifications :
- sont-elles le résultat de la création in-situ d'un réseau de rues perpendiculaires, doublant l'ancien réseau ? Ce nouveau réseau engendrerait alors une série de rééquilibrages, et de recentrements des activités dans la ville ;
- sont-elles l'effet d'un recentrage des activités (au sens le plus large) de la ville, rendu nécessaire dans le temps comme "réajustement" de la ville en fonction de leur développement. Le nouveau réseau apparaîtrait alors, à l'inverse de la première proposition, comme un rééquilibrage et un recentrement de la ville nécessaire au développement des activités.

La traversée nord/sud de la ville est complètement transformée. L'axe formé par les rues Baillerie, de l'Eguillère, et des Hôstelleries n'est pas abandonné pour cela; l'ouverture de la rue Royale n'opère pas une redistribution et une redéfinition des activités commerciales. Apparemment aucun document d'archive à ce jour ne permet d'affirmer le contraire, d'autant plus que par tradition, on constate que la rue Royale draine plutôt les commerces et les activités anomènes (bijoutiers, orfèvres, maroquiniers, tailleurs, libraires), et ceci en opposition notamment avec un quartier comme celui du Châtelet qui conserve sa vocation de marché. La nouvelle percée n'imposerait pas, semble-t-il, une redistribution des activités à son profit, mais absorberait le développement d'un certain nombre d'activités.

L'opération sera à l'origine d'un certain nombre d'évolutions que le XIXe fera subir à la ville; sans les générer, elle les autorise, en ce sens qu'elle permet une adaptation de la ville aux nouvelles conditions économiques dominantes. C'est ainsi que la place du Vieux Marché (place de la porte Renard), qui n'avait pratiquement pas été touchée par les grandes métamorphoses de la Renaissance, sera le lieu des mutations de



SUPERPOSITION DE L'ANCIEN TRACE DU QUARTIER ET DE LA RUE ROYALE

l'architecture commerçante et utilitaire du siècle dernier. Loin d'être un effet hasardeux, ces mutations nécessaires sans doute au plan économique, ont été servies par le projet qui facilitait les conditions d'accès à la place du Vieux Marché.

La percée de la rue Royale modifiera le statut de la Place du Martroi, ne serait-ce que par le rôle qu'elle lui confère dans la perspective qu'elle crée: la place est recentrée, la rue mène du pont à la place. La modification essentielle est d'ordre symbolique. Elle polarise les affrontements des différents protagonistes qui représentent le pouvoir dans la ville; affrontement dont la place n'est que l'épiphénomène parce qu'elle n'en est qu'une manifestation. Cet affrontement va définir l'ensemble des décisions, qui peu ou prou réorganisent la ville et la façonnent. La modification dans l'ensemble des rapports des forces en présence, va interférer sur le statut des lieux, notamment sur leur contenu symbolique. La place du Martroi l'illustre bien ; chaque protagoniste des luttes politiques et économiques, à son heure, "y construira son bâtiment". Le Duc d'Orléans en ordonnant la construction du Pavillon de la Chancellerie sur cette place -et dans lequel ont été classées les archives du Duché, déposées autrefois dans l'ancien Palais du Châtelet- sera le premier à exploiter ces transformations. Ce sera là également l'un des derniers signes de l'apanage ducal. L'investissement symbolique des bâtiments édifiés en ce lieu semble acquis. Lorsqu'ils ne peuvent plus symboliser le pouvoir de l'aristocratie, la bourgeoisie forte de sa victoire s'en empare. Le rachat et la réhabilitation, dans les années postérieures, du pavillon de la Chancellerie par l'établissement des diligences peut en constituer l'une des preuves. Après les diligences, les Omnibus du Chemin de fer s'y installeront, instaurant ainsi une tradition qui ne sera pas sans importance lors de la création de la percée reliant la gare à la place du Martroi.

La place du Martroi est confirmée dans son rôle et son usage; elle reste la place publique de la ville. Les transformations en forceront la centralité. C'est semble-t-il le sens des remodelages qu'elle va subir:

- le pâté de maisons à l'angle de la rue Barillerie et de la place est abattu, la place est élargie d'autant;
- le second pavillon sera construit tardivement en 1865 soit plus d'un siècle après celui de la Chancellerie à qui il devait dès l'origine faire le pendant. La Chambre de commerce y installera ses locaux;
- c'est également dans ces années que sera érigée la statue équestre de Jeanne d'Arc, autre symbole de "l'unification" du territoire;
- elle reste jusqu'à la fin du XIX° siècle l'arrêt obligé des voitures de postes et des messageries;

- le marché au blé est transféré en 1824, dans une halle couverte construite dans l'ancien grand cimetière de la ville.

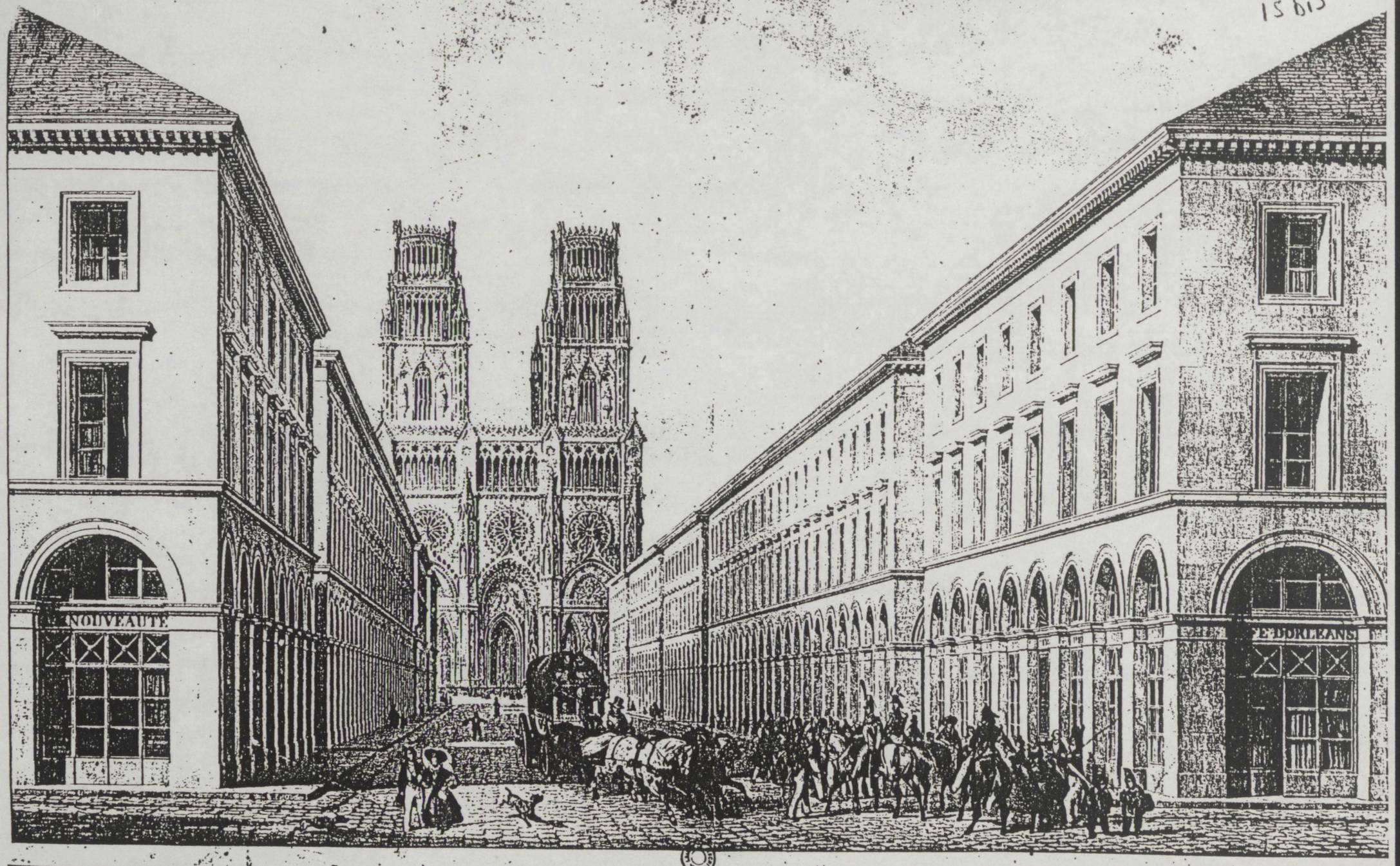
Le projet initial devait en faire une place fermée[1], bordée de bâtiments officiels, mairie, théâtre[2], et en affirmer ainsi la centralité. Malgré sa réalisation partielle, le Martroi demeure le lien de passage, de rencontre, de commerce de la ville. La place est "incontournable", son affirmation laisse à l'écart le quartier des institutions, et la cathédrale en particulier. Une véritable redistribution des pôles d'intérêts de la ville est en cours, qui accentue l'importance de la place du Martroi, aux dépens de la cathédrale et de ses abords. Un déplacement tend à s'effectuer, qui place la cathédrale et les aménagements dont elle est l'objet avec le percement de la rue Jeanne d'Arc, dans l'optique d'une mise en valeur de la place du Martroi.

---

1 - Boitel R.J. : "La rue Royale à Orléans", in les Monuments Historiques de la France - juil./Sept. 1956 - n°3, pp.160-168.
"Cependant dans la partie nord de la rue, une variante plus monumentale sera réalisée. Les façades, à tables de pierre soulignant les trumeaux, seront de plus haute proportion pour s'accorder au projet grandiose de place fermée que Galley, ingénieur des Bâtiments du Roy, avait dessiné pour la principale de la ville", laquelle n'en reçut qu'une très incomplète réalisation dont, malgré tout, Orléans s'enorgueillit encore aujourd'hui à juste titre".

2 - A.D. 13 Fi 6-4 : "Place du Martroi avec modification d'alignement et projet de salle de spectacles". Après 1811.

15 bis



Gauthier Archt. Février 1831. Lith. de Engelmann et Cie à Paris. Lith. par L. Courtin, fg. par V.

VUE PERSPECTIVE DE LA NOUVELLE RUE À OUVRIR À ORLÉANS

37b

2°Partie : RUE JEANNE D'ARC

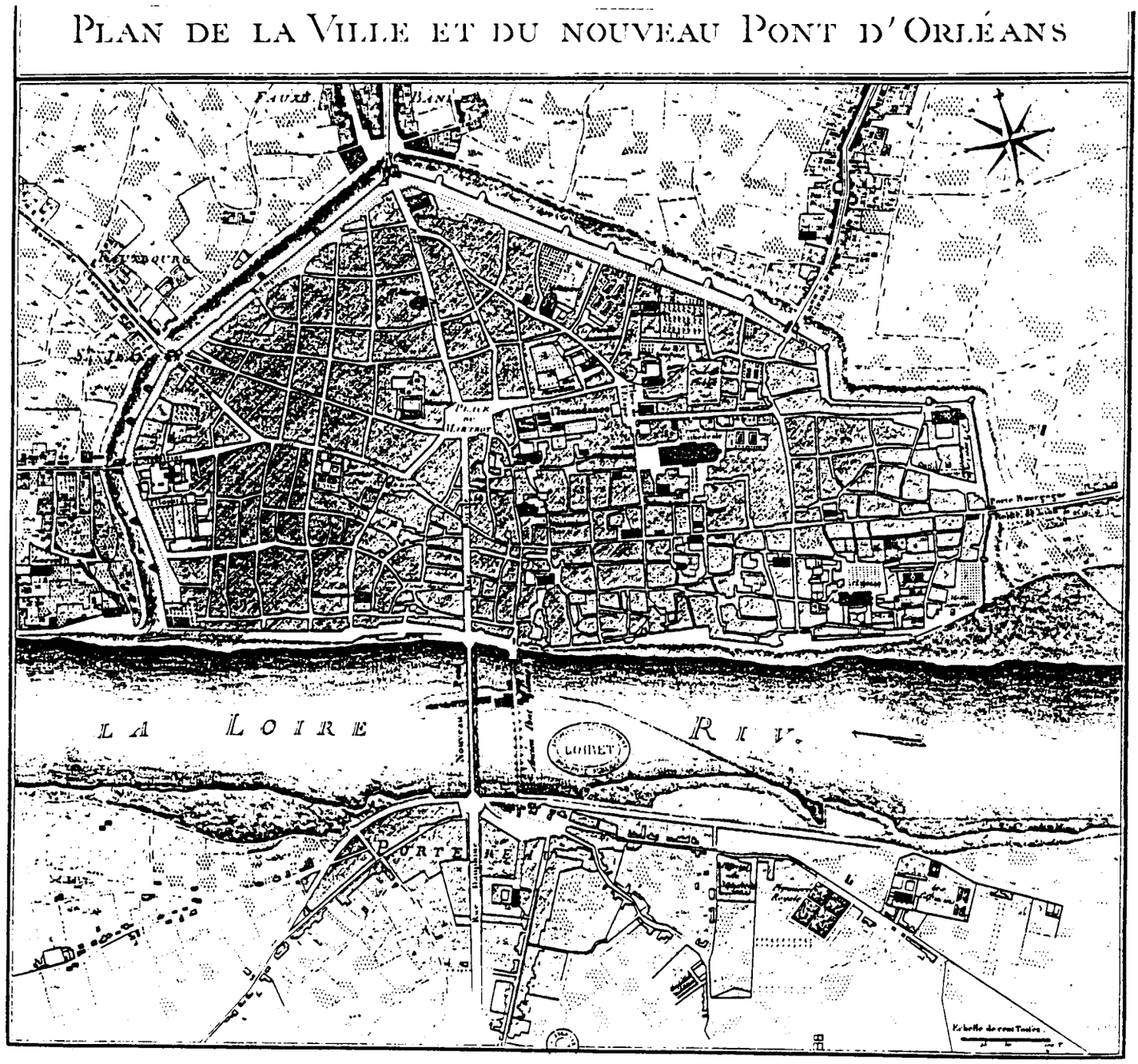
A.-. PROBLEMATIQUE DE LA PERCEE

Glissement du concept d'aménagement

La Révolution a stoppé net les projets et les travaux d'urbanisme en cours. Ce n'est qu'au début du XIXè siècle qu'ils se réaliseront quand ils ne seront pas tout simplement arrêtés ou transformés, comme c'est le cas à Toulouse où la place Wilson et l'allée Jean-Jaurès conçues sous l'ancien régime, ne seront réalisées qu'aux alentours de 1810.

Dans le premier tiers du XIXè siècle, les projets entamés et élaborés tout au long du XVIII°, et qui seront maintenus, subiront peu de modifications, au moins du point de vue formel. Dans cette période de transition, ce sont les destinations des équipements en place qui seront remises en cause. Une véritable requalification fonctionnelle du patrimoine existant aura lieu, qui n'a de raison d'être que dans la nécessité de l'adapter à la refonte complète des institutions existante.

La Révolution, en donnant aux villes une certaine autonomie, en modifie complètement les institutions. Les structures sociales, et le comportement de leurs acteurs s'en trouvent entièrement bouleversés. La division du territoire national en départements à partir de 1789, va, d'une certaine manière, générer dans toutes les villes de France, la nécessité de se restructurer à partir des nouveaux instruments de contrôle et de gestion de l'espace. Cette nouvelle politique de contrôle et d'administration du territoire se traduit par un découpage administratif et géographique qui avalise une réorganisation du "corps politique" à partir des principes de centralité et de convergence. La trame urbaine, les hiérarchies antécédentes, tout comme les aires d'influence des villes sont entièrement réorganisées. L'élévation de certaines villes au rang de ville-préfecture s'accompagne d'un réaménagement à partir du déploiement de nouveaux édifices publics abritant de "nouveaux" services : préfecture, palais de justice, gendarmerie, prison, théâtre, marché etc...



PLAN DE LA VILLE D'ORLEANS - SECONDE MOITIE DU XVIIIè SIECLE

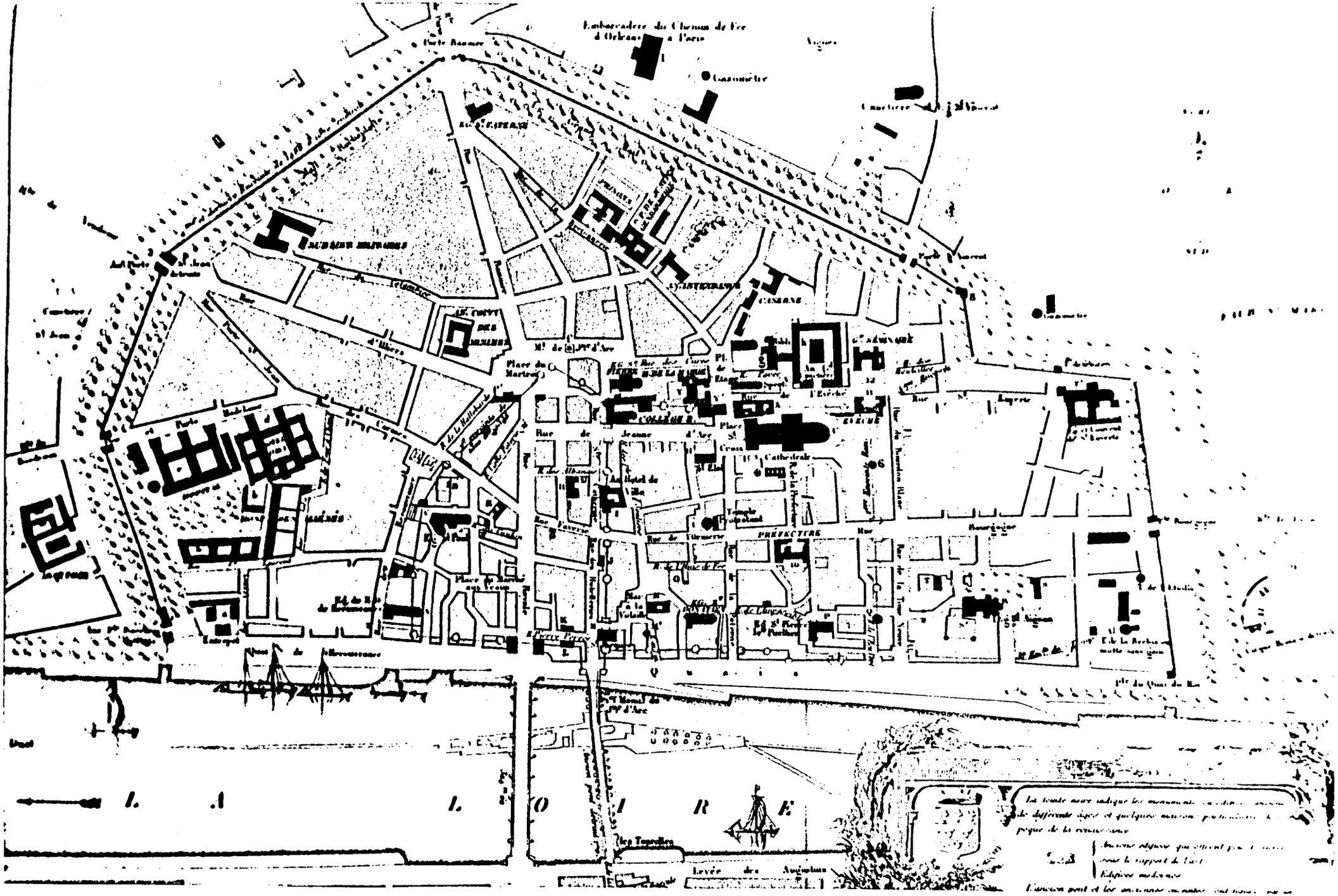
Ces transformations urbaines, et surtout leur "conception" imposent la mise au point de nouveaux instruments de gestion de la ville, et des moyens de les mettre en oeuvre. Le recours aux plans cadastraux et aux plans d'alignement, devient systématique. Le nouveau pouvoir central impose, dès le début des années révolutionnaires, l'obligation de s'attaquer aux questions d'urbanisme; questions dont on ne peut débattre sans une connaissance exacte de l'état des lieux, et qui conduisent à l'obligation de lever des plans exacts. Cet ensemble de directives sera définitivement fixé et complété par la loi du 16 septembre 1807[1]. Celle-ci transfère la charge des alignements à l'exception des routes impériales (anciennes routes royales) aux communes. Ce transfert rend impératif la mise en place d'un relevé des territoires communaux précis et complet, et qui n'est pas sans arrière-pensées politiques et économiques. Les autorités municipales ont obligation d'établir, sous le contrôle du département, c'est-à-dire aussi sous la tutelle directe de l'Etat, un plan de cadastre parcellaire pour l'ensemble de leur commune. Cette prescription nationale est concomitante à la refonte du système d'imposition du foncier, lancé alors par l'administration Napoléonienne.

De la rue Royale à la rue Jeanne d'Arc, il est possible de passer d'une conception de l'aménagement limitée et ponctuelle, circonscrite à une ville pour une ville, à une conception globale qui inscrit la ville dans un territoire qui déborde largement son aire d'influence, et, qui plus est, définit les limites de cette dernière par une frontière qui est à peine en deçà de la raison d'Etat.

Seule au XVIII° siècle est réalisée la rue Royale, et lorsqu'au début du XIXè siècle, on envisage de nouveau, d'ouvrir une rue dans l'axe de la cathédrale, il s'agit de procéder d'une part à la mise en relation du quartier des institutions civiles avec l'axe commercial de la ville, et d'autre part de participer à l'embellissement de la ville. Si l'idée même de mise en valeur de la cathédrale n'a pas changé par rapport au premier projet, le sens global de la percée s'est globalement modifié par rapport aux intentions premières.

La partie de l'opération de la rue Royale qui prévoyait, place du Martroi, la construction des principaux équipements de la ville, ne s'est pas réalisée. Les transformations apportées par la Révolution, ont entraîné, une répartition différente et plus diversifiée des nouveaux équipements. Ils occupent principalement, les lieux précédemment investis par le pouvoir

1 - Daubenton J. : "Code de la Voirie" - 1836
Loi du 16 Septembre 1807 - Titre XI/Article 52 -



PLAN DE LA VILLE D'ORLEANS - 1843 (GUIDE DES AMATEURS DE MONUMENTS ANCIENS)

religieux. C'est l'une des raisons pour lesquelles le pouvoir politique ne se dissocie pas, spatialement, du pouvoir religieux et reste par la force des choses dans l'environnement de la cathédrale. Mais ce quartier Est (par rapport à l'axe Martroi/Rue Royale), n'est pas relié au nouvel axe commercial. Les équipements récemment redéployés sont confinés dans ce secteur, mal desservi par des petites voies anciennes et peu praticables. Il s'agit de désenclaver.cet ensemble qui, logé dans une ancienne structure spatiale, introduit un nouveau système de pratiques et d'usage de la ville. Le quartier de la cathédrale se transforme en monument obsolète, ce qui justifie son réaménagement.

L'ouverture de la nouvelle rue dans l'axe du portail central de la cathédrale, et le dégagement du parvis vont mettre efficacement en valeur l'édifice, jusqu'ici prisonnier d'un tissu urbain dense. L'efficacité est ici à double sens, elle revalorise la cathédrale en l'isolant d'une part comme élément indépendant, unique délié de son ancienne structure, et d'autre part en lui accordant une dimension économique, par la rente de situation qu'ainsi isolée et exposée elle crée dans son environnement. La pratique de l'embellissement de la ville change totalement de registre, et s'insère dans une économie de la ville, assujettie au capital foncier.

> "La rue de Bourbon placée au centre de la ville en découvrant à partir de la rue Royale le beau portail de la cathédrale, conduira à la préfecture, à l'Hôtel de ville, au spectacle, et au marché aux grains, dont l'établissement doit avoir lieu dans l'ancien grand cimetière, et offrira par sa situation de grands avantages pour la location des maisons à y construire". [1]

Dans les faits, la charge symbolique de l'édifice est maintenue, voire renforcée. Elle est désignée comme le monument principal de la cité: sortie de son isolement, elle est tournée directement vers l'axe majeur de la ville, offerte à toutes les contemplations. Il en est de même pour les autres équipements, selon leur ordre d'importance, et leur capacité à cristalliser les charges symboliques. Grâce à la percée de la nouvelle rue, et à l'existence de la rue Royale, ils seront en relation directe avec le Martroi.

Au début du siècle la place, est encore perçue comme centre d'échange: c'est là que se tient le marché au grain qui après le déclin de la navigation sur la Loire va rester une des ressources principales de la ville; ceci grâce à la richesse en terre à blé de son arrière-pays. Cette vocation commerciale, la place la doit à sa position sur l'axe Paris/Toulouse et à son origine: avant d'être place elle était l'une des portes de la ville. Mais

---

1 - Propositions faites au nom de la compagnie de la rue de Bourbon à la ville d'Orléans et transmises le 2 avril 1825, par Me Cottenet, Notaire de la compagnie à M.le Comte de Rocheplatte.

avec la création de la rue Royale et le regroupement de l'ensemble des fonctions représentatives sur la place du Martroi, le marché au blé n'y a plus sa raison d'être. Le transfert de ce marché est décidé au début du siècle, dans l'ancien cimetière. Malgré les réticences de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, la construction d'une halle couverte et le déplacement du marché s'effectueront en 1824.

> "...que le local du grand cimetière qui se trouve à l'une des extrémités d'Orléans est moins fréquenté et moins abordable ... où l'on ne peut arriver du centre de la ville que par les rues de l'Evêché et de la Mairie qui ont peu de largeur ... Ce local ne remplit aucune des conditions indispensables tandis que le Martroi les réunit toutes. Aussi, le marché qui s'y trouve depuis longtemps semble devoir y demeurer encore". [1]

La nouvelle conception dans laquelle s'insère la place du Martroi, conjointement à son association à la rue Royale et ses activités anomènes, ne lui permettent plus ce rôle d'échange direct, d'une part parce qu'il représente une activité banale qui contredit le surinvestissement symbolique de la place, et d'autre part, par l'encombrement que représente la multiplication des activités au sein de cet espace. A défaut d'évacuer le marché au blé, hors de la ville, parce qu'il représente encore un lieu de réunion de grande importance, on l'évacue du centre, mais sans l'éloigner. D'ailleurs en 1804, le caractère de grande place publique, et de centre de la ville, du Martroi est renforcé par l'élévation de la statue de Jeanne d'Arc.

1 - A.M. Recueil des délibérations du Conseil Municipal - 1818.

B.- DEVELOPPEMENT DE LA VILLE

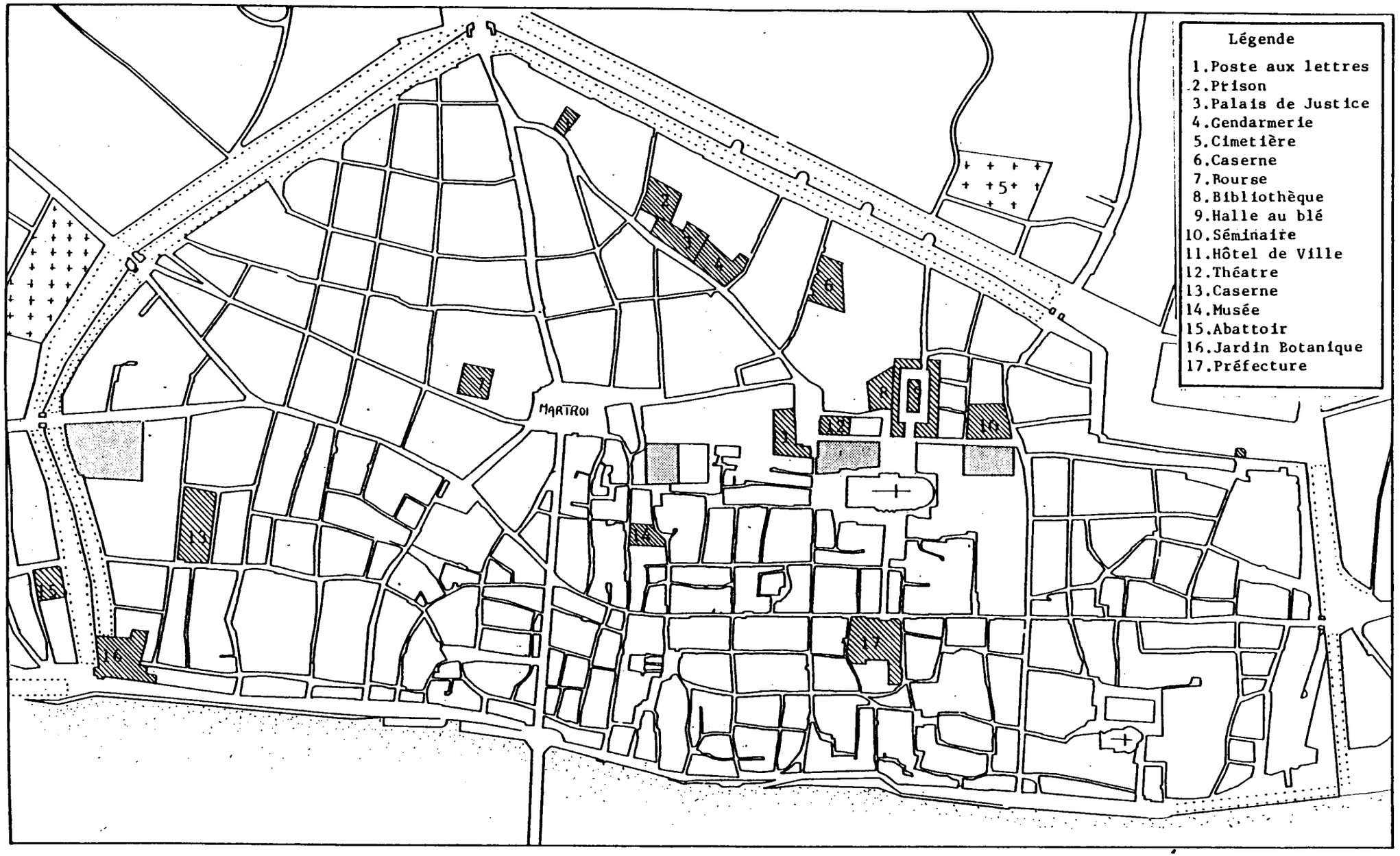
La situation de ville d'Orléans au début du siècle est sensiblement celle qui prévalait à la veille de la Révolution. A partir de celle-ci, lors de la refonte du système administratif français, on assiste à une redistribution et à une requalification des équipements à l'intérieur de la ville. La confiscation des biens du clergé, met à la disposition du domaine public un patrimoine foncier important, tant en immeubles qui ont pu être réutilisés, qu'en terrain sur lesquels de nouveaux équipements ont pu être bâtis. A Orléans dès 1792, on assiste comme dans toutes les grandes villes, à cette redistribution/requalification des équipements existants:

- En 1792, l'Hôtel de ville est installé à l'Hôtel Groslot, anciennement siège de l'Intendant;
- A la même date l'ancienne église de Saint Michel, place de l'Etape, est achetée par une société commanditée et dirigée par l'architecte voyer de la ville, B.Lebrun, qui projette de la transformer en théâtre. La façade sera réalisée en 1793, mais les derniers travaux s'achèveront vers 1810.
- En 1800, sur l'ordre du premier préfet Maret, l'architecte Clouet restaure l'ancien couvent des Bénédictions de Bonne Nouvelle pour en faire la Préfecture.
- En 1807, l'architecte Pagot édifie la bibliothèque à partir des bâtiments et l'ancienne chapelle du Bon Pasteur. La rue de la bibliothèque empiétera sur une partie de l'ancien jardin de l'Hôtel Dieu.

Cet architecte, bénéficiera d'un très grand nombre de commandes, pendant toute la première moitié du XIXè siècle. Architecte de la ville d'Orléans, il sera l'un des artistes les plus en vue de la ville. Il construira et restaurera tous les grands édifices publics. Il participera au plan d'alignement de la ville et au tracé de la future rue Jeanne d'Arc. Le prestige qu'il acquiert grâce à ses grands projets l'amène à répondre aussi à la clientèle privée, particulièrement aux premiers grands industriels installés dans la ville.
Parmi ses réalisations on citera:

- les abattoirs (1808-1820);
- la halle au blé, édifiée sur le terrain de l'ancien cimetière, à proximité de la cathédrale (1824)[1];

1 -Le déplacement de la halle au blé est due à un problème de stockage à l'ancien emplacement ; il devait résoudre les pertes notamment lors des pluies. Le terrain de l'ancien cimetière a sans doute été choisi, car il était clôturé d'un large mur et



PLAN DES NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE LA VILLE D'ORLEANS EN 1830

- le Palais de Justice, la prison, la gendarmerie, édifiés à l'emplacement de l'ancien couvent des Pères de l'Oratoire terminés en 1824.

Les règles de la commande architecturale, dans cette période, sont entièrement bouleversées. Les pouvoirs publics, sont, dorénavant avec les premiers industriels, les principaux commanditaires. En prenant en charge l'essentiel de la commande, ils organisent la mutation de la ville. Les grandes typologies du XIXè siècle se dessinent dès ce premier quart de siècle, les grandes transformations s'annoncent mais morphologiquement la cité reste encore intacte. Le premier mouvement consiste surtout en une redistribution des équipements dans la ville, qui se cantonne surtout dans le quartier autour de la cathédrale.

La prise en charge de la commande par les pouvoirs publics pour ce qui touche à l'administration, parallèlement à l'équipement économique qui reste encore du domaine des investisseurs "privés", permet un contrôle politique du pays. Ce phénomène se retrouve dans l'ensemble des villes de France, où les mêmes équipements publics ; palais de justice, prison, gendarmerie sont construites dès le premier empire. Ils sont en règles générales accompagnés par les équipements culturels : bibliothèques, théâtre.

La place du Martroi est agrandie à partir de la démolition d'un îlot. La rue Royale débouche dorénavant sur une belle place centrale carrée.

A partir de 1815, les travaux des boulevards prennent de l'ampleur, avec la, mise en place des grands travaux d'utilité publique destinés à employer les chômeurs laissés pour compte des multiples crises économiques qui secouent l'époque.

En 1830, les grands travaux du XIXè siècle sont engagés:
- la percée de la rue Jeanne d'arc, qui complète celle de la rue Royale;
- la construction des établissements scolaires, et militaires,
- les bâtiments devant recevoir les institutions culturelles et sociales;
- l'ensemble des bâtiments commerciaux et industriels qui forment l'architecture dite utilitaire.

Ces programmes feront la gloire de trois architectes, Pagot déjà nommé, Delton et Clouet.

---

d'une galerie intérieure, donnant ainsi un caractère fortifié et isolé au nouveau bâtiment. Cette "barrière" existante, mais détournée doit décourager les émeutes des paysans et les attaques des réserves. Elle limitera considérablement la taille de l'équipement.

Dès le XVIII° siècle une grande politique de transformation fonctionnelle du bâti existant s'engage, qui fera suite au mouvement d'extension de la ville. Les grandes typologies projetées tout au long des siècles précédents sont détournées et réactualisées au profit de nouveaux besoins. L'Hôtel Groslot en témoigne, place de l'Etape, édifié durant la grande expansion du XVI° siècle, racheté par la ville en 1738 et il est transformé en siège de la nouvelle Intendance; en 1792, l'Hôtel de ville y sera transfèré. Ce phénomène de réutilisation du bâti prendra toute sa dimension à la fin du XVIII° et du XIX° siècle.

Le début du XIXè siècle marque le déclin économique de la ville d'Orléans. Sous le premier Empire, Orléans va faire les frais de la guerre maritime. Elle se remettra mal du blocus continental, d'autant plus que dans le même temps elle doit faire face au développement de l'industrie parisienne. Paris, à partir de la Seine et du port du Havre offre des débouchés économiques supérieurs[1]. Orléans, trop près de la sphère de développement de la ville de Paris n'est pas en mesure d'assurer un contre poids suffisant pour fixer une part du développement industriel. Cette concurrence économique se double d'un problème démographique. Contrairement aux principales villes en France, la croissance démographique d'Orléans durant la première moitié du siècle, n'excède pas 10%; dixième ville de France en 1811, elle n'occupe plus que le 17è rang en 1851.

*

* *

Mais peut-on affirmer que l'évolution et le développement des équipements au XIXè siècle sont entièrement responsables d'une redéfinition géographique,différente, et double, des quartiers ?
Nous avons vu précédemment, que l'équipement des villes n'est pas un phénomène propre à la Révolution. Au cours du XVIIIè siècle, de nombreux Hôtel de ville sont reconstruits, les Intendances se déplacent. A Rouen, de 1773 à la Révolution les remparts de la ville de Rouen sont abattus, le port

1 - Blanchard M. : "Essai historique sur les chemins de fer".
"Paris doit se contenter d'être la capitale du Luxe et de la cour" : lettre de la chambre au ministre de l'Intérieur le 19 mars 1819.

PLAN PITTORESQUE
DE LA VILLE D' ORLÉANS, EN 1836.
Représentant en Perspective
PAR CHARLES PENSÉE.

44b.

et les sorties urbaines, sont ouvertes ou améliorées ; Hôtel-Dieu, cimetière et casernes sont rejetés vers l'extérieur ou construits de toutes pièces. Beaucoup d'éléments appartiennent déjà à la tradition de l'aménagement du XVIIIè siècle : comme par exemple le théâtre.

Les équipements au XIXè sont-ils l'objet d'une répartition différente et plus rationnelle? Et quels sont les caractéristiques de cette rationalité? Il apparait dans nos hypothèses de travail que la rationalité économique dynamisée politiquement par la révolution peut être à l'origine du glissement du concept d'aménagement que l'on observe à partir du milieu du XVIII° siècle.

Dans quelle mesure la répartition géographique des équipements est-elle volontaire? N'est-elle pas en partie déterminée ou guidée par l'emplacement géographique dans la ville des biens ecclésiastiques ? Ce sera là souligner le ménagement d'opportunité, mais également une forme de requalification des équipements existants, qu'il faudra interroger.

C.-.DE LA RUE ROYALE A LA CATHEDRALE, L'EVOLUTION D'UN PROJET: LA PERCEE DE LA RUE JEANNE D'ARC

L'idée du percement de la rue Jeanne d'Arc, est reprise au début du XIXè siècle, lorsque le plan d'alignement de la ville est levé. L'expérience acquise lors de l'ouverture de la rue Royale, et le contexte entièrement nouveau vont transformer quelque peu le projet. La percée initialement prévue, sera réduite et modifiée. Les raisons en sont multiples.

Nous avons vu précédemment dans quel contexte la nouvelle opération se situait. Le contexte a profondément modifié les relations existantes dans le tissu urbain, notamment en multipliant les centralités secondaires. C'est pourquoi la mise en communication du secteur de la cathédrale avec la rue Royale et la place du Martroi, est une des premières raisons invoquées, qui justifient l'ouverture de la rue Jeanne d'Arc. La mise en perspective du Bâtiment n'est plus l'unique préoccupation. La place de la cathédrale dans le paysage, c'est à dire son inscription dans la perspective dégagée depuis la Porte de la Madeleine n'est plus considérée comme un objectif essentiel. En revanche, le projet opte pour une mise en valeur de la cathédrale en elle même. Il privilégiera les mises en relation de différents espaces, la place Sainte Croix avec la place de l'Etape, la rue Royale/Martroi avec le secteur de la cathédrale. Il modifie l'équilibre du projet initial. Alors que ce dernier engageait un mouvement de décentrement à l'ouest de l'ancien castrum, le nouveau projet, en réinvestissant presque systématiquement les structures anciennes, engage un mouvement de convergence. Le premier mouvement s'organise à partir d'une juxtaposition des opérations nouvelles dans la ville. Il s'interrompt pendant la Révolution. De la rupture naît un mouvement qui tend à recentrer la ville en s'appuyant sur la requalification des équipements les plus anciens.

L'ensemble de ces raisons n'invalident pas les visées économiques. L'espoir de pouvoir réaliser une opération lucrative n'est pas exclu. Le percement de la rue Jeanne d'Arc recréait un quartier qui pouvait être consacré surtout à l'habitat, peu commerçant, et hors des grands axes; il devenait de ce fait attractif pour la bourgeoisie possédante de la ville.

Les critères de rentabilité ne seront sans doute pas étrangers à l'attitude de la municipalité. Elle va réduire volontairement l'opération à la séquence rue Royale/cathédrale. L'opération de la rue Royale s'est étalée sur une assez longue période, principalement en raison des difficultés à la revente des parcelles. Echaudée par cette expérience, (n'oublions pas que jusqu'au début de la monarchie de Juillet, la ville connait des difficultés économiques importantes), la municipalité préfère limiter l'opération. Le prolongement au-delà de la rue Royale, jusqu'à la place de la porte du marché Renard, est envisagé pour le long terme et de façon hypothétique. Les arguments économiques qui freinent une partie des ambitions de départ se doublent de raisonnements politiques. Les méthodes autoritaires employées au XVIIIè siècle cèdent la place à des pratiques plus souples. L'état n'est plus autant engagé dans les travaux que précédemment, et le mode de représentation au niveau des municipalités est entièrement différent. Il se fonde sur des pratiques électorales qui engagent de nouvelles modalités décisionnelles. La diversité des opinions peut et va se manifester tout au long de l'opération, et cela dès le stade du projet. Il va sans dire que la diversité des opinions représente aussi la diversité des intérêts concernés par l'opération.

L'unanimité se fait sur l'aspect indispensable de l'opération. Les divergences apparaissent à propos de son exécution et concernent le tracé et la largeur de la nouvelle rue. Les oppositions se scindent sur le fait de savoir, si la nouvelle rue doit être ou ne pas être dans l'axe du portail central de la cathédrale, et si la largeur doit être fixée à 20 m ou ramenée à 16 ou 13 mètres.

> "Il a tracé cette rue en face du principal portail si riche d'ornements, et lui a donné une largeur suffisante pour que, du point central de la rue à son extrémité rue Royale, on put découvrir de ce portail, ce qui était absolument nécessaire pour en bien saisir l'ensemble."[1]

Il faut ajouter le financement de l'opération qui partage également l'opinion, comme nous le verrons par la suite lors du déroulement de l'opération. Après que l'opération a été déclarée d'utilité publique en 1819, deux compagnies se sont constituées qui se proposaient de prendre en charge la réalisation totale du chantier. Leurs démarches n'ayant pas abouti, le projet sera repris par les autorités municipales. Comme pour les questions précédentes, le débat ne verra véritablement le jour qu'après la disparition de ces compagnies anonymes de travaux publics. C'est à partir de cette époque (1835) que les opinions contradictoires vont s'affronter par l'intermédiaire des journaux ou publications privées.

---

1 - A.M. 1066 : "Rue du Prince Royal" : rapport de Pagot - 1836.

Contrairement à la rue Royale, le parti pris architectural, et urbain ne l'emporte pas dans le débat. Dans les deux cas pourtant la question financière est au centre. Une fracture s'opère, qui coïncide avec la mise en place des nouvelles structures de représentation au sein des instances décisionnelles. Ces structures laissent poindre, dans les contradictions qui se font jour, l'ambiguïté des objectifs de l'opération: le profit à en tirer. S'il se justifie dans une opération d'utilité publique, il n'en est pas moins du ressort d'intérêts privés. Le débat de fond alors ne peut éviter la question du financement, c'est à dire la part de l'investissement et du contrôle de l'opération qui reste à la collectivité publique. Quelle que soit la solution envisagée, c'est finalement à l'emprunt que les autorités devront recourir pour financer l'opération.

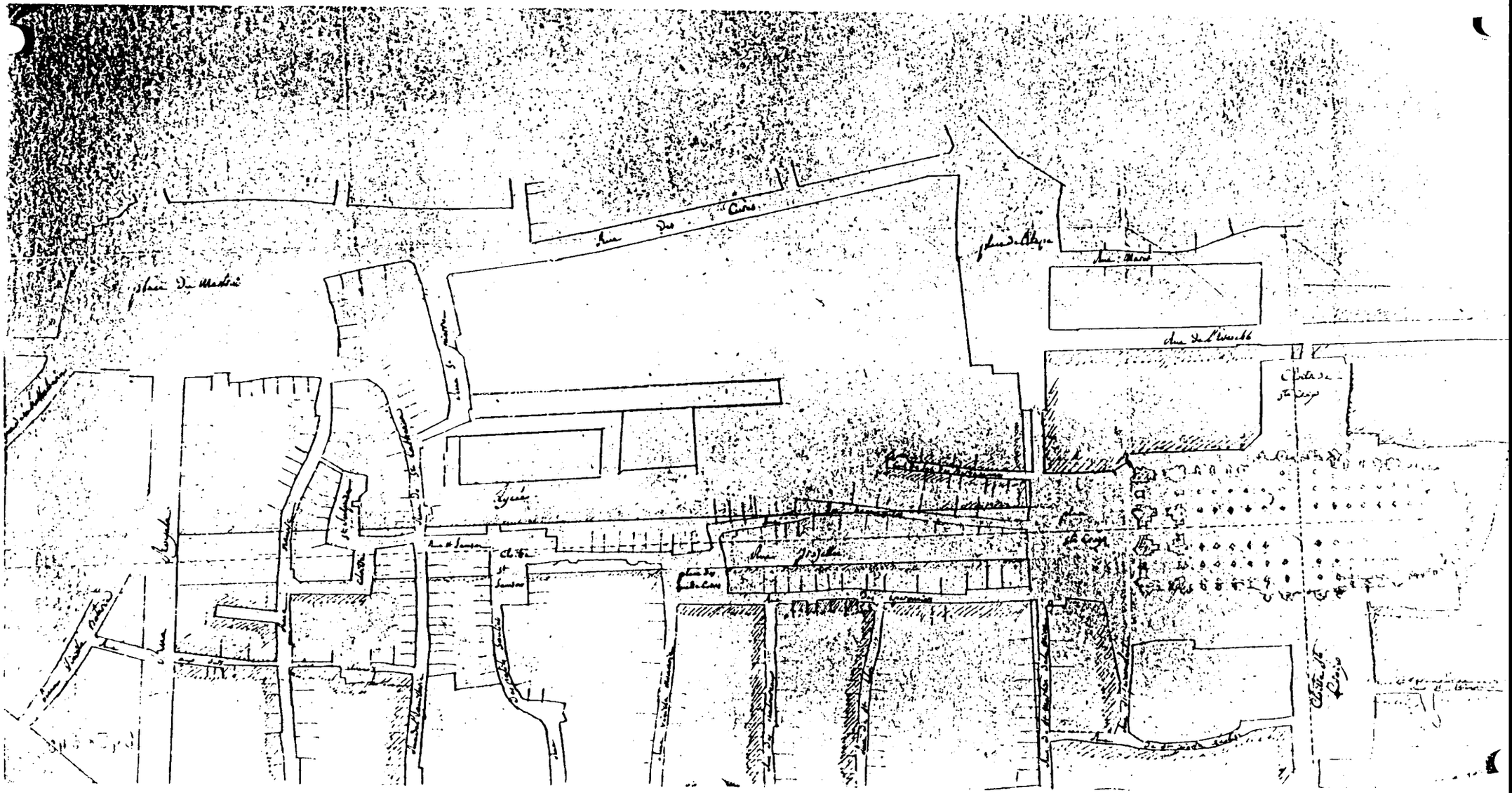
I.-.Chronologie de l'opération

L'idée d'ouvrir une rue conduisant de la porte de la Madeleine à la cathédrale fut émise pour la première fois lors de la grande opération de la Rue Royale. Monseigneur de Jarente, évêque d'Orléans avait obtenu en 1769, l'autorisation de faire construire cette percée, et de lui donner son nom. Il est probable qu'à la suite des difficultés rencontrées lors de la revente des terrains de la rue Royale, le projet sera abandonné.

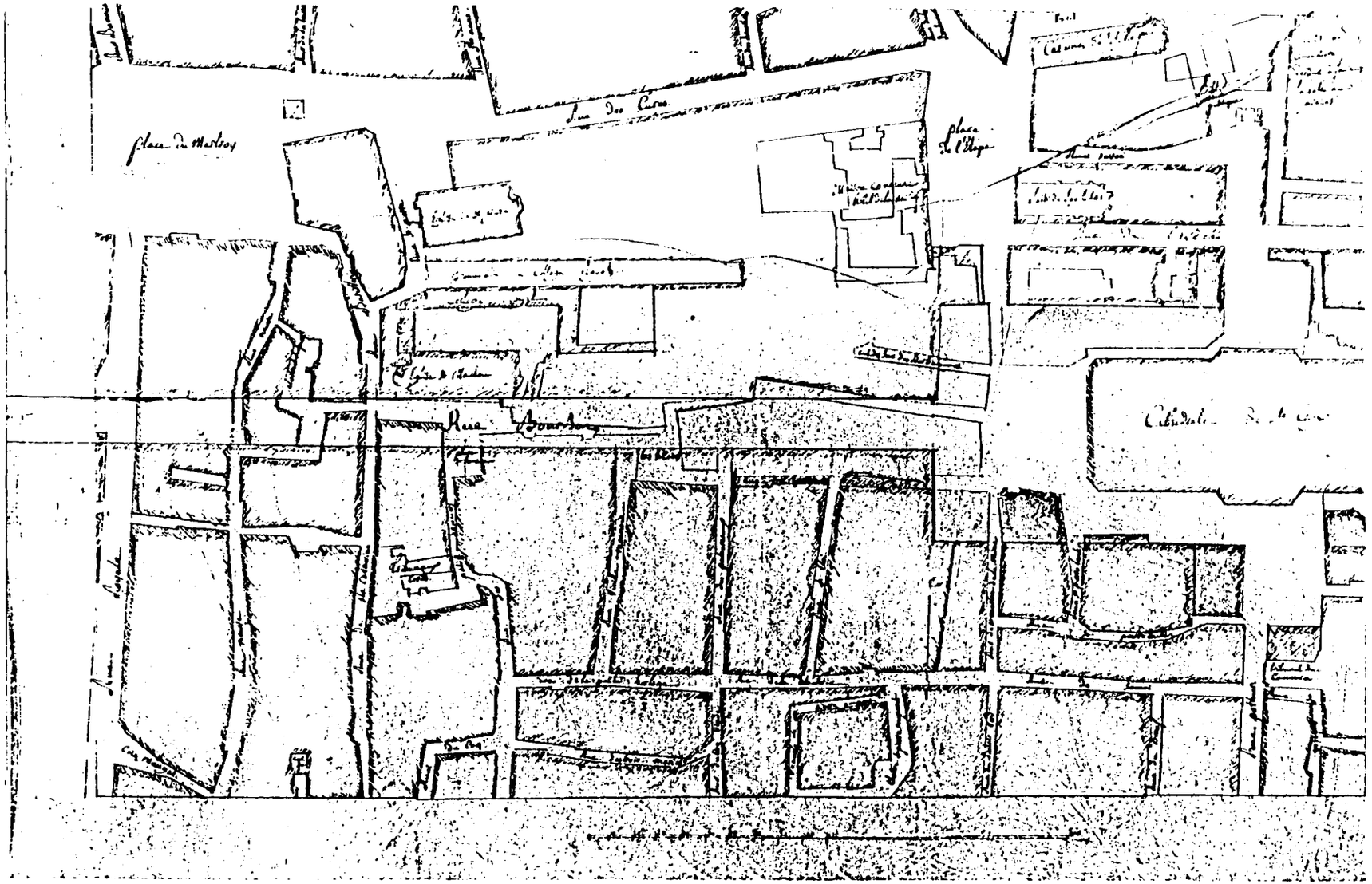
Lors de la décision de réaliser le plan d'alignement de la ville, en 1807, le projet d'ouvrir une voie perpendiculaire à la rue Royale est de nouveau à l'ordre du jour. La réalisation du plan d'alignement est confiée, le 16 Juillet 1811, à François Pagot fils, architecte de la ville, et à Jean-baptiste Dubois, voyer de la ville.

Nous possédons 3 plans de cette époque, sur lesquels le tracé de la rue nouvelle est projetté:

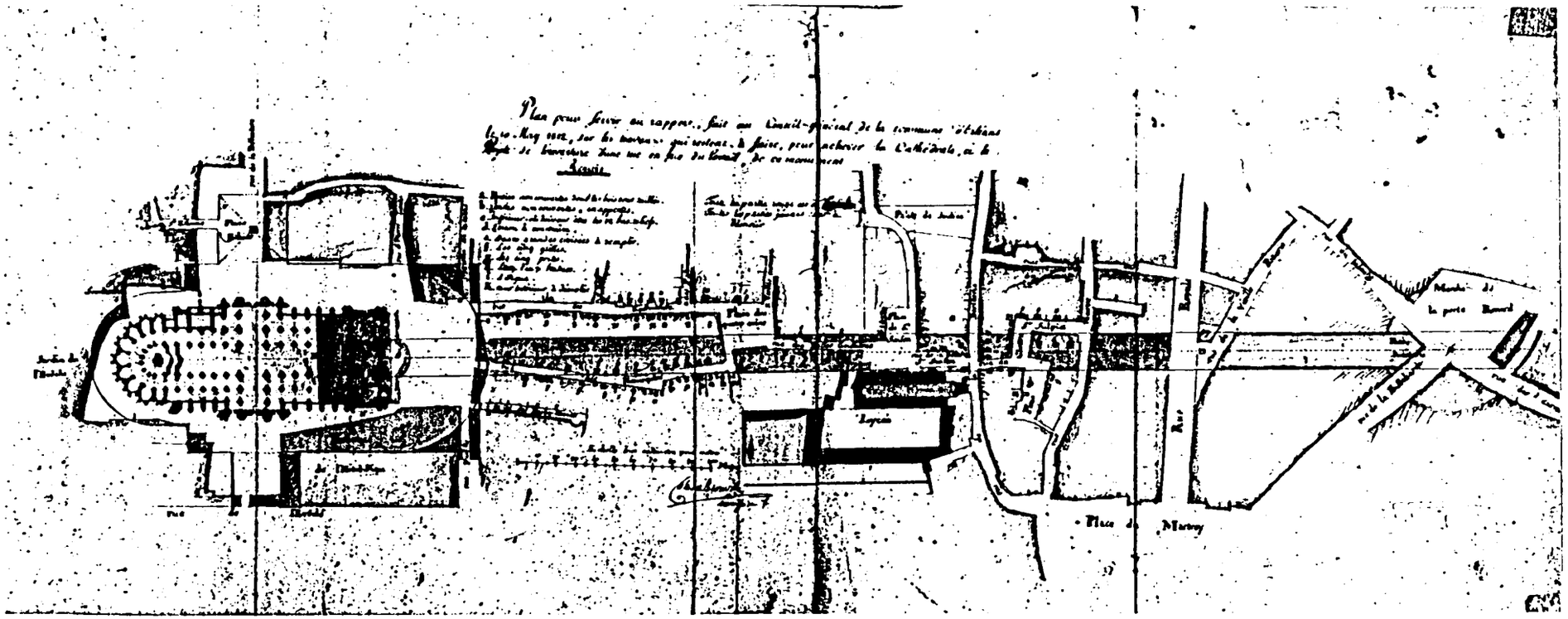
- 1) "Projet et tracé de la rue de Bourbon avec modification d'alignement" - Pagot et Dubois - nouveau plan d'Orléans levé en 1811.
  Ce plan projette dans l'axe de la cathédrale une nouvelle rue, dont le tracé est dessiné de la rue Royale à la place Sainte-Croix. La place Sainte-Croix existante et les abords de la cathédrale, ne semble pas faire l'objet d'une quelconque amélioration, seul est prévu le réalignement de la rue qui lui fait face.
- 2) "Projet de Tracé de la rue sur le plan général de la ville d'Orléans" - 1811-1812.
  Ce projet prévoit l'ouverture d'une rue, de la cathédrale à la rue Royale. Ce projet était complété d'une hypothèse de prolongement et



PROJET ET TRACE DE LA RUE PROJETEE AVEC MODIFICATION D'ALIGNEMENT _ 1811/1812
SUR LE NOUVEAU PLAN D'ORLEANS LEVE EN 1811 (PAGOT ET DUBOIS)



PROJET DE TRACE DE LA RUE ET DE LA PLACE PROJETEES SUR LE PLAN GENERAL DE LA VILLE D'ORLEANS - PAGOT ET DUBOIS - 1811/1812



RUE PROJETEE - PLAN POUR SERVIR AU RAPPORT FAIT AU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE D'ORLEANS LE 10 MAI 1812

d'agrandissement de la place Sainte-Croix, sur la base d'une forme rectangulaire.

- 3) "Plan pour servir au rapport fait au conseil général de la commune d'Orléans le 10 Mai 1812, sur les travaux qui restent à faire pour achever la cathédrale, ci-joint le projet de l'ouverture d'une rue en face du Portail de ce monument."
  Ce dernier plan reprend le projet de l'ouverture d'une rue devant la cathédrale. Il s'intéresse non seulement à l'aménagement de la place de la cathédrale, mais aussi au prolongement de la rue au-delà de la rue Royale jusqu'au marché de la porte Renard. La place Sainte-Croix est légèrement arrondie, et forme un demi cercle devant la cathédrale. La place du marché de la porte Renard est également suggérée en forme arrondie.

Ce dernier plan est soumis au Conseil Municipal le 11 Mai 1812. Il adopte à l'unanimité le principe de "l'ouverture de la rue projetée vis à vis du portail Sainte-Croix, et l'élargissement de la voie publique autour de cette église."[1] Dans cette même délibération l'approbation du Ministre sera demandée. La rue reçoit le nom de "rue du Roi de Rome", premier nom d'une longue série, "rue Napoléon", "rue Bourbon", "rue du Prince Royal", "rue Sainte Croix", qui s'achèvera par la "rue Jeanne d'Arc".

Le 15 mai 1813,[2] la commission du plan d'alignement propose au conseil municipal un nouveau projet. Il est demandé aux conseillers:

- d'adopter le projet
- de consacrer une somme annuelle de 100.000,00 à l'exécution de ce projet;
- d'acquérir, après entente, la totalité des propriétés concernées par le projet;
- d'obtenir toutes les autorisations d'achat et de vente
- de revendre immédiatement les matériaux, les terrains et les places que cette rue laissera, et de réaliser ainsi un préfinancement;
- de déterminer les implantations des façades définies de manière uniforme, et auxquelles seront tenus de se conformer ceux qui bâtiront dans cette rue;
- d'autoriser et de faire sanctionner par le gouvernement l'ensemble des plans projetés lors des délibérations.

Le 20 mai 1813 le plan est adopté par le Conseil Municipal ; après quoi il sera soumis au Conseil des Bâtiments civils et à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département. Les tractations entre tous ces

1 - A.M. Délibération du Conseil Municipal.
2 - Cf. note précédente

partenaires se poursuivront jusqu'en 1819, année au cours de laquelle sera adoptée définitivement le plan d'alignement par l'ordonnance royale du 13 janvier 1819.[1]
La largeur de la rue est fixée à 20 m (L'ingénieur des Ponts et Chaussées la proposait à 13 m -c'était la largeur de la rue Royale-). Une place rectangulaire est prévue devant la cathédrale, alors que le plan de 1812 la prévoyait circulaire.

> "Les plans ayant ensuite été renvoyés à M. l'ingénieur en chef pour avoir son avis sur les alignements qui concernent la grande Voyrie, il fit entrer la rue dite Bourbon dans la Route de traverse de Briare à Angers et par des retombées projeta d'isoler l'Eglise beaucoup plus que ne le proposait le Conseil Municipal, démolissant entièrement l'Hôtel Dieu, agrandissant la place du coté du Nord jusqu'au Palais Episcopal et ... une semblable place du coté du sud, mais cet ingénieur réduisait la largeur de la rue en face du portail à treize mètres."[2]

L'ingénieur des Ponts et Chaussées reprend la proposition initiale inscrite dans l'opération de la rue Royale. Il réduit la largeur de la rue projetée, mais agrandit le dégagement autour de la cathédrale, restituant la rue nouvelle dans son équivalence avec la rue Royale; l'agrandissement de la place aux abords de la cathédrale devant constituer un pendant à la place du Martroi. Ce projet est rejeté. L'agrandissement de la place de la cathédrale sera repris bien après, au moment du déplacement de l'Hôtel Dieu.

Dans un rapport daté de février 1820 et intitulé "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise cathédrale de Sainte-Croix" , l'architecte Pagot, décrit le parti qu'il souhaite voir adopté pour la décoration des bâtiments, dans lequel il définit le plan de distribution des maisons. Il en profitera pour dresser un devis estimatif des travaux de la rue de Bourbon, comprise entre la place Sainte-Croix et la rue Royale.

Le 21 et 25 Avril 1820 le conseil, autorisé par le Préfet, examine et adopte un prospectus relatif à l'ouverture de la rue de Bourbon,[3] qui devra être exécuté par une compagnie d'Actionnaires. Ce prospectus n'est pas le seul ; plusieurs seront édités dans les années qui suivent.

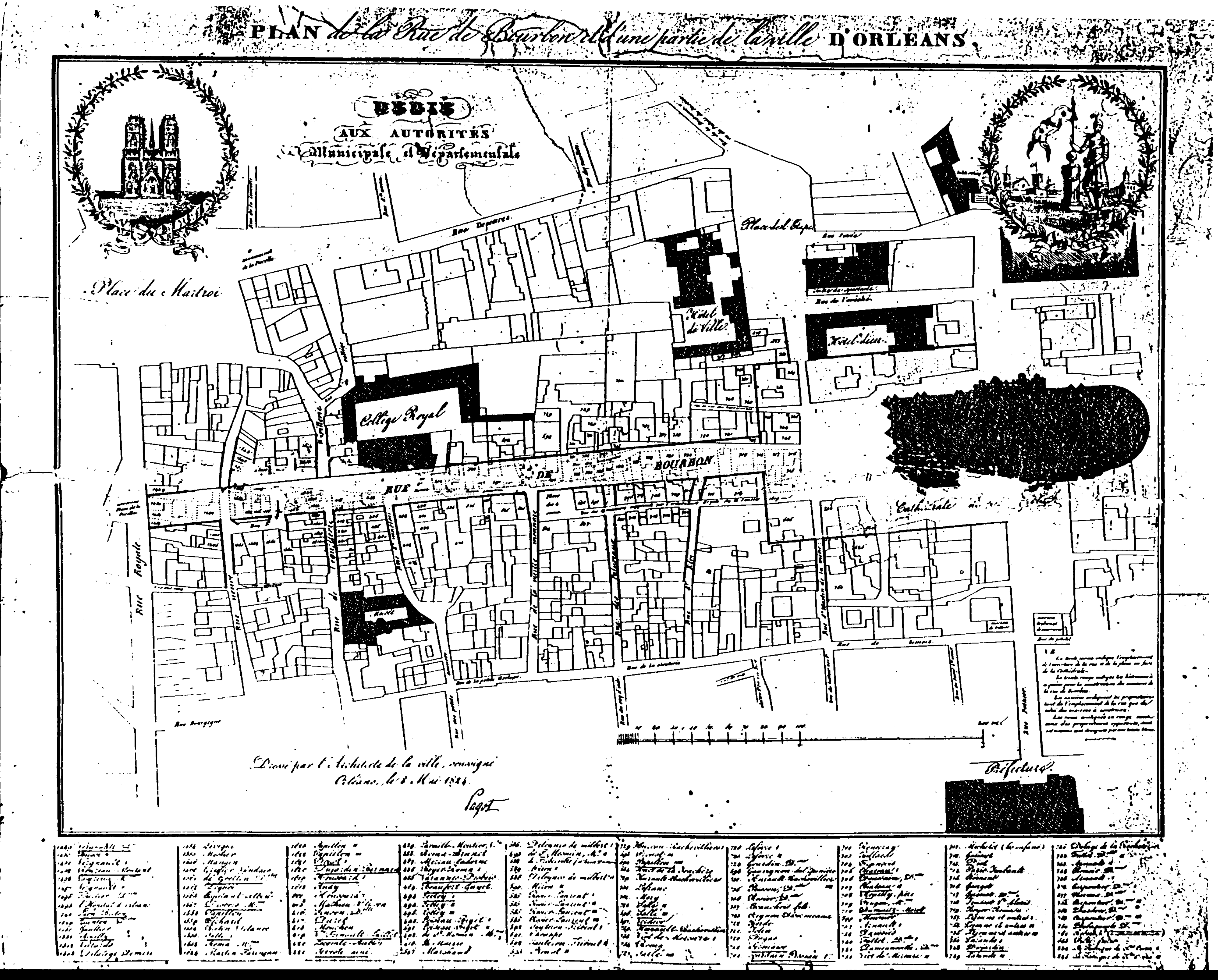
---

1 - Avis de M.Le Conseiller d'Etat, préfet du Loiret sur le traité avec la ville d'Orléans, relatif à l'ouverture de la rue du Prince -Royal - Juillet 1835.
"Vu l'ordonnance du Roi, en date du 13 janvier 1819, qui approuve le plan général d'alignement d'Orléans, présentant le tracé d'une nouvelle rue en face de la Cathédrale sur une largeur de 20 mètres et de l'agrandissement de la place Sainte-Croix".

2 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.

3 - Délibérations du Conseil Municipal

PLAN DE LA RUF DE BOURBON ET DE L'ANCIEN PARCELLAIRE
DRESSE PAR PAGOT ARCHITECTE - 1824



Au début de l'année 1824 une association est formée:

> "[...] pour concourir à l'exécution du PROJET et qui ne s'était d'abord composée que de capitalistes de Paris et de quelques Orléanais qui avaient su apprécier les avantages de cette opération, [...]."[1]

Le 10 Mai 1824, dans sa délibération, le Conseil Municipal émet le voeu d'obtenir du roi une ordonnance qui lui permettrait d'exproprier pour cause d'utilité publique, l'ensemble des terrains concernés par l'opération.

Le 10 mai 1825, le Conseil examine le projet de statut et les règlements généraux de la compagnie de la rue de Bourbon.

Le 16 septembre 1825, une ordonnance du "roi, Charles, par la grâce de Dieu roi de France et de Navarre", déclare d'utilité publique l'ouverture de la rue Jeanne d'Arc et de la place Sainte-Croix. La ville est en plus autorisée à accepter les propositions qui lui ont été faites au nom d'une société d'actionnaires aux conditions établies dans les délibérations du conseil municipal du 6 avril 1825 (sauf article 2-4 et 5).

Le déplacement de l'Hôtel Dieu envisagé dès 1812, est définitivement arrêtée en 1827. La même année, la compagnie de la rue Bourbon est organisée.

Par ses délibérations du 7 et 19 Mai 1830, le Conseil Municipal décide d'accorder sa "préférence actuelle" pour "les plans de Pagot, revus, corrigés et approuvés par Messieurs Rouhault, Ménagé et Grillon, tous les 3 architectes du Gouvernement".[2]

Datée du 31 mai 1831, la circulaire de M. d'Argout, Ministre des Travaux publics, approuve le Plan général d'alignement de la Ville d'Orléans.

Suite aux incidents qui opposent les propriétaires des parcelles frappées d'expropriation, le conseil municipal, et la compagnie de la rue Bourbon, cette dernière, qui semble-t-il n'a pas pu rassembler un capital suffisant, n'est pas en mesure de mener à bien le projet. Le 21 Juin 1830, une nouvelle compagnie se constitue, et elle publie ses premières propositions[3]. Ses offres seront approuvées par le Conseil municipal lors de la séance du 12 Avril 1831, au cours de laquelle M. Gauthier, architecte,

---

1 Archives du Loiret, Inv. n° 2829; "entreprise de la rue de Bourbon, à Orléans. Organisation de la compagnie", M. Jollin, 2° tirage, octobre 1827

2 - "Rue de Bourbon", plan du Rez-de-Chaussée.

3 - A.M. 592.

PLAN

de tous les terrains construits et non construits
Cédés par la ville d'**Orléans** à la Compagnie
de la Rue du **Prince Royal**,
Conformément aux articles 4 et 7 du Traité
du 25 Avril 1832.

Nota: Les teintes rouges indiquent les terrains cédés par la ville d'Orléans à la Compagnie.

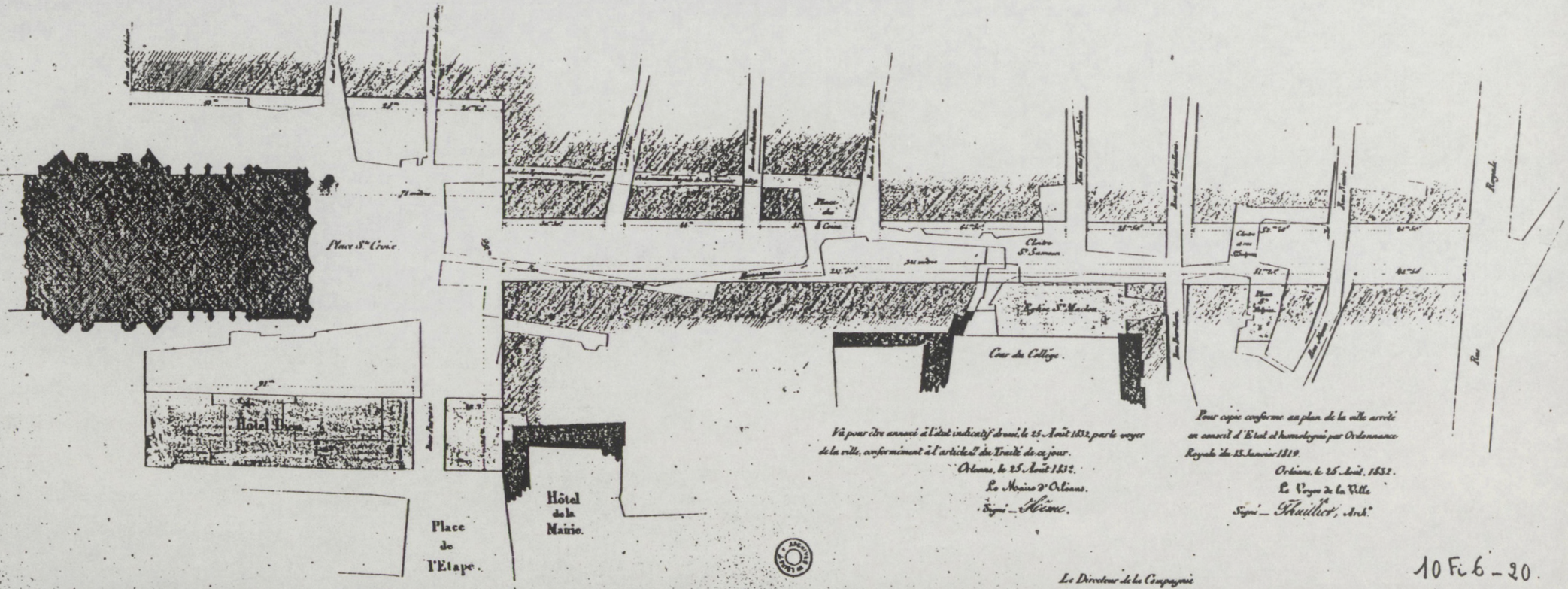
Extrait du Traité conclu le 25 Avril 1832.

Entre la Commune d' **Orléans** *et la Compagnie de la* **Rue du Prince Royal.**

Art. 1er. 1° Pour dédommager la Compagnie, chargée de l'exécution du projet, des indemnités par elle payées pour le compte de la Commune aux propriétaires et locataires dépossédés par suite du percement de la Rue et de l'agrandissement de la Place Ste Croix, la ville d'Orléans cède à la dite Compagnie. 1° Toutes les parties des rues et places qui, d'après les alignemens arrêtés, doivent cesser de faire partie de la voie publique; néanmoins les terrains actuellement occupés par la rue des Epernonniers, qui doit être supprimée conformément au plan annexé à l'ordonnance royale du 13 Janvier 1819, ne seront mis à la disposition de la Compagnie qu'après la suppression effective de cette rue; 2° l'Eglise St Maclou et ses accessoires limités au levant par une ligne perpendiculaire de l'extrémité de la dite Eglise à la rue des Basses Gouttières. 3° Tout ce qui est indispensable pour compléter les 60 pieds nécessaires au tracé de la rue, et de plus une profondeur de 10 mètres au delà de l'alignement dans l'emplacement occupé actuellement par les communs du Collège, la remise est une grande porte donnant sur la rue des Basses Gouttières, le surplus de ce terrain étant réservé au Collège; 4° 60 pieds de terrain ou dans toute la longueur de l'Hôtel-Dieu, à partir de l'alignement des Façades qui doivent de ce côté, border la place Ste Croix; 5° Les terrains appartenant aujourd'hui à la Ville et qui se trouvent situés au pourtour de la place Ste Croix.

Art. 2. 1° Indépendamment des conditions ci-dessus exprimées et en faveur des obligations contractées par la Compagnie, la Ville s'engage à lui payer, par annuités sans intérêts, une somme de Douze mille francs par an, pendant trente années consécutives.

VUE PERSPECTIVE DE LA RUE DU PRINCE ROYAL A ORLÉANS.
Plan de Façade proposé par la Compagnie et adopté par la Commune d'Orléans dans la Séance du Conseil municipal du 12 Avril 1831.



Vû pour être annexé à l'état indicatif dressé, le 25 Août 1832, par le voyer de la ville, conformément à l'article 7 du Traité de ce jour.
Orléans, le 25 Août 1832.
Le Maire d'Orléans.
Signé — Hémet.

Pour copie conforme au plan de la ville arrêté en conseil d'Etat et homologué par Ordonnance Royale du 13 Janvier 1819.
Orléans, le 25 Août 1832.
Le Voyer de la Ville
Signé — Thuillier, Archte

Le Directeur de la Compagnie du Prince Royal.

10 Fi 6 - 20

présente un plan au nom de la nouvelle compagnie.qui porte le nom de "compagnie anonyme de la rue du Prince Royal d'Orléans". Comme la précédente, c'est une société anonyme par actions, dotée d'un capital de trois millions de francs, pouvant être porté à quatre million de francs si l'assemblée des actionnaires le jugeait nécessaire.

Les discussions se poursuivent entre "la compagnie anonyme de la rue du Prince Royal à Orléans" et le Conseil Municipal. En Juillet 1832, les statuts de la société sont publiés et le 25 Août 1832, un traité est signé entre la ville et la compagnie.[1]

Le 28 Juin 1833 le Conseil Municipal adopte la modification du plan de la ville qui porte sur les places de l'Etape et Sainte-Croix. Le plan précédent prévoyait une grande ouverture entre les deux places. Le Ministre des Travaux Publics s'y oppose. L'ouverture d'une rue entre la place de l'Etape et la Place Sainte Croix est finalement autorisée par l'ordonnance Royale du 8 Juillet 1835.[2]

Le plan annexé au traité de 1832 prévoit une modification du plan d'alignement : l'Hôtel-Dieu devait être démoli en partie, et, afin de séparer la place Sainte-Croix de celle de l'Etape, une aile en retour devait être construite en face. La ville adopte ce projet, et en demande l'approbation en 1833. Elle est rejetée une première fois par le Ministre du Commerce et des Travaux Publics, pour être finalement autorisée le 8 Juillet 1835 moyennant l'élargissement de la rue Saint-Martin de la Mine.

En 1836 le transfert de l'Hôtel-Dieu est décidé. Des arbres sont plantés à son emplacement, ce reboisement devait se prolonger tout autour de la cathédrale en deux rangées d'arbres. Seules les plantations prévues, au nord de la cathédrale seront effectuées.

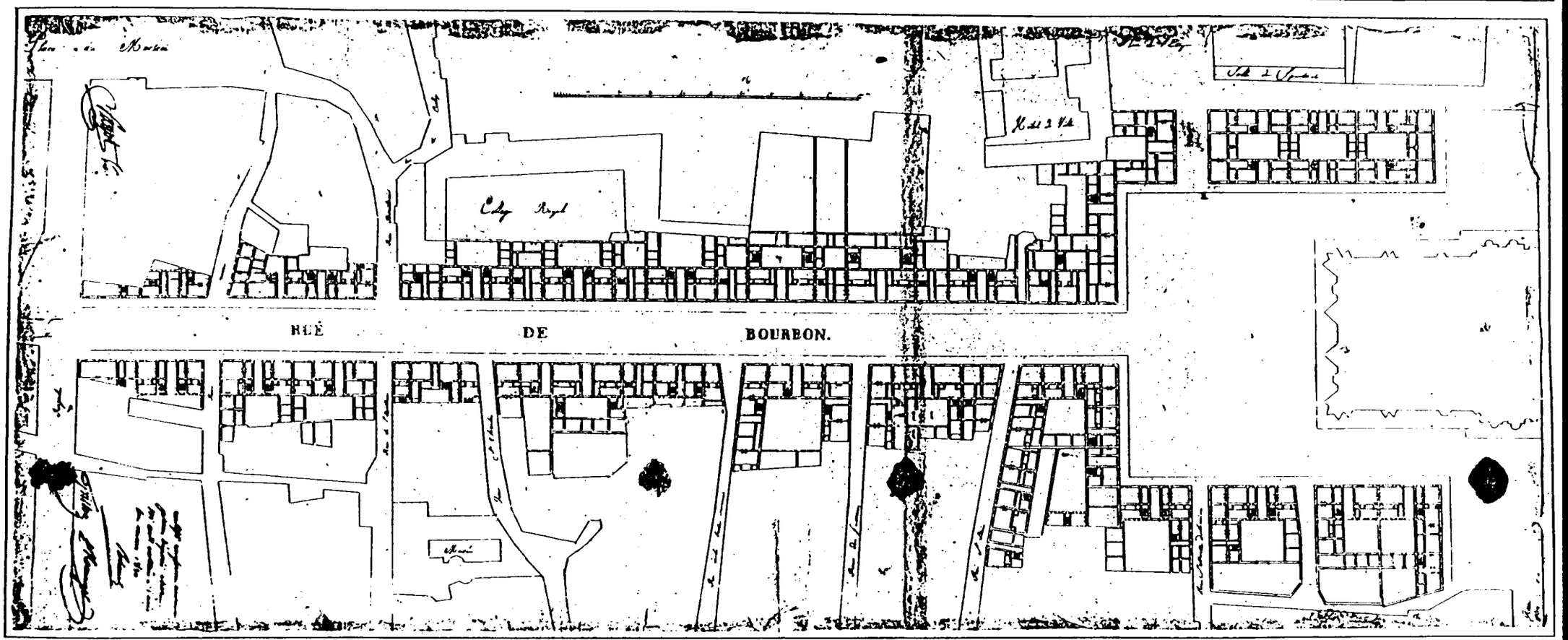
Le 18 Février et le 29 Mars 1836, le Conseil Municipal discute de l'opportunité ou non d'imposer des façades et décide finalement de lancer un concours pour la composition des plans de façade.

Le 10 Mai 1836, le conseil engage des poursuites contre la compagnie, celle-ci n'ayant pas respecté ses engagements.

Les 7 et 23 Juin 1836, le Conseil Municipal examine les propositions des différents concurrents :

---

1 - A.M. 592.
2 - A.M. 1066



RUE DE BOURBON - PLAN DU REZ DE CHAUSSEE - PAGOT ARCHITECTE

- deux projets sont primés : le projet n°5 de M.Imbault et le projet n°8 de M.Thuillier, voyer de la ville. Cependant ce sera le projet hors concours de M. Lottin propriétaire à l'angle de la place Sainte-Croix qui sera finalement retenu. Il proposait de reprendre le projet Pagot de 1830 avec de légères modifications.

Le 2 novembre 1835, la compagnie n'ayant pas été formée dans les 6 mois précisés par contrat, le Conseil Municipal se décide à résoudre le traité. L'affaire traînera deux années (1837/38) et malgré une requête en Conseil d'Etat engagée par la société, ses statuts ne seront pas homologués.

II.-.Le tracé de la rue et de la place de la cathédrale

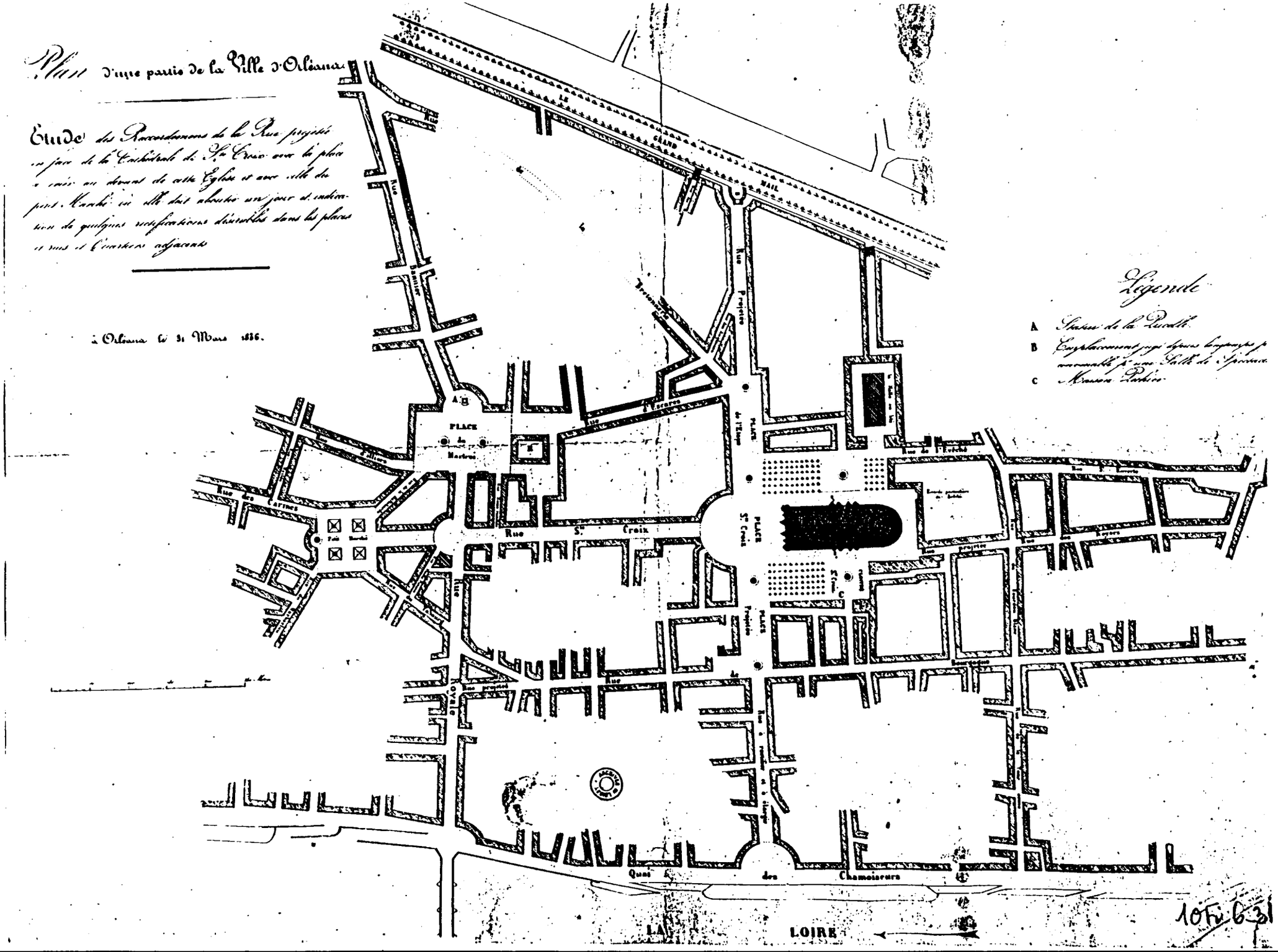
les prolongements de la rue Jeanne d'Arc, un projet toujours incomplet

Le tracé de la rue Jeanne d'Arc a été assez rapidement fixé ; en revanche ses extensions possibles ont été l'occasion d'un grand nombre de propositions. Contrairement à la rue Royale, pour laquelle seul l'emplacement du pont a pu poser problème, et quoique rapidement résolu, la nouvelle percée est l'objet, d'un côté d'un consensus sur sa nécessité, et, de l'autre, d'une programmation très fluctuante. Elle ne se définit pas dans un seul projet, mais dans une multiplicité de propositions. Ces dernières pourraient être liées, non seulement aux incertitudes de l'époque (notamment politiques), mais encore aux oppositions puissantes entres les différents intérêts des acteurs présents dans la ville, représentés ou non au niveau du conseil.

"D'après les plans dressés à cette époque, le percement de la rue de Bourbon devait se prolonger jusqu'à la rue des Carmes, dans laquelle existaient alors, comme encore aujourd'hui, plus de maisons de haut commerce que dans la rue Royale, et qui conduit en droite ligne à deux portes de la ville et à deux routes très-fréquentées.
Il suffit d'avoir considéré quelques instants l'emplacement où la rue de Bourbon vient déboucher dans la rue Royale, pour avoir la certitude que le projet actuel recevra bientôt le développement qu'il avait dans l'ancien plan, et que la rue de Bourbon, arrivée à la rue Royale, sera, avant peu, conduite jusqu'à la rue des Carmes ...

Au moyen de ce prolongement, la rue de Bourbon ne serait plus, comme on l'a dit, resserrée entre la rue Royale et la cathédrale et réduite à un service très limité. Elle conduirait à deux portes de la ville [...]. Cette entrée de la ville pourrait le disputer en grandeur et en majesté à celle que présente l'entrée par la rue Royale, et les tours de la cathédrale, aperçues d'une telle distance dans toute leur étendue, ne pourraient qu'offrir à l'oeil le spectacle le plus imposant [...].

C'est le prolongement de la rue de Bourbon de l'autre côté de la cathédrale et son débouché dans la rue Saint-Euverte, qu'il serait facile de continuer jusqu'au boulevard, sur lequel on établirait une nouvelle porte de ville et une avenue qui longerait le faubourg Bourgogne,


Plan d'une partie de la Ville d'Orléans
Étude des Raccordemens de la Rue projetée en face de la Cathédrale de Ste Croix avec la place à créer au devant de cette Église et avec celle du petit Marché où elle doit aboutir un jour et indication de quelques rectifications désirables dans les places et rues et Quartiers adjacents
à Orléans le 31 Mars 1836.
Légende
A Statue de la Pucelle
B Emplacement jugé depuis longtemps p. convenable p. une Salle de Spectacle
C Maison Pothier
LE GRAND MAIL
Rue Bannier
Rue Projetée
PLACE de l'Étape
PLACE Ste Croix
PLACE Projetée
Rue de l'Évêché
Rue des Carmes
Rue Ste Croix
Rue Royale
Quai des Chamoiseurs
LA LOIRE
10 Fi 6 31

de même que la rue Dauphine, qui a pris naissance dans une circonstance semblable, longe le faubourg Saint-Marceau. L'église Sainte-Croix se trouverait alors dans la même situation que l'église de la Madeleine à Paris, entre la rue Royale et la rue Tronchet."[1]

L'idée de prolonger la rue Jeanne d'Arc au delà de la rue Royale jusqu'à la porte de la Madeleine n'est pas évoquée à notre connaissance lors des discussions concernant le projet durant le XIXè siècle, sauf dans le projet de Château. En revanche le prolongement entre la rue Royale et la porte du marché Renard, est envisagé à plusieurs reprises:

- sur le plan soumis au Conseil Municipal en 1812;
- en 1820, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, l'évoque à propos de la traverse allant d'Angers à Briare, qui suivrait la rue Jeanne d'Arc;
- dans une notice sur les "embellissements de la ville d'Orléans datant de 1835, où l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Surville, l'incorpore au plan et régularise la place du Petit Marché.

La longue mise en place du projet de la rue Jeanne d'Arc, oblige la ville à repousser toujours l'ouverture de cette section. Elle ne sera effectivement réalisée qu'après la seconde guerre mondiale.

Dégagement de la cathédrale, le choix d'un parti pris urbain

Le dégagement de la cathédrale est une question que l'on retrouve fréquemment dans les débats autour de l'ouverture de la rue. Est-il un indice révélateur d'une prise de conscience de la valeur des Monuments anciens qui verrait le jour dans la première moitié du XIXè siècle? Question qui revient à mesurer l'importance qu'il faut donner à la place Sainte-Croix en tant que réalisation urbaine.

Les premiers plans de 1811/1812 montrent que l'idée de la place n'est pas clairement définie dans les esprits. Elle est à peine esquissée sur le plan le plus ancien; dans celui qui sert au rapport fait pour le Conseil Municipal du 10 mai 1812, il est prévu au débouché de la percée une aire en demi-cercle, à la façon du débouché de la rue Royale sur le pont. Cette pratique est fréquente au XVIIIè siècle. Sur le plan d'alignement de la ville en 1812, la figure en demi-cercle fait place à une forme rectangulaire semblable à celle qui sera en fin de compte approuvée en 1819.

Le texte de l'ordonnance Royale qui approuve le plan d'alignement de la ville, débaptise la "place Sainte Croix", et en fait une "place d'armes". Faut-il voir dans cette nouvelle dénomination la raison de la taille la

---

1- Br 365 : "De l'établissement de la rue de Bourbon et de la Pace Sainte-Croix, à Orléans, considéré dans ses rapports avec l'embellissement et la prospérité de la ville ; et projet de construction d'un square, par D.Chateau (du Loire), architecte à Paris - Mars 1830.

place, ou, au contraire, est-ce la taille qui la justifie? A moins qu'elle ne soit la marque justifiée par l'importance donné au monument. La réponse n'est pas simple à faire, mais le problème de la taille de la place devant la cathédrale demeure un enjeu entre tous les partis qui auront à en décider.

En 1820, l'ingénieur des Ponts et Chaussée proposait déjà de lui donner une taille beaucoup plus importante que celle envisagée. Pour ce faire, il démolissait entièrement l'Hôtel Dieu, il agrandissait la place du côté nord jusqu'au Palais Episcopal et il en créait une semblable du côté sud. Mais ce projet n'aboutira pas, à cette époque le déplacement de l'Hôtel Dieu, bien qu'envisagé dès 1812, n'est pas encore décidé. Dans son projet de 1830, Pagot conserve le plan approuvé en 1819. Il propose de construire sur les cotés de la place les mêmes bâtiments que ceux envisagés déjà sur la rue. Cette proposition peut effectivement aboutir, la translation de l'Hôtel Dieu étant définitivement arrêtée depuis 1827.

La Société Anonyme, reprend en 1832, l'idée d'agrandir la place. Elle prévoit, un mail planté symétriquement de chaque coté de la cathédrale, et l'ouverture de la place de l'Etape sur la place Sainte-Croix. La ville accepte le projet, mais le Ministre des Travaux Publics le refuse. En 1835, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Surville, propose dans sa Notice[1], le dégagement de la place Sainte-Croix, d'une part par la création d'une aire symétrique côté sud et d'autre part par la réalisation d'une communication directe avec la place de l'Etape. Cette dernière fait l'objet d'un débat qui porte:

- sur la manière de faire communiquer les deux places. En créant une rue, en agrandissant la place de l'Etape (ce qui demandait dans ce cas la démolition de l'Institut).
- sur les raisons de la faire; s'agissait-il de mettre en relation directe l'Hôtel de ville avec la place Sainte-Croix, et du même coup avec la cathédrale? De ménager des vues sur la cathédrale à partir de la place de l'Etape?

Cette dernière solution montre l'importance qui a pu être donnée au dégagement de la place et aux vues sur la cathédrale. En fin de compte, il sera décidé de conserver l'Institut.

Tracé de rue et ambitions

1 - Br 3988 : "Notice sur les embellissements dont peuvent être susceptibles les quartiers de la ville d'Orléans que doit réunir la rue projetée en face de la cathédrale de Sainte-Croix."

Les débats autour de cette opération, centrés sur la portion de la rue Jeanne d'Arc comprise entre la rue Royale et la place Sainte Croix, et sur l'aménagement des abords de la cathédrale, ne rendent pas compte d'objectifs clairs. L'aspect technique y prend une part importante, recentrant le débat sur les tracés, sur les cotes et sur les destructions à envisager. Les problèmes de réalisation sont, en contre partie, posés par rapport au financement de l'opération, et impliquent une option politique dans le choix du maître d'ouvrage. C'est ainsi qu'il pourrait être possible de resituer l'ensemble des tractations qui oppose la municipalité aux deux compagnies qui se sont constituées successivement autour de la "rue Bourbon". Ce débat donne une place secondaire aux partis pris urbains et architecturaux.

Le problème de la maîtrise d'ouvrage apparaît essentiel parce qu'elle focalise l'attention de l'ensemble des acteurs. Elle est immédiatement politique aussi, et cela est visible tant dans la composition des actionnaires de chacune des deux sociétés, que par les rapports entre municipalité et pouvoir centraux (ministère de tutelle). Or il apparaît une certaine convergence qui place la compagnie, au centre des intérêts d'un certain nombre de conseillers municipaux, mais aussi des membres des gouvernements centraux qui se succèdent à Paris.

> "[...]. Le percement de la rue et l'agrandissement de la place, [...], ne pouvaient manquer d'opérer bientôt un changement total sur l'aspect général de la ville et de faire de cette rue et de cette place, au moyen de développements faciles à prévoir, un véritable quartier neuf, où se réuniront les établissements publics et particuliers qui manquent à Orléans, ou qui sont disséminés dans des lieux retirés et loin de tout centre de communication". [1]

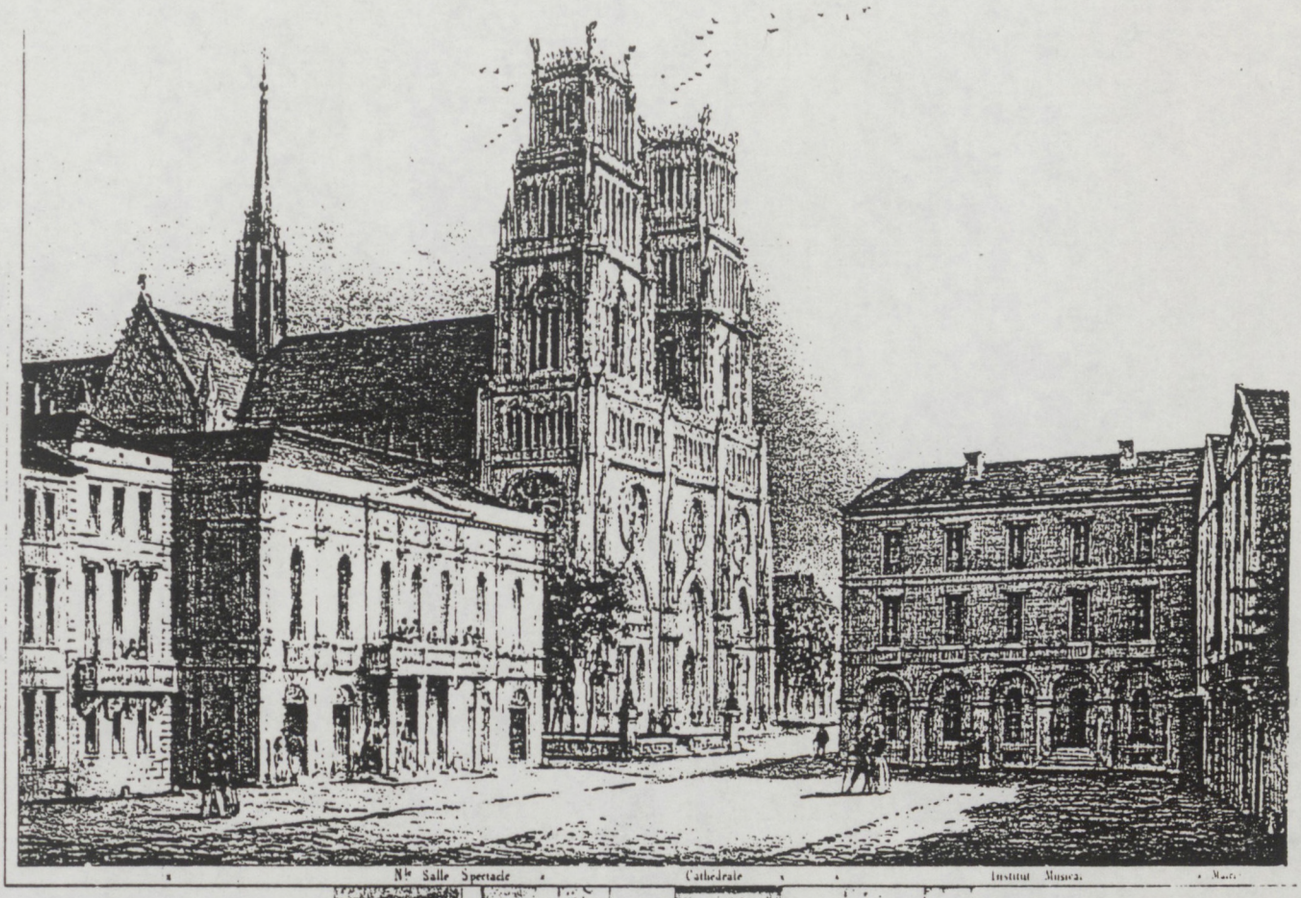
> "Dans les diverses publications, faites jusqu'à ce jour, l'entreprise de la rue de Bourbon a ete considérée sous le rapport de l'art, dans l'intérêt des proprietaires soumis à l'alignement et dans celui des bailleurs de fonds ; un point reste à examiner: considérer l'entreprise dans ses rapports avec le Conseil Municipal; [...]. [2]

Les instigateurs, qu'ils soient maîtres d'ouvrage public en tant que représentant des conseils municipaux, ou maîtres d'ouvrage prive en tant qu'actionnaires de l'une des sociétés, ont l'espoir de réaliser avant toute autre chose une bonne opération financière. Peut-on en déduire que là est le facteur décisif, c'est-à-dire l'objectif qui va définir l'ensemble des stratégies et des actions tant décisionnelles, que de résistance et de blocage? C'est sans doute en grande part cela, sans l'être, de manière manichéenne.

---

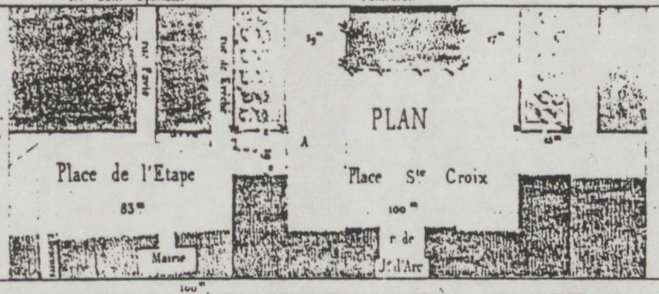
1 - A.D. B2 365 : "De l'établissement de la rue de Bourbon et de la place Sainte-Croix à Orléans, et projet de construction d'un square" par D.Chateau (du Loiret), architecte à Paris - mars 1830.

2 - A.D. Br 5516 : "Quelques réflexions sur l'entreprise de la de Bourbon à Orléans, considérée dans ses rapports avec le Conseil Municipal" - 3 avril 1830.



N°1

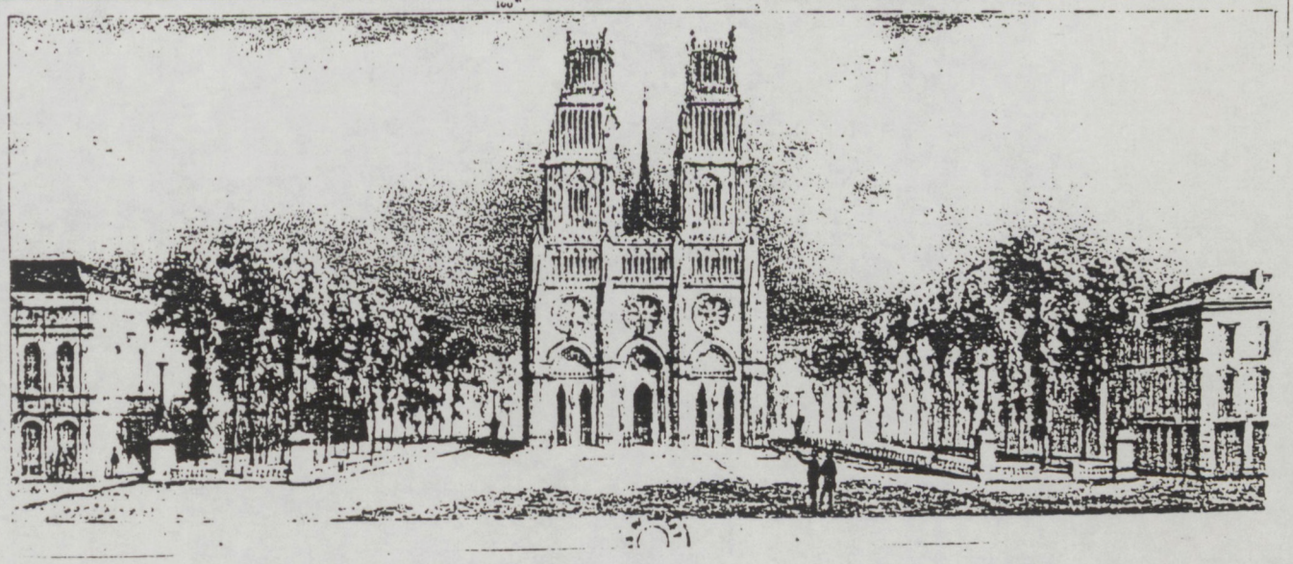
Vue générale de la Place Ste Croix, prise de la rue de Jeanne d'Arc



N°2

Vue de Ste Croix et de la Place de l'Etape, prise à l'angle de la rue Descures, après la construction de l'Institut musical et la suppression de l'hôtel-Dieu.

N°1



En effet, c'est à partir d'une opération nécessaire, dont la raison d'être fait l'objet d'un consensus, que se greffent les critères de rentabilité financière, sur lesquels se scindent les positions. Il est probable que la question du profit, c'est à dire les effets directs de l'opération et leurs répartitions sont à l'origine de la rupture. Ceci semble vrai tant dans l'immédiat, dans la répartition du profit entre la municipalité et les sociétés privées lors de la réalisation de l'opération, qu'à long terme sur les effets de l'opération sur la ville (coût des terrains, mise en valeur de ceux-ci et création d'une rente de situation, activité commerciale ou non et ses conséquences au plan de l'enrichissement des propriétaires d'abord et de la ville ensuite).
L'enjeu.des débats ne serait-il pas compris dans cette relation entre deux visées différentes, l'une la municipalité qui vise une rentabilité politique et financière à long terme et par rapport à la ville, et l'autre, les sociétés qui, en tant qu'entreprises, visent à court terme un profit immédiat solidaire de la création de la seule rue. En étirant cette hypothèse il serait alors possible d'inférer la problématique de l'embellissement, à celle d'une politique foncière, à savoir la détermination de rentes de situation. L'enjeu de la place Sainte Croix pourrait alors être limpide; ainsi il serait bon que le quartier, résidentiel, à l'écart des axes de circulation, devienne plus attractif pour la bourgeoisie possédante de la ville:

> "[...] pour donner les motifs qui font espérer cet accroissement de valeur, il suffit de considérer que cette rue deviendra la communication la plus commode et la plus fréquentée des extrémités du centre de la ville pour arriver à la route de Bourgogne, qui semble rapprocher presque tous les établissements publics, la place du Martroi, les tribunaux, le marché principal, le lycée, la mairie, la salle de spectacles, la halle future, l'évêché, la cathédrale, la préfecture, le tribunal de commerce. Toutes ces considérations doivent faire de ce quartier, le plus triste aujourd'hui, le séjour le plus vivant, par conséquent le plus recherché, et celui dont les propriétés auront le plus de valeur". [1]

III.Les compagnies

L'idée de confier l'ouverture de la rue à une société anonyme par action est émise par le conseil municipal d'Orléans dès 1820; "la compagnie de la rue de Bourbon" s'est constituée à cette époque.

> "[...] il a pensé que le plus court parti à prendre était de prêter l'oreille aux ouvertures d'une compagnie financiere qui, moyennant qu'on lui abandonne les terrains sur lesquels portera l'expropriation, se charge de payer les indemnités et de faire exécuter à ses frais toutes les constructions indiquées dans l'espace de cinq ans."

Il reste difficile de restituer l'ensemble des facteurs qui ont participé à l'adoption de cette stratégie. Le fait de confier des missions de maîtrise

1 - A.M. : Délibération du Conseil Municipal. 15 mai 1813.

d'ouvrage à des compagnies privées semble relativement courant à cette époque. Un bon nombre d'ouvertures de rues à Paris ont été réalisées de la sorte. Les sociétés ont à leur charge, l'achat des terrains, la construction, et la revente des parcelles, la municipalité ayant à gérer administrativement le dossier (autorisation d'expropriation, contrat rendant la société solidaire des objectifs des votes du conseil, etc). Toutefois à Paris les opérations ainsi réalisées concernent des terrains privés, c'est à dire que la société se forme à partir de plusieurs propriétaires qui se regroupent en elle, et qui, par le jeu des actions font appel à un capital extérieur. Apparemment dans le cas d'Orléans, les propriétaires de parcelles de terrain semblent réticents. Toutefois certains d'entres eux apparaissent dans les statuts des sociétés. Les clivages entre propriétaires que cette situation sous-tend, pourraient sans doute s'expliquer par la taille des propriété. Contrairement à ce qui se pratique à Paris, semble-t-il, c'est la municipalité qui doit motiver les opérateurs potentiels.

Lors de l'expérience de la rue Royale qui est considérée réussie sur le plan esthétique, il aura fallu plus de 20 ans pour trouver des acquéreurs, alors même que la ville jouissait d'une conjoncture florissante.

> "Que la ville d'Orléans, pour favoriser cette vaste entreprise, qu'elle ne peut exécuter par ses propres moyens prend envers la Société anonyme les divers engagemens qui suivent, savoir [...]."[1]

Au moment de la percée de la rue Jeanne d'Arc la conjoncture économique est plutôt défavorable. Cette situation peut constituer une seconde explication au recours aux bons offices d'une société qui déchargerait la municipalité du montage financier de l'opération. Cependant elle ne s'oppose pas à la première.

> "Si on livrait le Conseil Municipal à ses propres ressources, ce serait ajourner indéfiniment un Projet qui embrasse tout à la fois l'embellissement de la Ville et l'utilité de ses habitants, puisqu'il tend à produire des constructions sur un plan regulier, d'un beau style d'architecture, et dans des dimensions analogues aux proportions de la place et

1 - Avis de M.Le conseiller d'Etat, préfet du Loiret :
sur le Traité avec la Ville d'Orléans, relatif à l'ouverture de la rue du Prince-Royal; et les Satuts de la Compagnie anonyme formée pour l'exécution de ce projet - Juillet 1835.

de la Rue. à procurer des habitations commodes, et propres à attirer les étrangers qui viennent inutilement en chercher dans cette ville, où ils aimeraient à se fixer; à faire jouir la classe ouvrière de trois millions de travaux extraordinaires, dont l'exécution rendrait Orléans une des plus belles Villes du Royaume, et ferait revivre dans son sein quelques souvenirs de son ancienne prospérité."[1]

Le conseil considère que la compagnie sera plus à même d'effectuer des pressions sur les propriétaires à exproprier, notamment en imaginant des arrangements, et en les mobilisant par leurs intérêts. Il prend en compte que l'intéressement d'une société de ce type raccourcira d'autant les délais d'exécution, et surtout de vente.

"Mais le moyen doit être éloigné dans l'établissement de la rue de Bourbon, le caprice du propriétaire pouvant dans cette rue, ainsi que dans celle des potiers, les forcer à construire suivant leur goûts et suivant leur fortune de manière qu'une très belle maison pourrait être voisine d'une très laide et conséquemment détruire tous les avantages qu'on doit espérer trouver dans une rue qui serait la plus belle de la ville, la mieux située conduisant à la cathédrale, à la Préfecture, à l'Hôtel de ville, au spectacle, au marché aux grains. [...] la commission que la ville ou la Compagnie qui entreprendrait l'exécution de ce projet soit autorisé à acheter toutes les maisons. C'est le seul et unique moyen d'arriver à un résultat avantageux pour les actionnaires de cette grande entreprise"[2]

Il serait raisonnable de penser que le calcul politique n'est pas étranger a la combinaison. La municipalité peut espérer reporter les mécontentements sur les agissements de la société, notamment en ce qui concerne les surcoûts que ne peuvent manquer d'engager le respect des plans de façades définis dans le projet global. Il est également possible d'imaginer qu'au sein de la société les notables s'affronteront sans priver la municipalité de leur indispensable soutien.

"La commission estime que [...] la ville est fondée à demander qu'on l'autorise à disposer des maisons signalées sur le Plan et qu'au surplus elle ne devait point s'en remettre entièrement aux propriétaires eux-mêmes du soin de faire les constructions indiquées, sous peine de se voir contrariée à chaque pas par leur incurie et leur inexpérience, ainsi que cela lui est déjà arrivé à l'occasion du quai de Cypierre."

Cette proposition qui heurtera la susceptibilité de beaucoup de monde montre que les limites du calcul sont vite atteintes, dès lors que la liberté d'entreprendre, celle de pouvoir disposer de son bien, et le respect des

1 -Ouverture du procès verbal de la Commission d'examen instituéee par M. le Préfet, selon le voeu de la Loi du 8 mars 1810 - 3 juin 1824.

2 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.

intérêts de la collectivité rentrent en conflit. Les propriétaires seront les premiers à en sentir le poids, bien que ceci ne suppose pas une homogénéité de leurs revendications, ou de leurs intérêts:

"Rien de plus tyrannique, à les entendre, rien de plus révoltant que la mesure proposée. "

Droits et devoirs de la compagnie et de la municipalité

Le 10 mai 1825, le Conseil examine le projet d'acte de la Société et les réglements généraux de la "compagnie de la rue de Bourbon". Le projet de statuts fait à partir du rapport de M. Pagot, architecte de la Ville et du département du Loiret, définit les delais et le coût des travaux:

"Après l'entière construction des maisons de la rue de Bourbon et la place Sainte Croix, laquelle doit avoir lieu dans l'espace de cinq ans, [...]."[1]

De son côté la compagnie envisage et expose, dans un rapport adressé à la commission désignée par le conseil municipal, les dépenses auxquelles elle doit faire face:
- l'acquisition des maisons et terrains, dans une largeur de 60 pieds, pour l'ouverture de la rue, (toute la portion teintée en jaune sur le plan);
- l'acquisition des maisons et terrains pour l'agrandissement de la place;
- l'acquisition des maisons et terrains dans une largeur de 60 pieds de chaque coté, pour y construire les nouvelles maisons. (toute la portion teintée en rouge sur le plan);
- le montant des constructions à élever.

Toutes ces dépenses, d'après le rapport, sont évaluées à trois millions de francs, dont un million pour l'acquisition des terrains, et un million huit cent quarante mille pour la construction des maisons. Ces évaluations sont faites d'après le devis dressé par Pagot.[2]

Ce même rapport précise la consistance, et l'origine des recettes:
- le produit des loyers des maisons pendant toute la durée de la Compagnie;
- le prix à provenir de la vente des maisons aux différentes échéances déterminées par la Compagnie.

---

1 - Propositions faites au nom de la compagnie de la rue de Bourbon à la ville d'Orléans et transmises le 2 avril 1825, par Me Cottenet, Notaire de la compagnie à M. le Comte de Rocheplatte.
d'après le rapport fait au mois de juillet 1824, par M.Pagot, architecte de la ville d'Orléans et du département du Loiret.

2 - idem 2

Les devoirs de la compagnie vis à vis de la ville y sont définis; il en ressort que :
- la compagnie doit fournir:

> "[...] à la ville d'Orléans tous les fonds nécessaires pour, par celle-ci, acquérir par les moyens qui lui sont propres, toutes les maisons et tous les terrains nécessaires tant pour l'ouverture de la rue de Bourbon que pour l'agrandissement de la place Sainte-Croix, [...]."

- Le pavage devra être réalisé au frais de la ville

- L'architecte Pagot, est désigné pour suivre la confection de tous les plans et devis, et l'exécution de tous les travaux de toute nature

Ce premier traité n'aboutira pas. Deux versions des faits s'opposent. La première, justifie l'échec de l'entreprise par le refus, des propriétaires riverains de la nouvelle rue, de se conformer aux plans de façade, et le peu d'empressements que ceux-ci mettaient à céder des emplacements qui auraient permis à la compagnie de construire elle-même les maisons.[1] La seconde, met en cause la gestion de la compagnie, elle n'aurait pas pu, d'après le maire d'Orléans, constituer légalement son capital [2]

En 1832 une nouvelle société se met en relation avec l'administration municipale "et lui fait offre de se charger de l'ouverture de la nouvelle rue, de l'agrandissement de la place Sainte Croix et de la construction des bâtiments uniformes qui doivent la border." Cette société qui porte le nom de compagnie de la rue du Prince Royale, conclue un traité avec la municipalité le 25 août 1832.

> "Le plan de façade des maisons à construire et les devis de ces maisons, ont été dressés par les ordres et aux frais de la Compagnie. Ce plan de façade, proposé par les souscripteurs, avait été adopté par une délibération spéciale du Conseil municipal d'Orléans, du 12 avril 1831.[3]

La compagnie s'engageait, dans un délai de deux ans, à construire la nouvelle rue, à acquérir à ses frais, et pour la céder à la ville, la propriété de tous les immeubles compris dans toutes les parties sur lesquelles le tracé prévoyait des travaux, et à construire des deux côtés de la nouvelle

---

1 Selon la lettre du 4/12/1834 adressée, par M. Saulnier alors prefet du loiret, au ministre du commerce (?)
2 idem, correspondance Saulnier du 4/12/1834
3 - Avis de M.Le conseiller d'Etat, préfet du Loiret :
sur le Traité avec la Ville d'Orléans, relatif à l'ouverture de la rue du Prince-Royal;et les Statuts de la Compagnie anonyme formée pour l'exécution de ce projet - Juillet 1835.

rue, des maisons dont les façades uniformes devaient être élevées conformément au plan de décoration annexé au dit traité, et dont la Compagnie devait rester propriétaire.

> "La compagnie s'engage à ouvrir la rue selon les plans approuvés et conformément" au plan de façade". Pour les indemnisations et expropriations la ville d'Orléans subroge la compagnie."
>
> "La compagnie s'engage à terminer les travaux en deux ans et demi, excepté ce qui concerne l'agrandissement de la place du côté de l'Hôtel Dieu qui n'aura lieu que lors de la translation de l'hospice."
>
> "[...]. Après ce percement la compagnie se mettra en mesure de construire par elle-même ou des sous-traitants des maisons et Hôtels sur rue et la place de manière que ces deux-tiers au moins des maisons soient construites 10 ans après..."
>
> "La ville demeure chargée des travaux de nivellement et de voirie [...]. La ville s'engage à payer à la compagnie pendant 30 ans 120.000 francs par an". [1]

Les négociations n'aboutiront pas ; la compagnie ne sera pas constituée dans les délais. La ville décide alors de prendre à sa charge la réalisation de la rue.

Le recours aux compagnies, et l'abandon de la formule

Il semble difficile de déterminer avec précision les raisons d'une stratégie qui durant près de quinze ans va considérablement ralentir le cours des opérations. On peut noter l'existence d'une relative insistance du pouvoir central par l'intermédiaire du préfet, qui tentera tout au long de cette période d'engager le conseil municipal sur cette solution. Une étude plus fine des conseils d'administration des sociétés pourrait rendre compte de "relations" qui lient ces membres aux membres des gouvernements aux partis et associations politiques. C'est du moins ce qui ressort à la lecture des professions et titres des principaux membres de la seconde société.

> "Sûrs de l'appui du Gouvernement, nous comptons aussi, Monsieur le Maire, sur le vôtre, sur celui du Conseil Municipal, et nous nous trouverons heureux de pouvoir réclamer une part de la gloire qui lui reviendra pour l'exécution de cette belle et utile entreprise, impatiemment attendue par tous les habitants, et spécialement par la classe ouvrière." [2]

---

1 - Statuts de la Société anonyme formée pour exécuter l'agrandissement de la place Sainte-Croix, le percement de la rue du Prince Royal à Orléans, et la construtiton desdites rue et place ; et constituée par acte devant Mr Casimir Noël et son collègue, notaires à Paris, en date du 13 février 1832.

2 - Lettre de la compagnie à Monsieur le Maire, signé du Duc de Doudeauville, présidents de la compagnie.doc. A.M. 592 (?)

On peut noter également, que l'ensemble des considérations du préfet concerne le développement de la ville notamment par ses répercussions en terme d'emploi[1] et de ressources pour la collectivité:

> "Considérant qu'indépendamment de la grande utilité de la nouvelle Rue et des constructions projetées, les sacrifices que la ville s'impose seront grandement compensés par l'accroissement d'une population plus ou moins riche ou aisée que doivent attirer de nouvelles habitations élégantes et commodes au milieu d'Orléans, ainsi que la plus grande consommation qui résultera de la présence d'un grand nombre d'ouvriers employés aux travaux de ces constructions, par conséquent par l'augmentation des produits de la perception des droits d'octroi sur les objets de consommation, et notamment sur les materiaux qui seront introduits dans la ville; [...][2]".

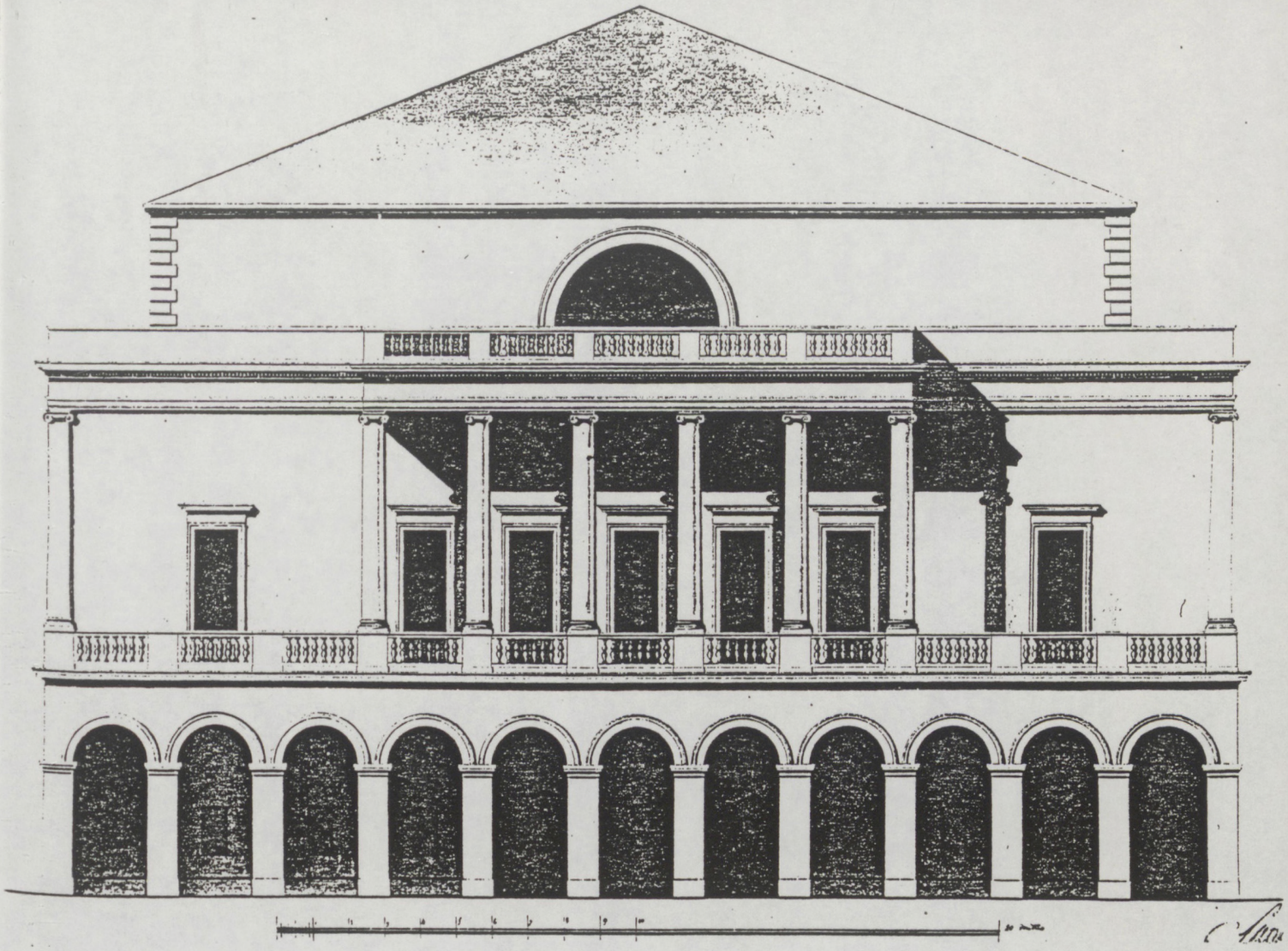
Le calcul économique et politique semble déterminant dans les différentes propositions de contrôle de la maîtrise d'ouvrage. Le système de délégation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'oeuvre regroupées au sein d'une même structure, semble trouver un écho relativement favorable auprès des représentants du pouvoir central. Mais cela ne semble pas aller sans problème, puisque le traité liant la commune aux compagnies sera dénoncé (une fois) par le ministère du commerce. Il semble que plus que toute autre chose, la rupture entre les deux parties, commune et compagnie, puissent s'expliquer par le décalage des objectifs, beaucoup mieux que par une mésentente sur les moyens à mettre en oeuvre.

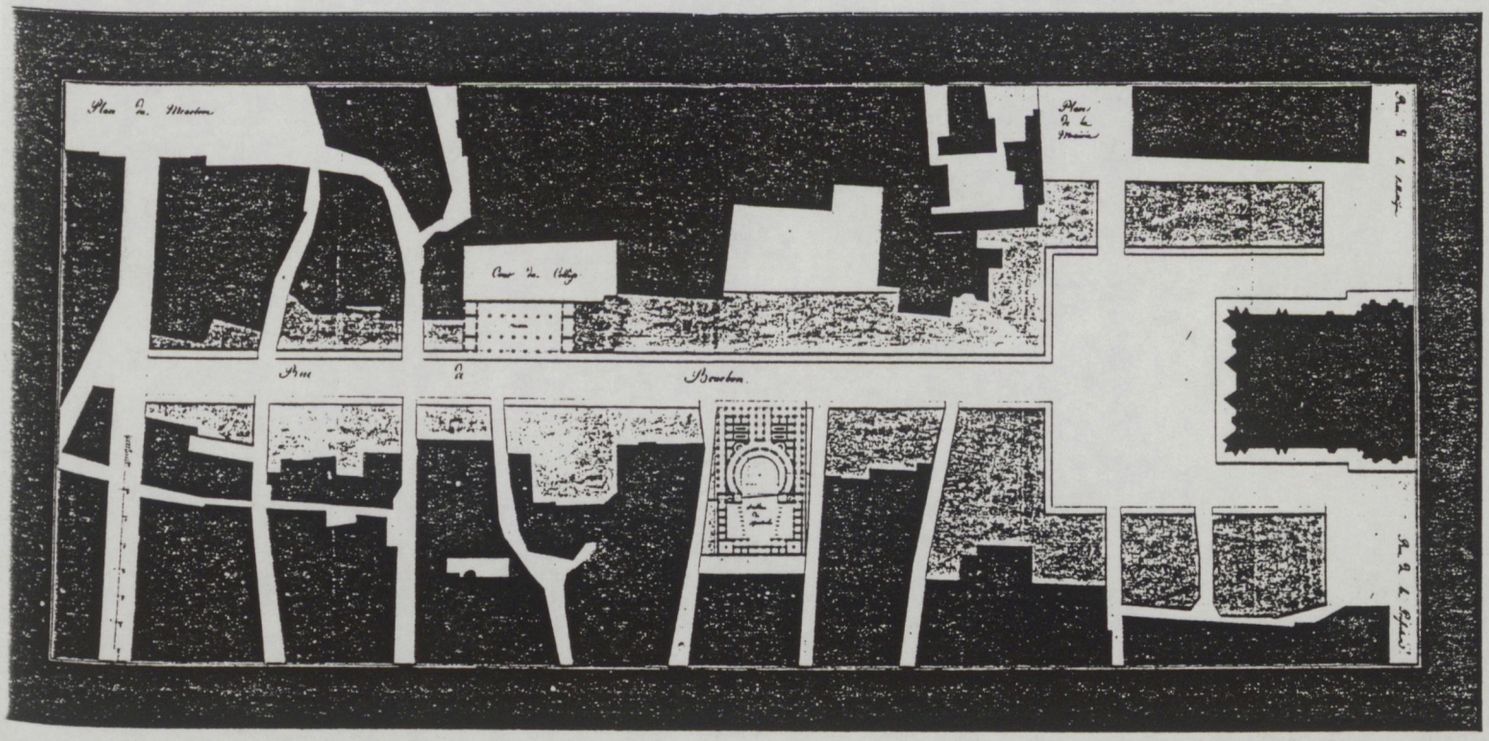
Le pourrissement de la situation rend définitivement caducs les calculs des propriétaires. Les constructions incluses dans le périmètre de l'opération sont frappées d'interdits depuis 1819. "le concours des propriétaires riverains est assuré par l'intérêt évident qu'ils ont à sortir de la position qu'ils ont aujourd'hui"; cette remarque du préfet Saulnier pour convaincre de la nécessité d'entamer les travaux avec le concours de la compagnie de la rue du Prince Royale peu convaincre d'un calcul à long terme contre les propriétaires. Du point de vue de la municipalité, compte tenu de la durée des tractations, il s'agira bien moins d'une stratégie que d'une opportunité à saisir, de réaliser l'opération sur ses propres crédits pour se dispenser des contradictions posées par l'intervention d'une société dont l'intérêt, caricaturé, se résume à la seule comptabilité de ses profit.

---

1 - Ce problème est clairement exposé lors de l'ouverture du procès verbal de la Commission d'examen instituée par M. le Préfet (3 juin 1824). cf. note p.53

2 - Extraits de "l'avis approbatif du projet de traité relatif à l'ouverture d'une nouvelle rue dite du Prince Royal, à Orléans", préfet du loiret, le 4 décembre 1834.





PROJET DE THEATRE RUE DE BOURBON PAR PAGOT ARCHITECTE

IV.-.Le projet et la construction des bâtiments

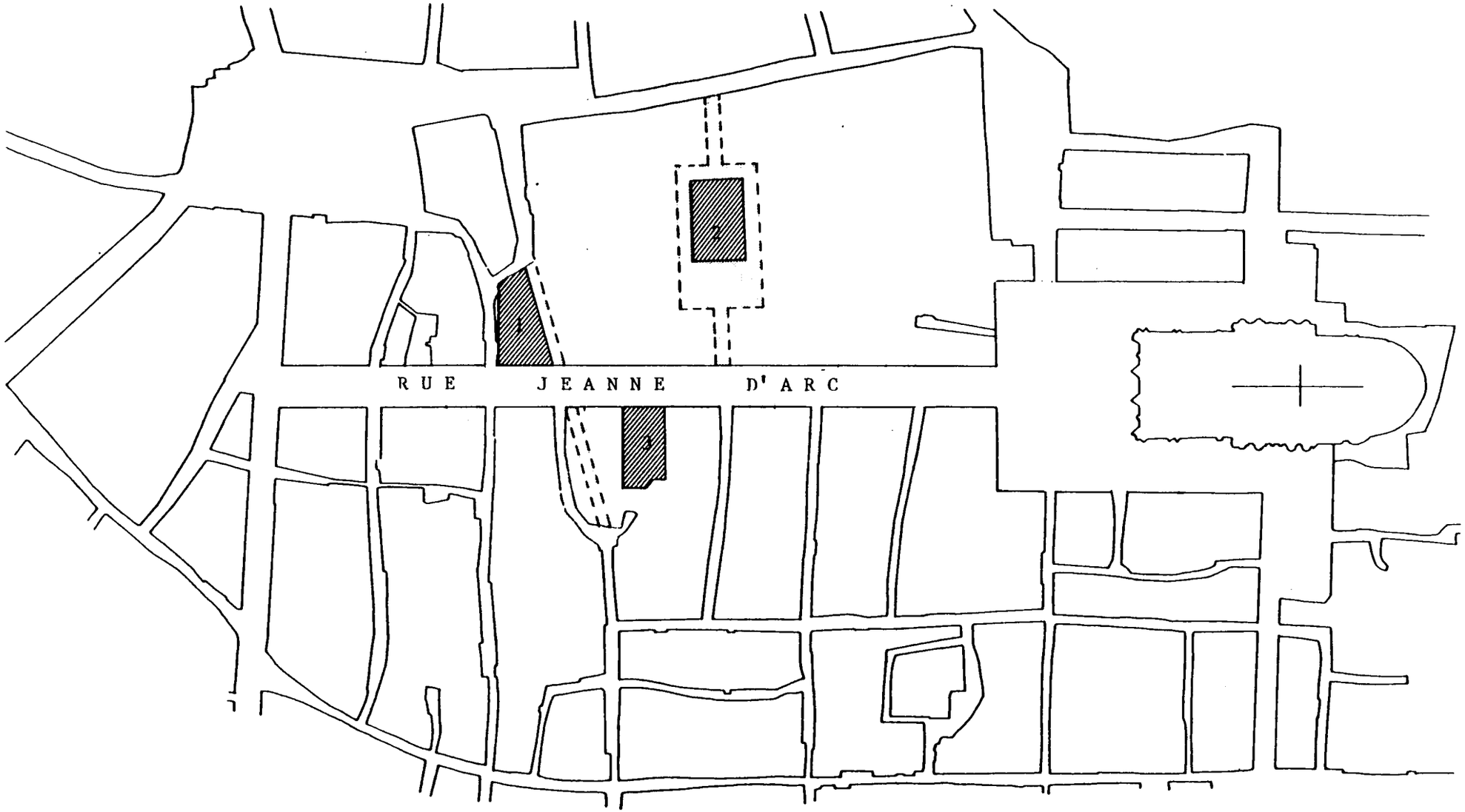
La rue est pensée dès l'origine uniformément, par la reproduction d'un unique modèle de façade. Elle se présente comme une pièce d'architecture urbaine. Le respect de cette condition a pu être facilité par la remarquable stabilité des acteurs, de la conception du projet, au démarrage de la construction. La nouvelle percée est conçue, en bien des points sur le plan architectural, à l'image de la rue Royale. A l'exemple de cette dernière elle doit tirer l'essentiel de ses effets, de son uniformité. Les propositions faites pour les bâtiments qui bordent la rue et la place Sainte Croix, concernent principalement les coûts, et notamment les économies à faire sur les décorations.

les équipements

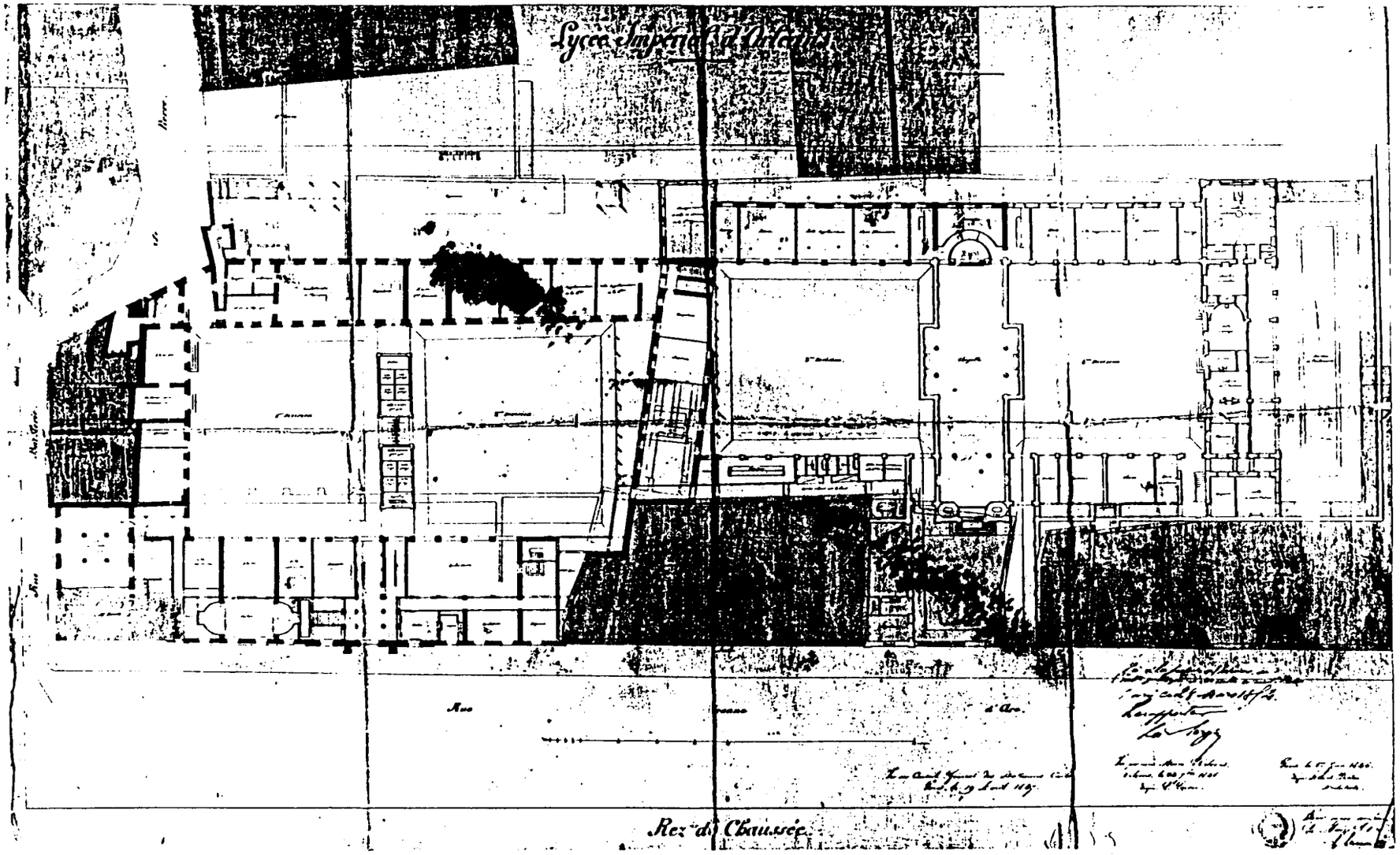
La rue Jeanne d'Arc et la place Sainte Croix forment un axe institutionnel. L'ensemble concentre des équipements très valorisants, le théâtre, la bourse et l'Institut musical. L'implantation de ces équipements nécessite le déplacement d'établissements vitaux mais nettement moins valorisants, l'Hôtel Dieu, et le Collège. Ces questions, qui posent le rapport des équipements à la rue, présupposent une équivalence de "dignité" entre le "peuplement de la rue" et les activités qui pourraient s'y fixer. L'enjeu, dans le débat qui s'ensuit, demeure la valorisation de l'opération sur le plan économique, à savoir que cette dimension appartient à la rente foncière.

Le théâtre est installé place de l'Etape dans l'ancienne chapelle Saint-Michel, face à l'Hôtel de Ville. Elle avait été achetée en 1792 par une société commanditée par l'architecte-voyer de la ville Benoît Lebrun. La façade est réalisée en 1793, les travaux s'achèveront en 1810. Le théâtre n'appartient pas à la ville, mais celle-ci reconnait assez rapidement l'intérêt de disposer d'une troupe sédentaire, et d'en contrôler les représentations; à partir de 1825 elle lui alloue une subvention.

La salle étant mal dotée, et non conforme, la construction d'un théâtre municipal est alors envisagée. Plusieurs projets sont établis dont il reste de substantielles traces. Le théâtre y est implanté à côté du collège, ou sur l'autre côté de la rue. Un des derniers projets le situe face à la cathédrale, à l'emplacement de l'ancienne raffinerie Pilté. Finalement le Théâtre restera dans la Chapelle Saint-Michel, où des travaux seront effectués entre 1850 et 1853. La ville finira par racheter les locaux en 1864.



RUE JEANNE D'ARC - PROJETS D'EMPLACEMENTS POUR LE THEATRE



PLAN DU REZ DE CHAUSSEE DU COLLEGE RUE DE BOURBON ET PROJET D'EXTENSION - 1846

Avec la question du théâtre, se pose le problème de la reconstruction du collège. Son transfert avait été demandé une première fois par le recteur en 1836. Deux ans plus tard le ministre de l'Instruction Publique limite l'opération à son agrandissement. La ville se range à cet avis, et envisage de réaliser les travaux en achetant la parcelle de M. Hureau (n°729). Le premier projet présenté à la commission des Bâtiments civils en 1845 est refusé en raison, de l'enclavement de la parcelle, et de sa position dans la ville. Finalement cet emplacement faute de mieux sera conservé.

La construction des bâtiments à usage d'habitation: la question des façades

En 1820, l'architecte Pagot fait une première proposition d'ensemble des constructions de la rue. Les plans et les élévations ne nous sont pas parvenus ; toutefois il en reste une bonne description dans un rapport signé par l'architecte lui-même et destiné à la municipalité[1]: Ce rapport est assez détaillé sur les fonctions des constructions à réaliser, ainsi que sur les décorations à adopter pour en diminuer le coût sans atteindre l'importance de la rue.

> "Les locations les plus certaines, celles qui exigent le moins de dépenses pour la décoration au compte des propriétaires, sont celles des magasins, que les locataires embellissent naturellement. Ainsi il convenait donc d'adapter pour le rez de chaussée une décoration telle, qu'on peut y établir des magasins et des portes cochères, qui cherche encore à disposer le rez de chaussée de manière que l'on voudrait y établir des portes ou, des croisées en denier puissent se construire dans les renfoncements que formeraient les arcades, renfoncement que je propose être de 50 centimètres. Ce qui n'altèrerait en rien le caractère d'architecture adopté pour les élévations des maisons, cette décoration du rez de chaussée embrasse les ouvertures nécessaires pour éclairer les entresols ; les portes bâtardes donneraient entrée aux allées dans lesquelles se trouveraient placés les escaliers qui conduiraient aux différents étages de ce bâtiment pour les maisons à loyer."[2]

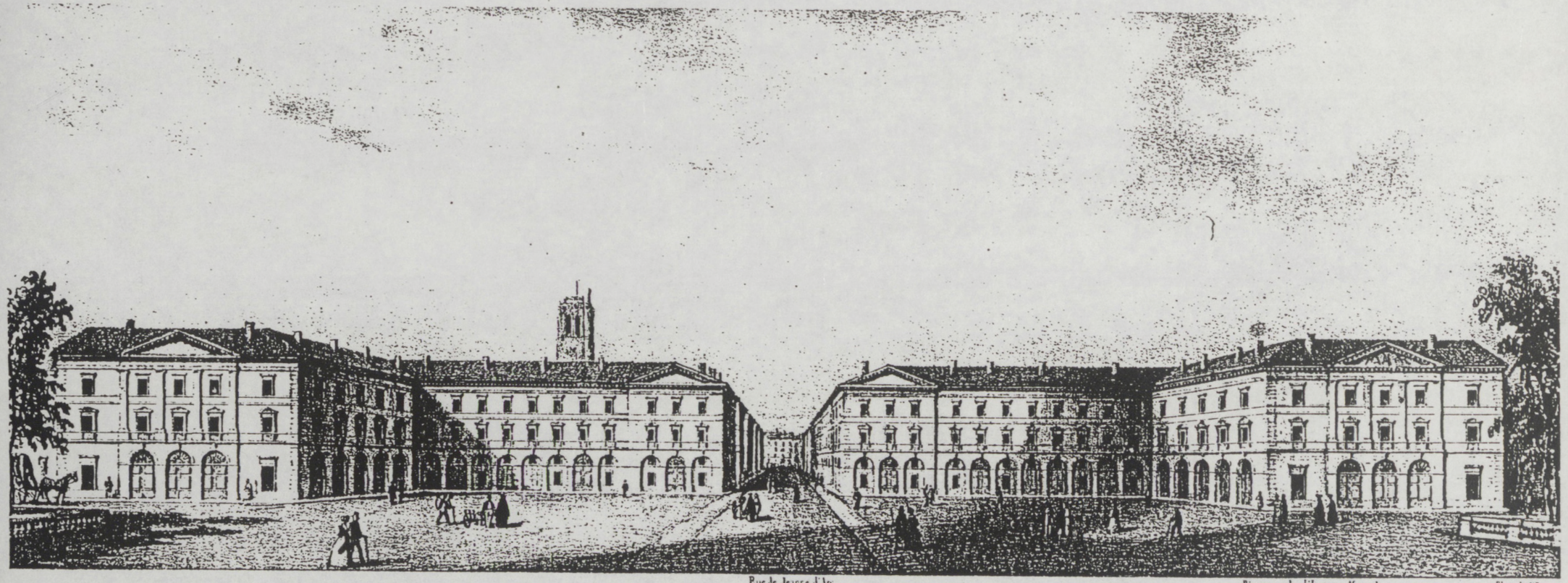
Quelques indications sont données sur l'organisation internes des niveaux;

- une cave subdivisée en caveaux;
- en rez de chaussée: un magasin, un petit salon, une cuisine, un office, un foyer;
- entresol : deux à trois chambres avec feu, une cuisine , un office et un foyer pour le logement du premier étage;

---

1 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.

2 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.



VUE DE LA PLACE SAINTE CROIX PRISE DE LA CATHEDRALE

PAR L'ARCHITECTE PAGOT

65b

- au premier : un appartement constitué d'une antichambre, d'une salle à manger, d'un salon de compagnie, d'une chambre à coucher, et de deux autres chambres;
- au second : une version moins luxueuse du premier, la cuisine y est intégrée;

et les coûts :

- façades:	1 950 000 francs
- acquisition des terrains:	450 000 francs
Total:	2 400 000 francs

La distribution est reconduite à l'identique pour toutes les maisons. Afin de réaliser une opération relativement économique, les matériaux provenant des démolitions pourront être réemployés dans les nouvelles constructions; même si parfois de telles solutions nuisent à la qualité de l'opération:

> "[...] mais j'aurais nui peut-être à l'exécution d'un projet que j'ai dû concevoir sur un plan simple et facile à exécuter. "

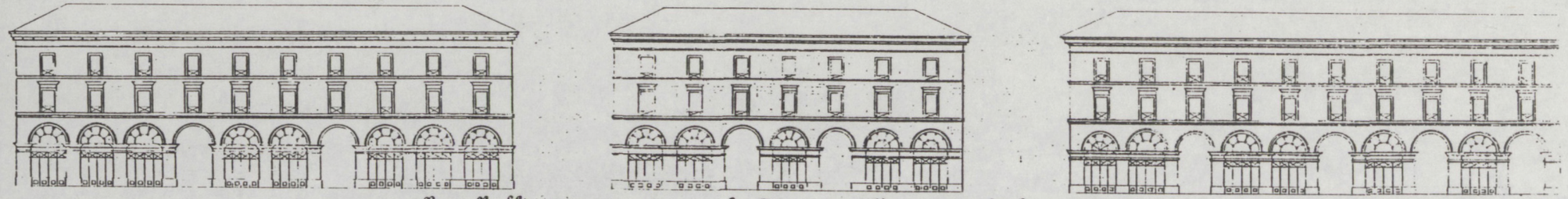
En mars 1830 un nouveau projet signé Château est soumis au conseil municipal:
- de nouvelles élévations sont proposées pour la Façade des Maisons de la rue de bourbon; les façades sont continues à deux niveaux sur rez de chaussée et entresol. Les commerces et les entrées alternent au niveau inférieur.

A la suite alterneront des séries de projets, tous relativement semblables dans leurs grandes lignes :

- Projet de rue et place en face de Sainte Croix, maison sur la rue, maison de commerce, élévation, coupe et plan daté du 12 avril 1831. Les façades y sont continues, à deux niveaux sur rez de chaussée et entresol. Ces derniers sont composés d'arcades régulières, où alternent boutiques et entrées. Ce projet est adopté par le conseil municipal dans sa séance du 12 avril 1831; ce même architecte avait déjà fourni en février 1831, une "vue perspective de la nouvelle rue à ouvrir à Orléans en face de la cathédrale".

Elévation principale du Square: face sur la Rue de Bourbon à Orléans

Mars 1830. Chateau



Nouvelle élévation proposée pour la Façade des Maisons de la Rue de Bourbon.

NOUVELLE ELEVATION POUR LA RUE DE BOURBON PAR CHATEAU ARCHITECTE MARS 1830

- L'architecte Pagot fournira également une "Vue de la place Sainte-Croix prise de la cathédrale"; dans laquelle les façades sont continues à deux niveaux sur rez de chaussée avec entresol à arcades.

La ville s'interroge sur la régularité des façades, et pose le problème de son utilité pratique (séance du 18 février 1836). Elle lance un concours pour tenter de régler le problème des façades de la place, et de la rue. Dix architectes répondent à cet appel. Ces projets restent généralement des variations de celui de 1831, à l'exception de deux qui suppriment les arcades du rez-de-chaussée.

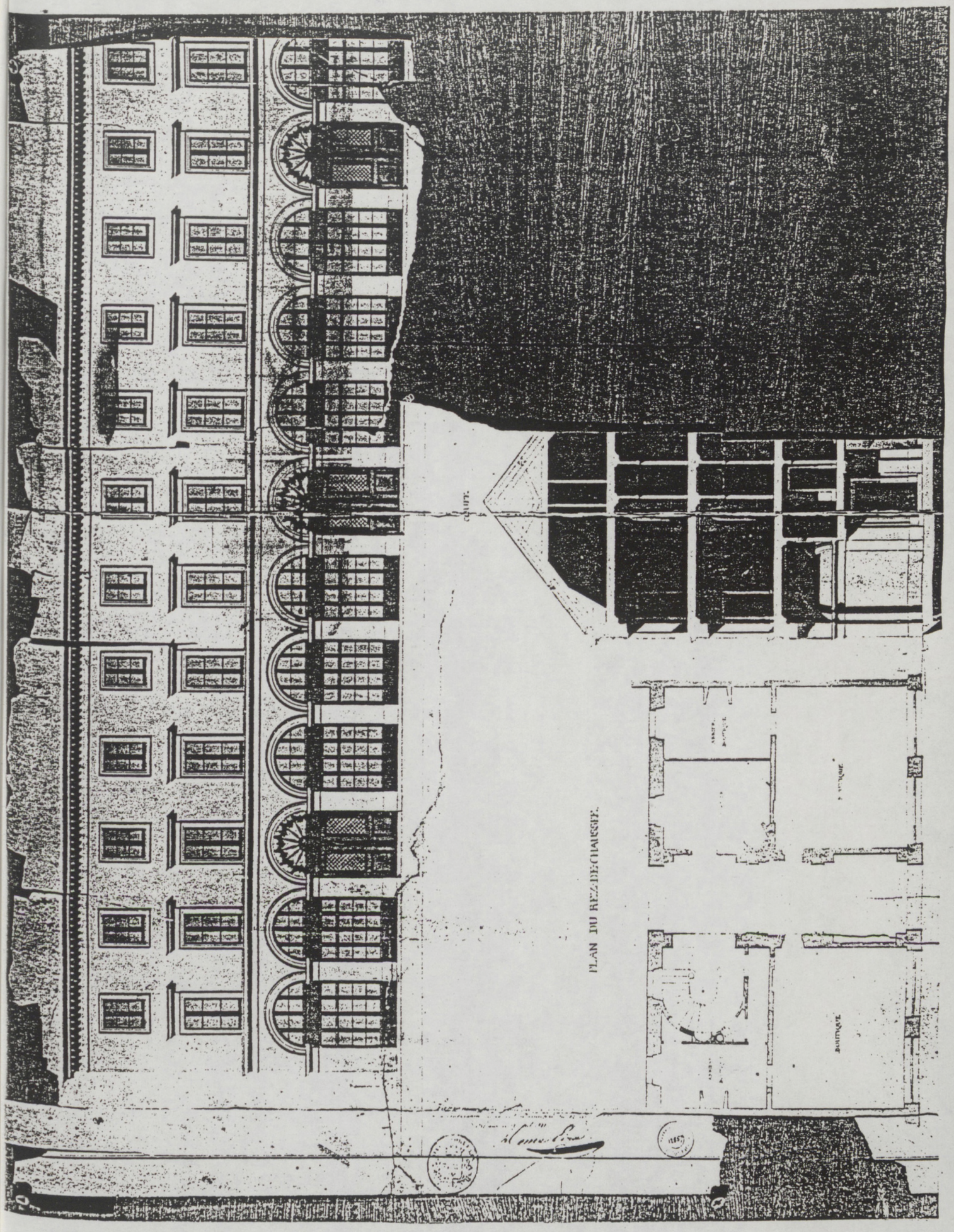
> "[...] un concours est ouvert pour la composition de deux plans de façade, dont l'un serait applicable aux maisons qui sont à édifier sur la place de Sainte-Croix, et l'autre à celles qui doivent border la rue à ouvrir sur une largeur de 20 mètres en face de la cathédrale." [1]

Le programme en est très précis:
- hauteur: jusqu'à l'entablement de 14 à 16 mètres maximum; pour l'entresol il est fixé à 2,60m au minimum,
- pour le rez de chaussée devront être prises "des dispositions d'une application également facile aux maisons de commerce en détail et aux maisons bourgeoises". Il est question alors d'adopter des principes d'organisation relativement polyvalents, qui n'entravent pas les utilisations ultérieures. La destination des locaux n'est pas encore connue dans le détail.
- "Les plans proposés seront établis dans l'hypothèse d'une façade dont l'étendue est de 12 mètres pour un terrain de 20 mètres de profondeur."

L'histoire de la rue fait apparaître une certaine focalisation du projet sur le problème des façades. Elles y prennent une assez grande importance. La question posée est celle de la rue définie dans une certaine mesure comme un seul objet, et donc de manière unitaire. Ce premier principe semble s'opposer aux principes adoptés lors de la réalisation, à savoir l'affectation non rigoureusement déterminée des bâtiments qui résultent de la position des propriétaires: ces derniers revendiquent la liberté d'usage, légitimée d'ailleurs par le titre de propriété. Ce débat est d'importance puisqu'il est au centre des difficultés que rencontre la municipalité dans la réalisation de l'opération (notamment par rapport aux compagnies, à la résistance des propriétaires).

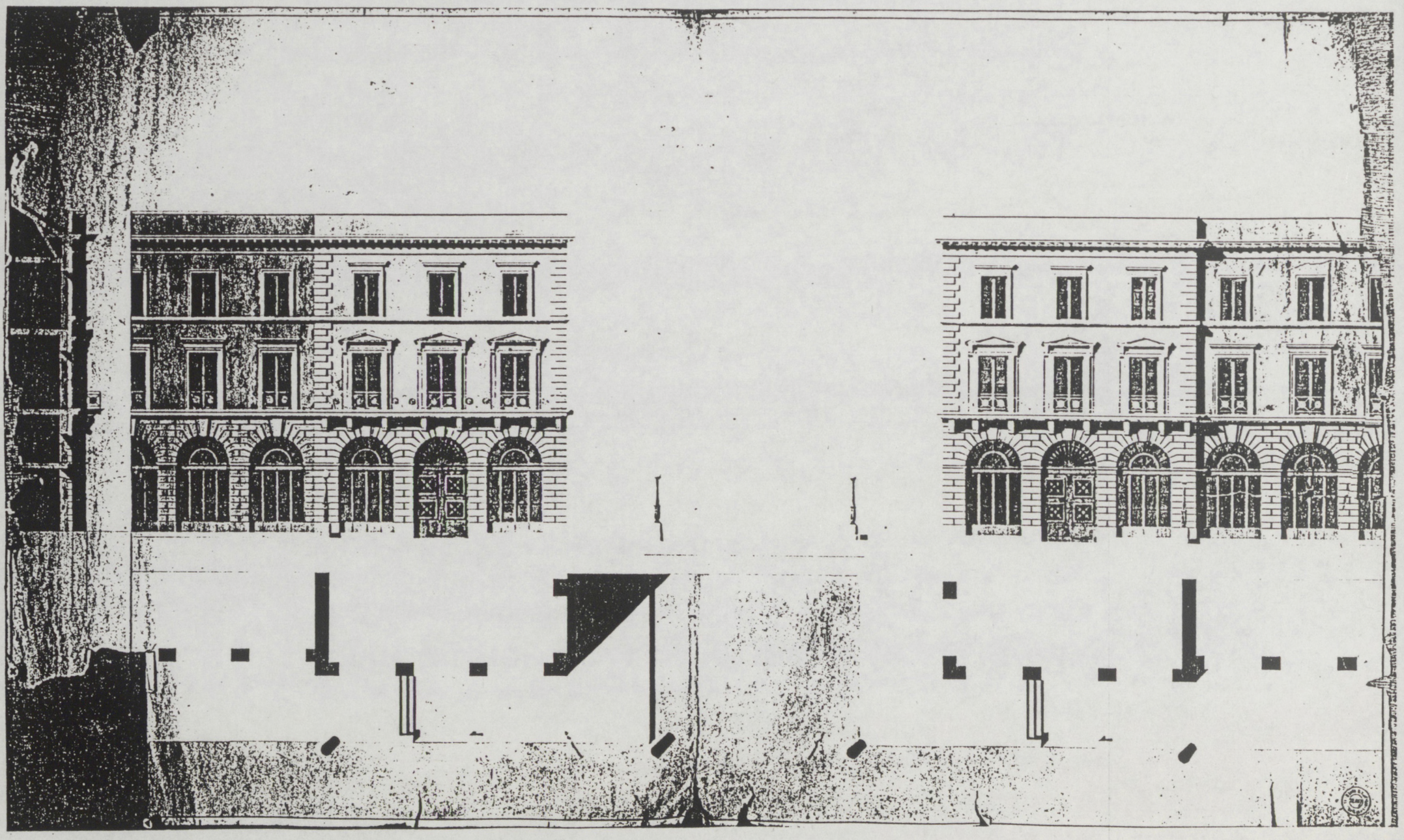
Jusqu'en 1832, la rue est prévue comme un tout, un ensemble unitaire. Tous les projets élaborés jusqu'à cette date, présentent des élévations continues. Dès 1813, un découpage de l'opération est prévu, mais qui

1 - A.M. 1066.



PROJET DE RUE ET DE PLACE EN FACE DE SAINTE CROIX

MAISON DE LA RUE - MAISON DE COMMERCE - COUPE, PLAN ET ELEVATION - 1831



PROJET DE RUE ET DE PLACE EN FACE DE SAINTE CROIX

n'intéresse que le niveau de la mise en oeuvre proprement dite (achat des terrains, démolitions, revente et construction des bâtiments). La mise en oeuvre supposait la détermination de façades uniformes auxquelles étaient tenus de se conformer ceux qui bâtiraient dans cette rue.

A l'origine l'idée des façades uniformes tout au long de la route, supposait la participation et l'accord des propriétaires et des futurs constructeurs. Les plans sont élaborés pour que ces derniers s'y conforment. Mais dans ce choix n'apparaissent à aucun moment les moyens que se donnent les autorités administratives pour le faire respecter.

En 1820, le plan de Pagot ne précise que des dispositions d'ordre général :

"Les maisons à construire devant présenter rez de chaussée, entre-sol, premier et second étages, ont été présumées devoir se composer, sur une façade de huit mètres, terme moyen pris pour point de départ,

1° - au rez de chaussée, d'un magasin, salon à la suite, cuisine et bûcher;

2° - à l'entre-sol, de deux et trois chambres à feu, d'une cuisine, d'une office et d'un bûcher, pour le logement du premier étage;

3° - au premier étage, d'un appartement comprenant une antichambre, une salle à manger, salon de compagnie, chambre à coucher, cabinet, garde-robe et deux autres chambres;

4° - au deuxième étage, d'un appartement distribué comme le premier, mais ayant sa cuisine au même étage; [...]."

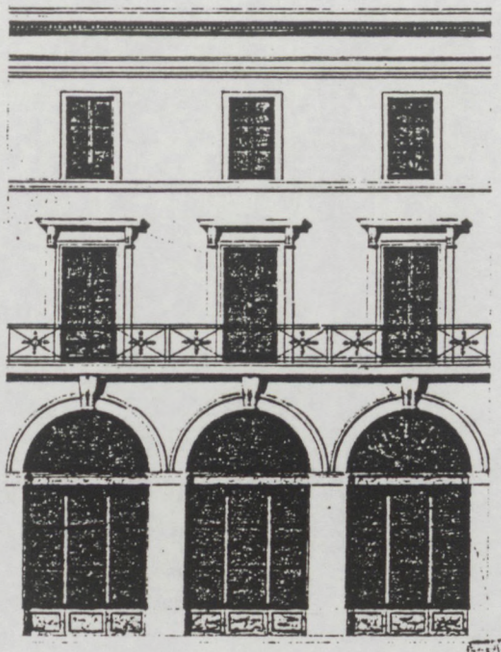
Le projet de Pagot suggère une division des lots sur la base d'une unité de 8 mètres. Pagot reprend son projet et présente en 1830, un projet dessiné du plan du rez de chaussée de la rue et des façades:

- le découpage parcellaire ne s'appuie pas sur le parcellaire existant mais sur une redistribution complète; seuls sont conservés les fonds de parcelles;
- les types de distribution des logements, au nombre de deux, sont déterminés par la profondeur des parcelles: si elle est peu profonde, les escaliers sont de part et d'autre de l'entrée sur cour. Dans le cas de parcelles profondes, les escaliers sont positionnés en retour d'ailes;
- les façades présentent deux types d'ouverture : une grande et une petite. Cet artifice de composition permet de jouer sur la taille des pièces intérieures en fonction des besoins, sans pour cela atteindre à l'uniformité générale de la rue.

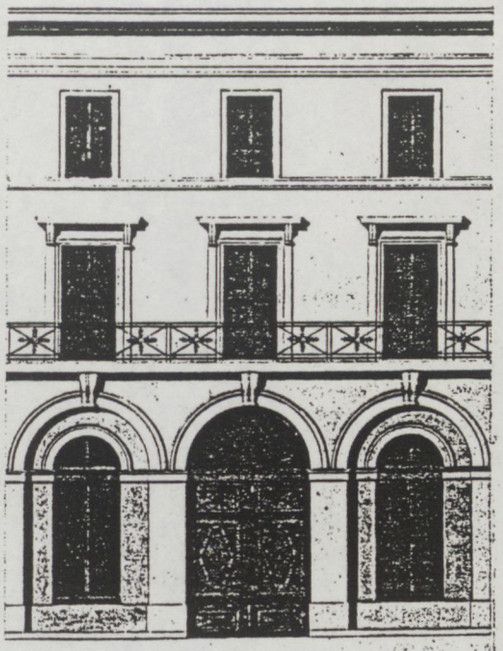
RUE ET PLACE PROJETÉES EN FACE DE S.te CROIX À ORLÉANS.

ÉLÉVATIONS SUR LA RUE.

MAISON DE COMMERCE.

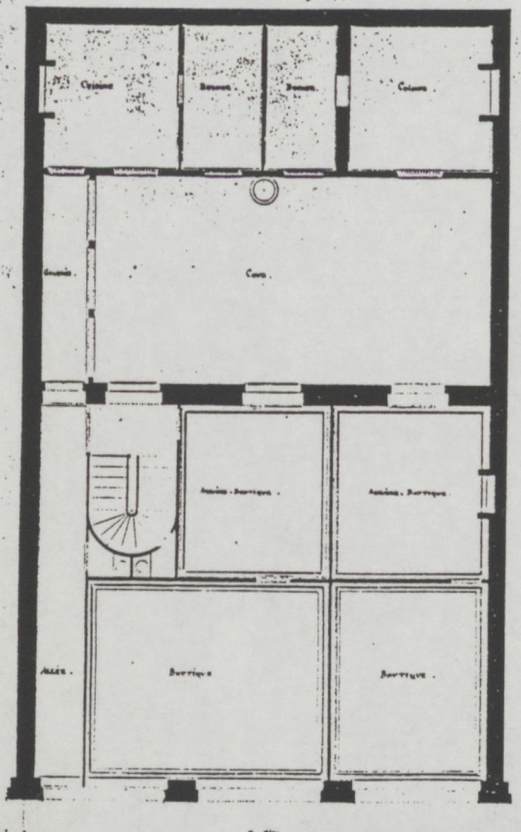


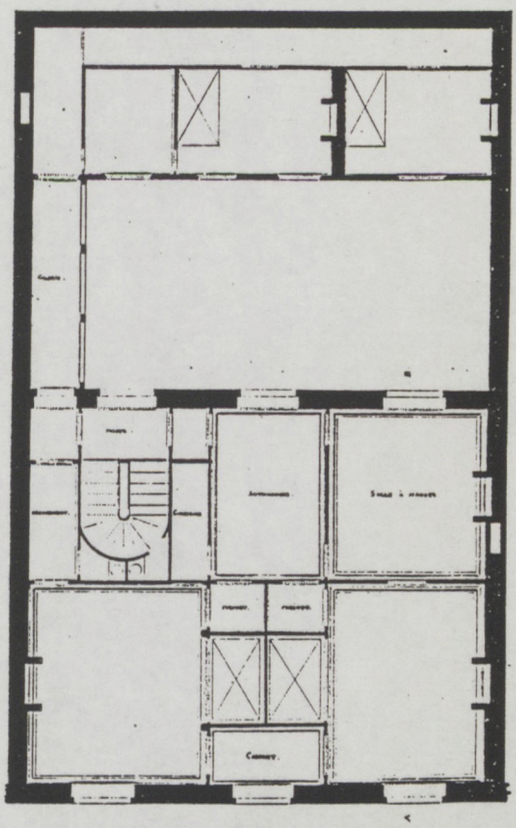
MAISON BOURGEOISE.



RUE ET PLACE PROJETÉES EN FACE DE S.te CROIX À ORLÉANS.

MAISON DE COMMERCE.





RUE ET PLACE PROJETÉES EN FACE DE Ste CROIX À ORLÉANS.

ÉLÉVATIONS SUR LA RUE.

MAISON DE COMMERCE.

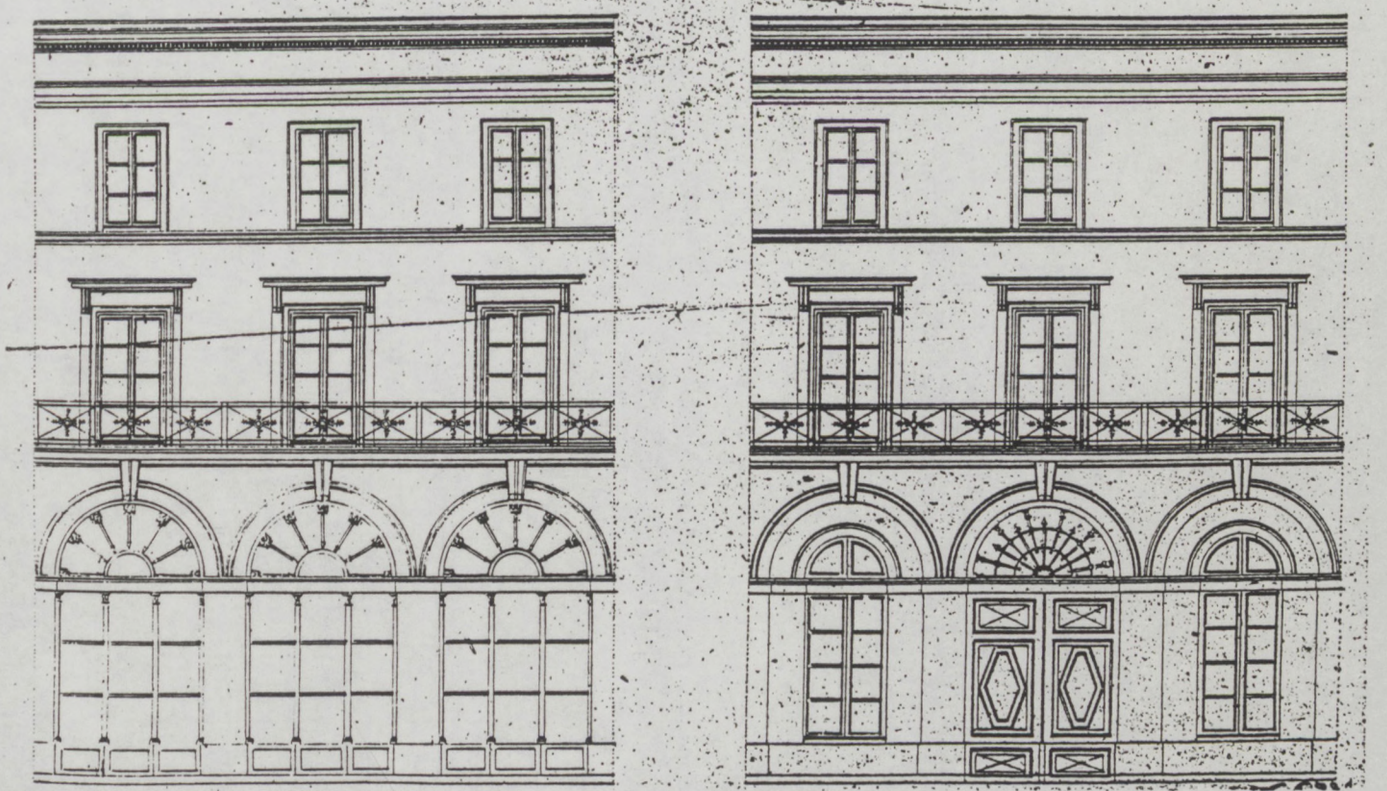
MAISON BOURGEOISE.

RUE ET PLACE PROJETÉES EN FACE DE Ste CROIX À ORLÉANS.

ÉLÉVATIONS SUR LA RUE.

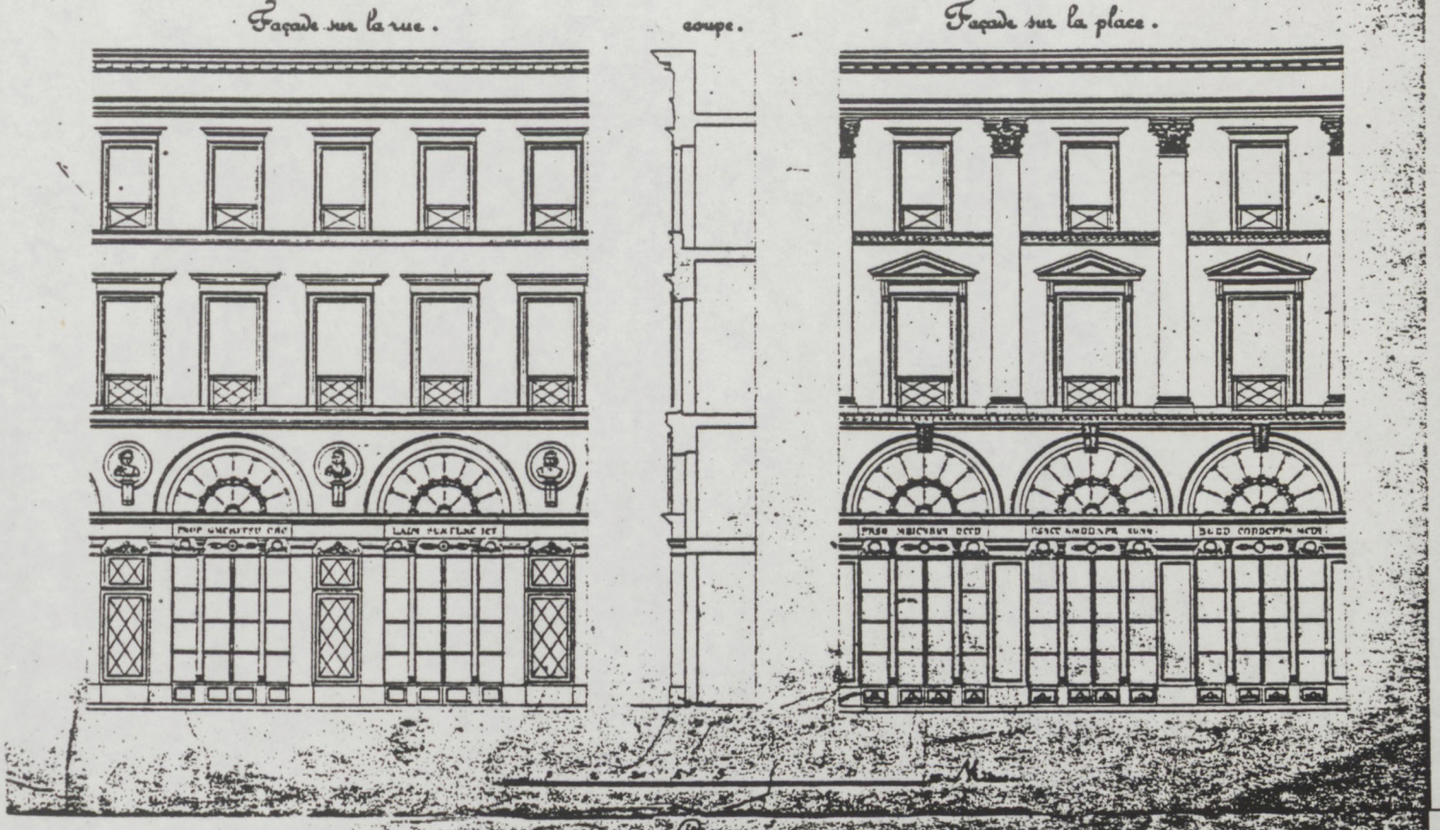
MAISON DE COMMERCE.

MAISON BOURGEOISE.



Projet

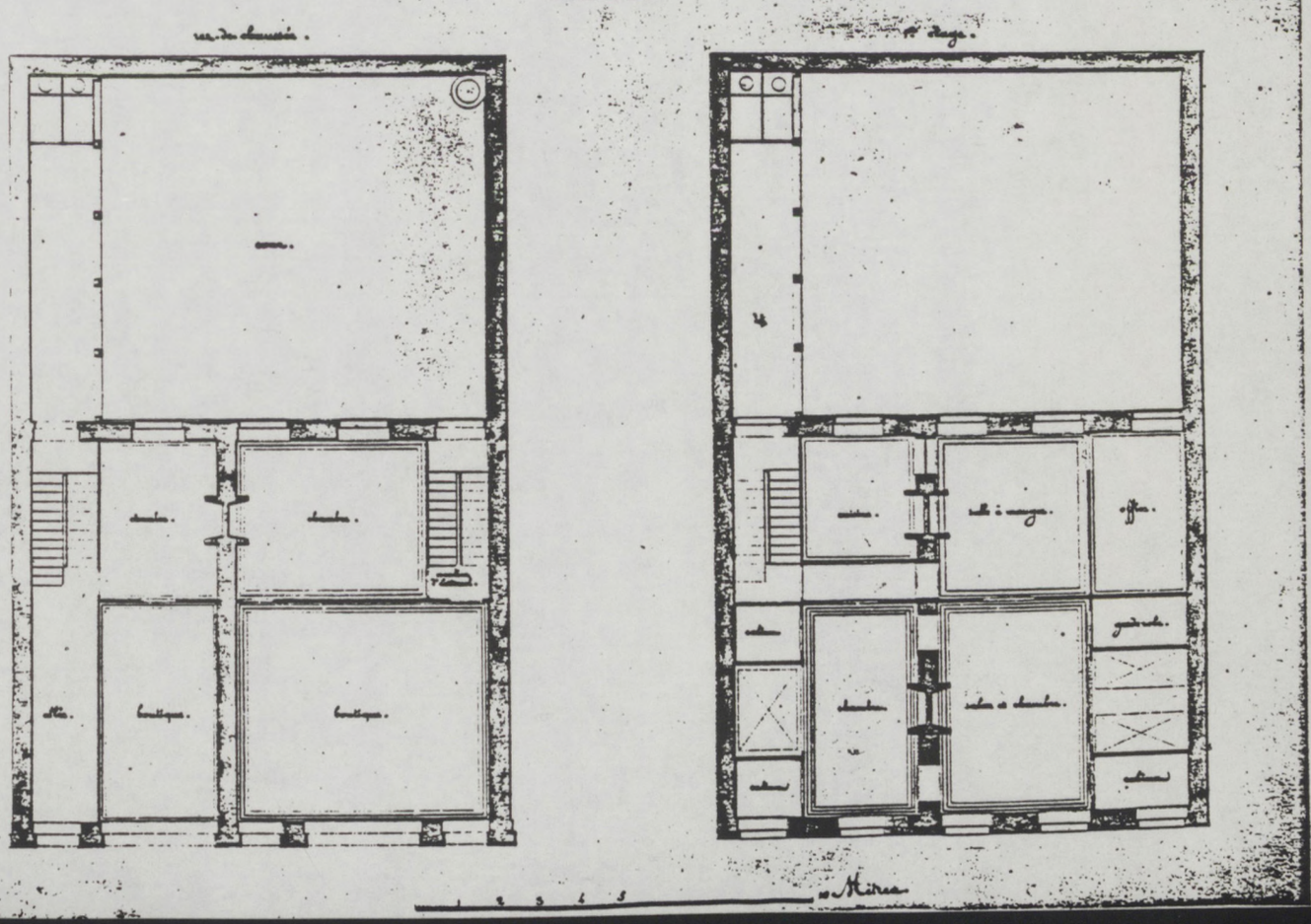
Place et Rue en face de St. Croix à Orléans.



Projet

Place et Rue en face de St. Croix à Orléans.

Maison sur la rue.



La réalisation

La ville décide d'opérer sur le mode utilisé pour la rue Royale en achetant les terrains touchés par l'emprise de l'opération, de les diviser en lots et de les revendre:

> "Plus le Conseil Municipal a réfléchi sur la différence des résultats obtenus par l'administration de 1752 et celle de 1770, plus il s'est convaincu de la nécessité de suivre jusqu'au bout l'exemple laissé par la première."[1]

Si le principe est adopté, la question du financement n'est en rien réglée. Le recours aux compagnies, qui devaient assurer le préfinancement de l'opération ayant échoué, la ville propose de recourir à l'emprunt et de réaliser la percée par ses propres moyens.

Le 1er Mars 1836 la ville propose l'ouverture d'un emprunt de 500.000 francs à 4% remboursable en 5 ans pour l'acquisition des terrains. Après l'enquête d'utilité publique, le Conseil Municipal examine le 19 septembre 1838, l'acquisition directe par la municipalité de l'ensemble des parcelles concernées, et de faire valoir ses droits d'expropriation. Dans la même année elle soumettra le projets aux entreprises, et étudiera leurs différentes propositions.

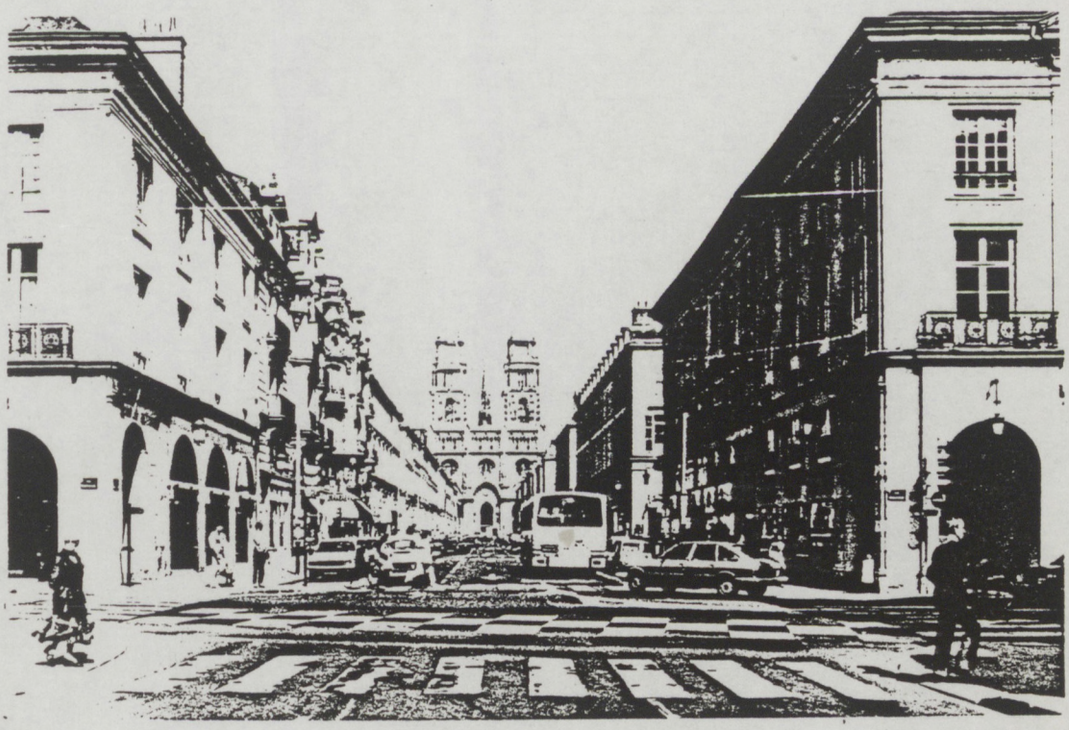
Dans sa séance du 10 mai 1839, le Conseil Municipal décide que les terrains ne pourront être aliénés par la ville :

> "Sans qu'il soit imposé l'obligation de se conformer à des hauteurs de cordeau et d'élévation, à un emploi de matériau conforme à ceux de la maison bâtie par M.Lotin et à une uniformité de façades quant aux maisons de la place. Chaque propriétaire devra soumettre son projet à l'administration."

Les 7 et 28 Août, le Conseil Municipal prend des mesures pour "encourager et activer de nouvelles constructions soit sur la place Sainte-Croix, soit des deux côtés de la rue percée":
- la municipalité renonce à percevoir les droits de voirie dus à raison des constructions projetées;

---

1 - "Rapport de l'Architecte sur la rue à ouvrir en face du portail de l'Eglise Cathédrale de Sainte- Croix" - Département du Loiret - Ville d'orléans - février 1820, signé Pagot.

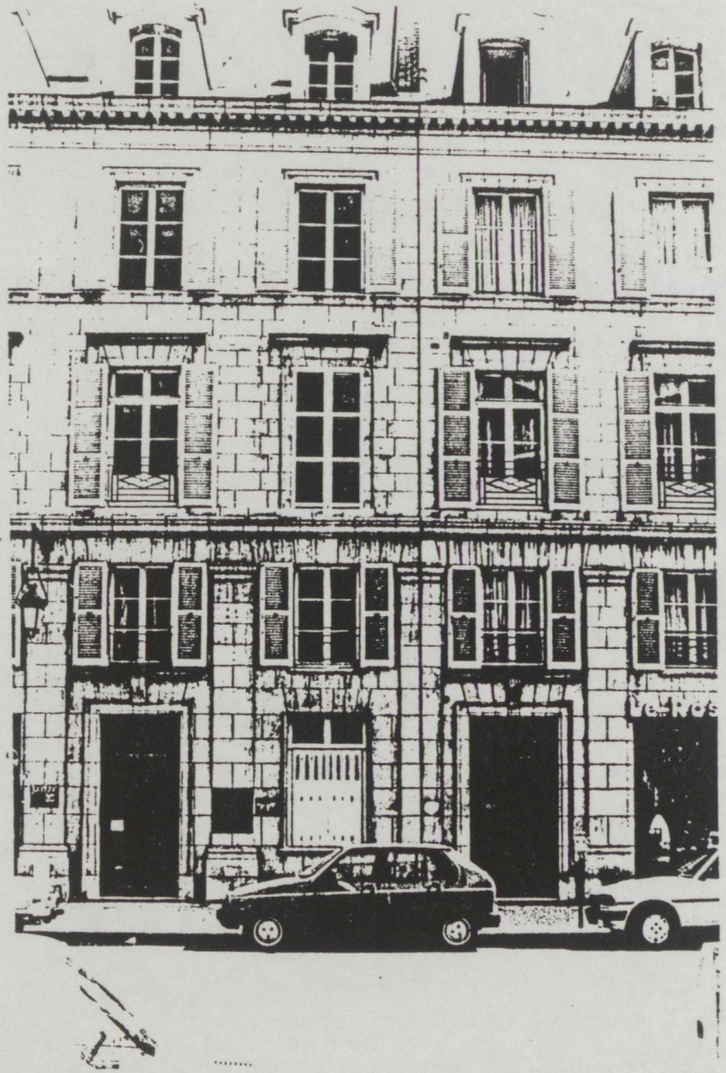


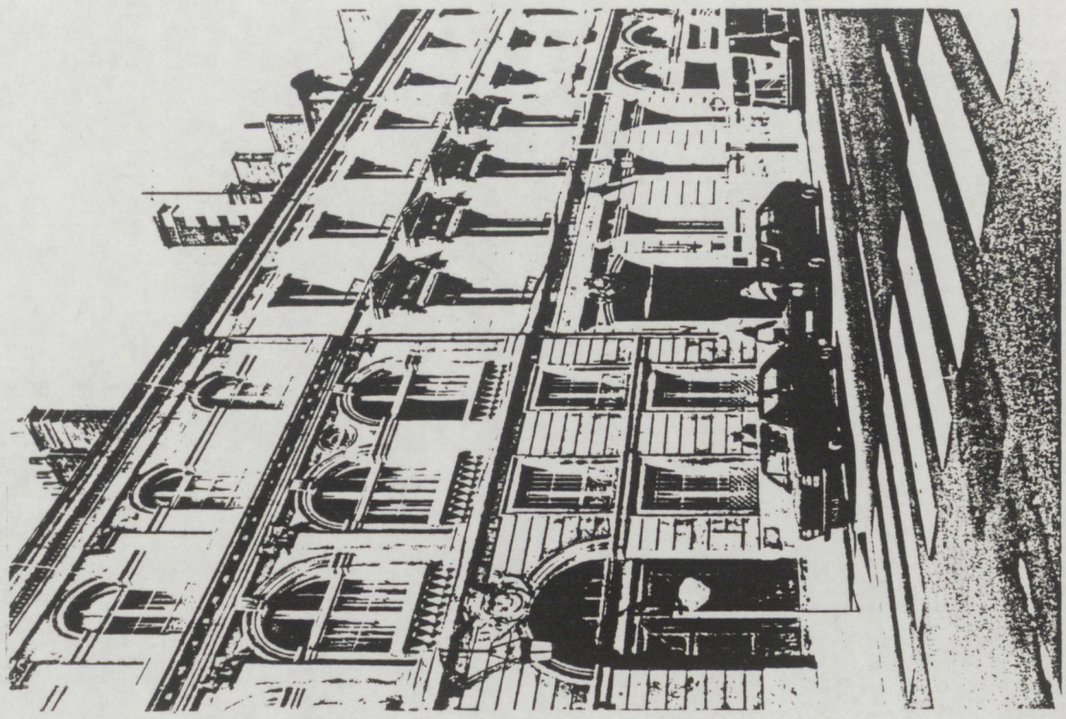
VUES DE LA RUE JEANNE D'ARC DEPUIS LA PLACE DU MARTROI ET DU PARVIS DE LA CATHEDRALE

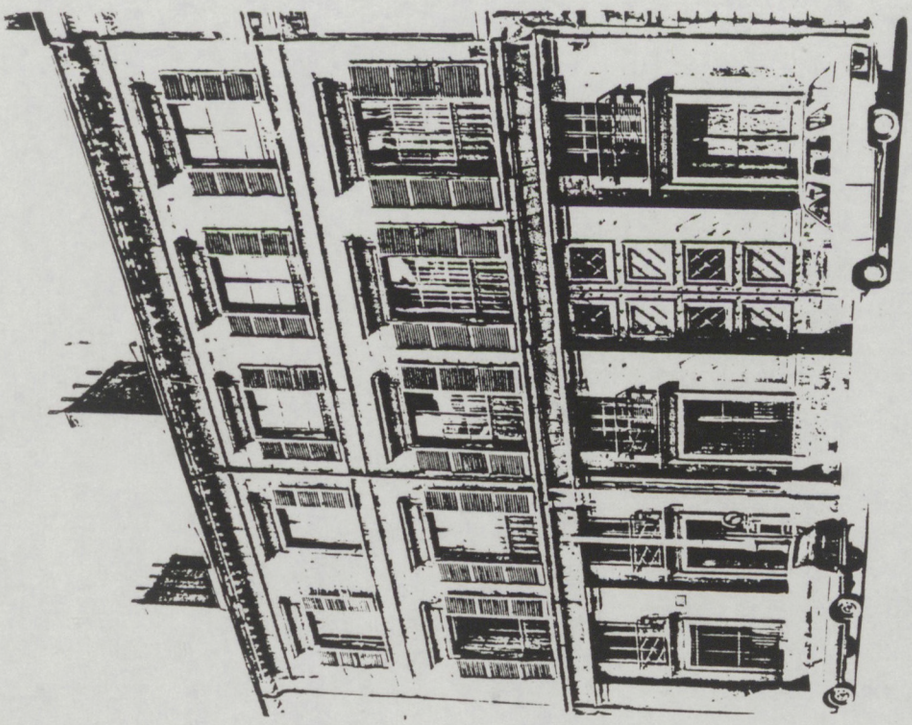
- la municipalité accorde à "tous les propriétaires constructeurs qui avant, le 1er janvier 1843 se conformeront en construisant soit pour la hauteur de cordeau et d'élévation, soit pour l'emploi des matériaux aux plans adoptés par la ville, une indemnité, soit en argent soit en terrain qui ne pourra excéder 100 francs par mètre courant de façade sur la place ou sur la rue."

Le 10 octobre 1839, un emploi du temps des travaux est dressé; en 1840 la liste des maisons à acquérir est établie, le 14 février 1843 les travaux pour l'élargissement de la rue Tillersac commencent.

RUE JEANNE D'ARC







RUE JEANNE D'ARC

D.-.LE PARCELLAIRE ET LE BATI

I - Les modifications du parcellaire

Pour l'analyse du parcellaire nous disposons de 3 plans :
- le cadastre ancien (vers 1830), malheureusement peu lisible par son graphisme qui confond le bâti et les limites parcellaires, figure le parcellaire précédant la percée de la rue Jeanne d'Arc.
- un plan de Pagot datant de 1824, indique les maisons à acquérir "pour la construction des maisons de la rue de Bourbon", le numéro des parcelles touchées, et fait état d'une liste de propriétaires "récalcitrants".
- un plan non signé, trouvé à la Bibliothèque Nationale, distingue les parcelles supprimées par deux sortes de numéro. Il mentionne également le nom des propriétaires.

A ces plans nous ajouterons le cadastre de 1969, qui comporte certaines modifications ultérieures, en particulier, celles qui sont dues à la guerre et à la reconstruction. Elles concernent les deux îlots entre la rue Royale et l'actuelle rue Sainte Catherine, côté sud. Dans l'ensemble on observe une grande concordance entre ce plan et les parties non modifiées de celui de 1830. Ainsi les regroupements de parcelles sont facilement repérables. On considérera donc le parcellaire actuel de la rue Jeanne d'Arc comme celui d'origine (sauf pour la partie reconstruite après la guerre), les regroupements parcellaires qui auraient pu intervenir depuis n'en modifiant pas fondamentalement le caractère.

Le parcellaire ancien

Il apparaît au premier coup d'oeil très hétéroclite :
- parcelles étroites et profondes sur la rue de l'Eguillerie (future rue Sainte Catherine) - 5m de large sur 20m de profondeur - elles correspondent à une activité commerçante marquée (ancien axe Nord/Sud de la ville avant la percée de la rue Royale);
- des petites parcelles carrées -6x6m- environ, adossées à des parcelles plus importantes (rue des Hennequins, côté sud), ou adossées à des parcelles perpendiculaires (rue des Eperonniers). Il pourrait s'agir d'habitations avec boutiques en rez de chaussée;

RUE JEANNE D'ARC - ANCIEN PARCELLAIRE ET OUVERTURE DE LA RUE

- des parcelles larges (9 à 17 mètres environ) et peu profondes (13 à 17 mètres). Elles devaient être attenantes aux logements bourgeois, voire, aux petits Hôtels particuliers. (rue des Hennequins, rue des Eperonniers, rue des Goulières);
- des parcelles très grandes sur lesquelles sont bâtis le collège royal, l'Hôtel Groslot (Hôtel de ville), la raffinerie Pilte. Elles sont réservées aux équipements ou aux activités.

Le parcellaire nouveau

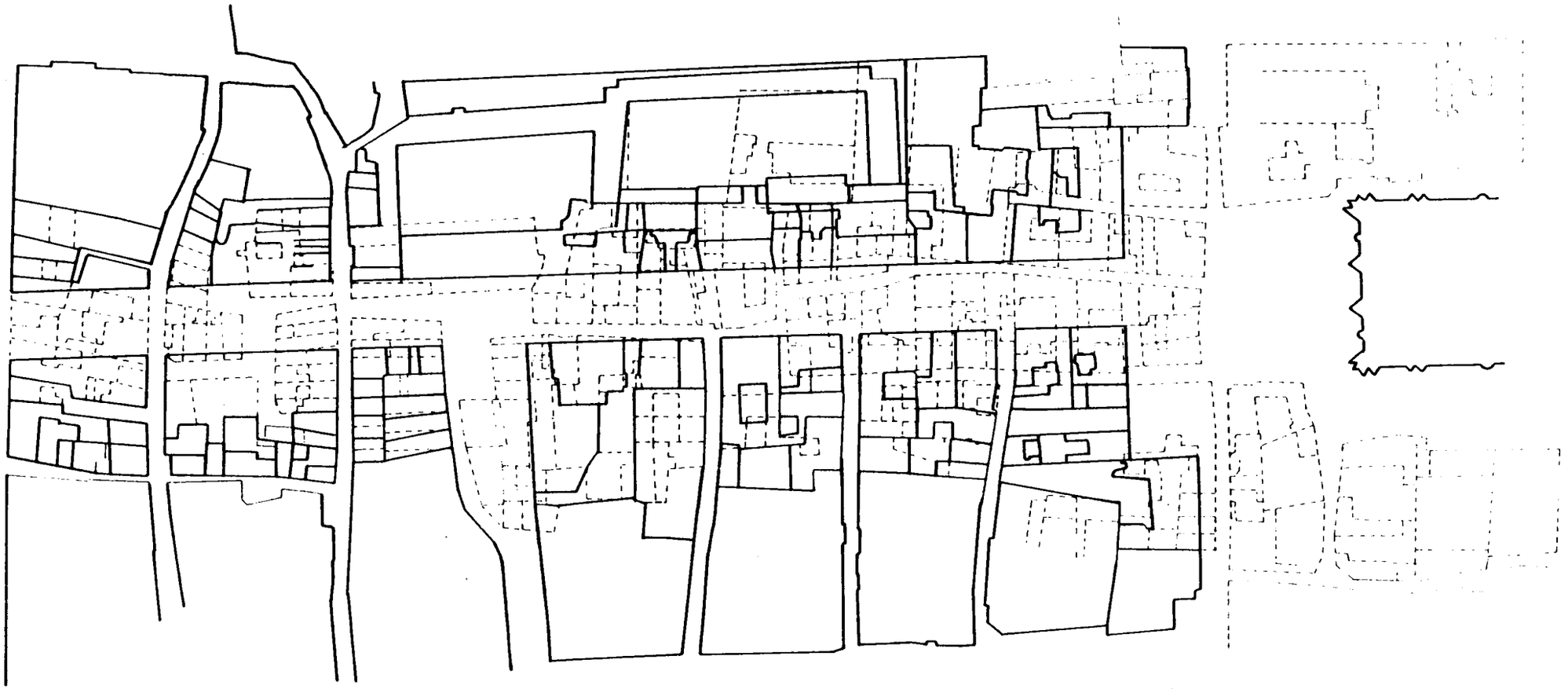
Alors que le parcellaire ancien, laissait apparaître quelques grands types, le nouveau parcellaire paraît extrêmement complexe, divers et polymorphe. A quelques exceptions près la superficie et la largeur des parcelles semblent beaucoup plus importantes qu'auparavant. Seule l'étude des mécanismes de substitution peut en expliciter la morphologie.

II.-.Les mécanismes de substitution du parcellaire

Le plan de Pagot de 1824 circonscrit les parcelles touchées par la percée, en partie ou en totalité. L'emprise des expropriations est connue, et confirmée par les actes d'achat des terrains par la ville. La superposition du cadastre actuel et du cadastre ancien ne fait pas apparaître de grandes différences dans la configuration des fonds de parcelle actuels dans la rue Jeanne d'Arc par rapport à l'emprise prévue par Pagot. Il semblerait donc que ce plan ait été respecté dans la plupart des cas.

L'emprise définie dans le plan Pagot dépasse sensiblement les cotes des parcelles concernées par l'opération. Cette nouvelle épaisseur marque une évolution importante par rapport à la percée de la rue Royale pour laquelle, semble-t-il, on s'était contenté d'exproprier seulement les parcelles directement touchées. Elle va permettre, de créer de nouveaux immeubles plus importants, et d'assainir les abords de la rue.

Nous ne possédons pas de plan d'ensemble projetant une division parcellaire de la future rue. En revanche il existe un plan de Pagot, daté de 1830, sur lequel est dessiné le rez de chaussée de son projet. Ce plan, signé en outre Grillon, Le Monayer, est probablement lié à la négociation du traité avec la compagnie d'actionnaires. Ce plan d'une modernité surprenante, ne correspond en rien à la division parcellaire pratiquée jusqu'ici. Il sera effectivement retenu, et réalisé avant que chaque propriétaire ne construise son immeuble. Il apparait significatif, en ce



RUE JEANNE D'ARC - SUPERPOSITION DE L'ANCIEN ET DU NOUVEAU PARCELLAIRE

sens qu'il a été produit à une phase de l'opération où l'on pouvait penser qu'elle serait réalisable dans sa totalité, en une seule fois et par la seule "Compagnie anonyme d'actionnaires de la rue de Bourbon"; en cela, cet épisode est une bonne illustration de l'influence des outils financiers et réglementaires sur la production architecturale.

En fait les extraits des délibérations du Conseil Municipal concernant les concessions gratuites de terrain à des particuliers et parfois des ventes, qui existent sur une bonne moitié de la rue, sont les seuls documents disponibles et susceptibles de donner des renseignements sur les mécanismes de substitutions du parcellaires. Par comparaison avec le plan de Pagot de 1824 concernant les expropriations, peu parmi les anciens propriétaires sont restés. La majorité d'entre eux sont nouveaux. Ils ont acquis une ou plusieurs parcelles en fond d'emprise d'expropriation et demandent à la ville une concession gratuite de la portion de terrain située en avant de cette propriété, jusqu'à la rue Jeanne d'Arc, soit sur l'emprise d'une ancienne voie, soit sur l'emprise d'un terrain appartenant à la ville. Il semble donc que ce soit ce mécanisme d'ajustement à l'ancien parcellaire qui ait déterminé la taille des lots.

L'ensemble des documents laisse l'impression d'un bricolage, au jour le jour, qui aurait duré de 1840 à 1846 pour la rue Jeanne d'Arc et jusqu'en 1850 pour la place Sainte Croix.

III - La typologie du bâti

L'ancien bâti

Les documents, trop épars ne permettent pas une analyse fine et en profondeur du bâti touché par la percée de la rue Jeanne d'Arc.

Le parcellaire ancien traversé par la rue Jeanne d'Arc est relativement disparate.. Les rues Barillerie et de l'Aiguillère devaient être bordées de maisons construites en profondeur. Elles abritaient généralement des commerces en rez de chaussée; une pièce donnait sur la rue, contiguë à un passage qui conduisait vers la cour d'où partait un escalier construit en hors oeuvre. Des latrines étaient prévues. C'est le type de construction déjà rencontré lors de la percée de la Rue Royale.

RUE JEANNE D'ARC - PARCELLAIRE ACTUEL

Le bâti induit par l'opération

Ce bâti est connu, d'une part parce qu'il existe toujours et a semble-t-il peu bougé, et d'autre part, parce que certains documents de l'époque sont encore disponibles (quelques plans de façades, le plan de la maison de M. Lottin). Les immeubles de la rue Jeanne d'Arc et de la place Sainte Croix s'apparentent, par leur façades, à ceux de la rue Royale. Les ressemblances s'arrêtent là. A l'étude ils sont typologiquement très différents, ils procèdent très puissamment de la logique des immeubles de rapport du XIX° siècle.

Ils comportent un ou plusieurs magasins au rez-de-chaussée, un entresol dont une partie est parfois reliée au magasin, l'autre abrite un logement modeste. Le premier étage est réservé à un grand appartement. Le second se subdivise en plusieurs appartements plus simple. Des chambres de domestiques sont aménagées dans les combles, malgré le nombre réduit des immeubles possédants des lucarnes donnant sur la rue. La hiérarchie des étages ainsi constituée est aisément lisible sur la façade.

Le rez de chaussée et l'entresol sont liés en façade. Ils sont surplombés d'un bandeau et d'une petite corniche, portés soit par de hauts pilastres, soit par des arcades. Le premier étage est éclairé par de hautes fenêtres surmontées de frontons droits, triangulaires ou arrondis. Un nouveau bandeau, moins marqué que le premier, le sépare du second étage. Les fenêtres de ce dernier sont nettement moins hautes, et elles ne sont pas carrées comme c'était le cas rue Royale. Une corniche très soutenue couronne l'ensemble.

La continuité des façades et de leur style est avant tout recherché. Dans les îlots aucune marque ne vient individualiser un immeuble. Les seules variations intéressent les angles d'îlots, marqués d'une arrête de pierre en saillie. Les grandes portes cochères des différents immeubles constituent le seul registre de rupture dans l'uniformité générale des façades.

De multiples variations existent à l'intérieur de ce canevas. Les différences sont de trois ordres:
- de l'ordre du détail architectural (portes cochères, ornementation);
- de l'ordre de la distinction fonctionnelle d'un bâtiment. Le collège se distingue par son ornementation plus riche, et par le traitement du soubassement en mur plein;
- et enfin de l'ordre du bricolage, qui opère au niveau des raccordements avec les quelques bâtiments existants mais en retrait, sans rompre la continuité de la rue et sans nuire à leur exposition. La solution adoptée

dans la plupart des cas, consiste à construire la façade jusqu'au bandeau du premier étage.

Sur le plan de la construction de M. Lottin, située à l'angle de la place, et probablement classée parmi les plus luxueuses construites alors, on observe la présence d'un vaste hall, et d'un escalier. Dans chaque appartement de l'immeuble, les pièces sont distribuées par une galerie donnant directement sur la palier. Elle est doublée, dans les grands appartements, par une seconde circulation le long des fenêtres. Une entrée de service est prévue sur le même palier. Seules les pièces principales sont équipées de cheminées. Dans chaque pièce figurent des alcôves destinés aux lits ou à des rangements.

E - LES EFFETS INDUITS

I - Modifications intéressant l'ensemble de la ville

La percée de la rue Jeanne d'arc modifie fortement l'espace monumental de la ville. Elle met "en perspective la cathédrale". Le traitement monumentale très perceptible dans la rue opère par l'isolement de monuments, jugés digne d'être mis en valeur, en opposition avec des section urbaine traitée uniformément. Cependant en ce qui concerne le réseau des circulations et la hiérarchie des voies, son influence semble mineur. Elle permet un dégagement, rapide et "digne" pour divers équipements, mais elle ne concurrence pas la rue de Bourgogne, qu'elle double très partiellement sur le plan commercial. Sa vocation paraît en premier lieu strictement institutionnelle, ainsi qu'en témoigne la rigueur des réglementations sur les façades et les commerces[1].

II - Modification au niveau du quartier

Le réseau des voies au niveau du quartier est grossièrement orthogonal. Il se constitue à partir de parallèles à la rue Royale et de parallèles à la rue de Bourgogne. La percée de la rue Jeanne d'Arc centrée sur la cathédrale s'appuie sur un réseau de voies existantes (cloître Saint Sulpice, Poterne Saint Samson, rue des Gouttières, rue des Hennequins, rues des

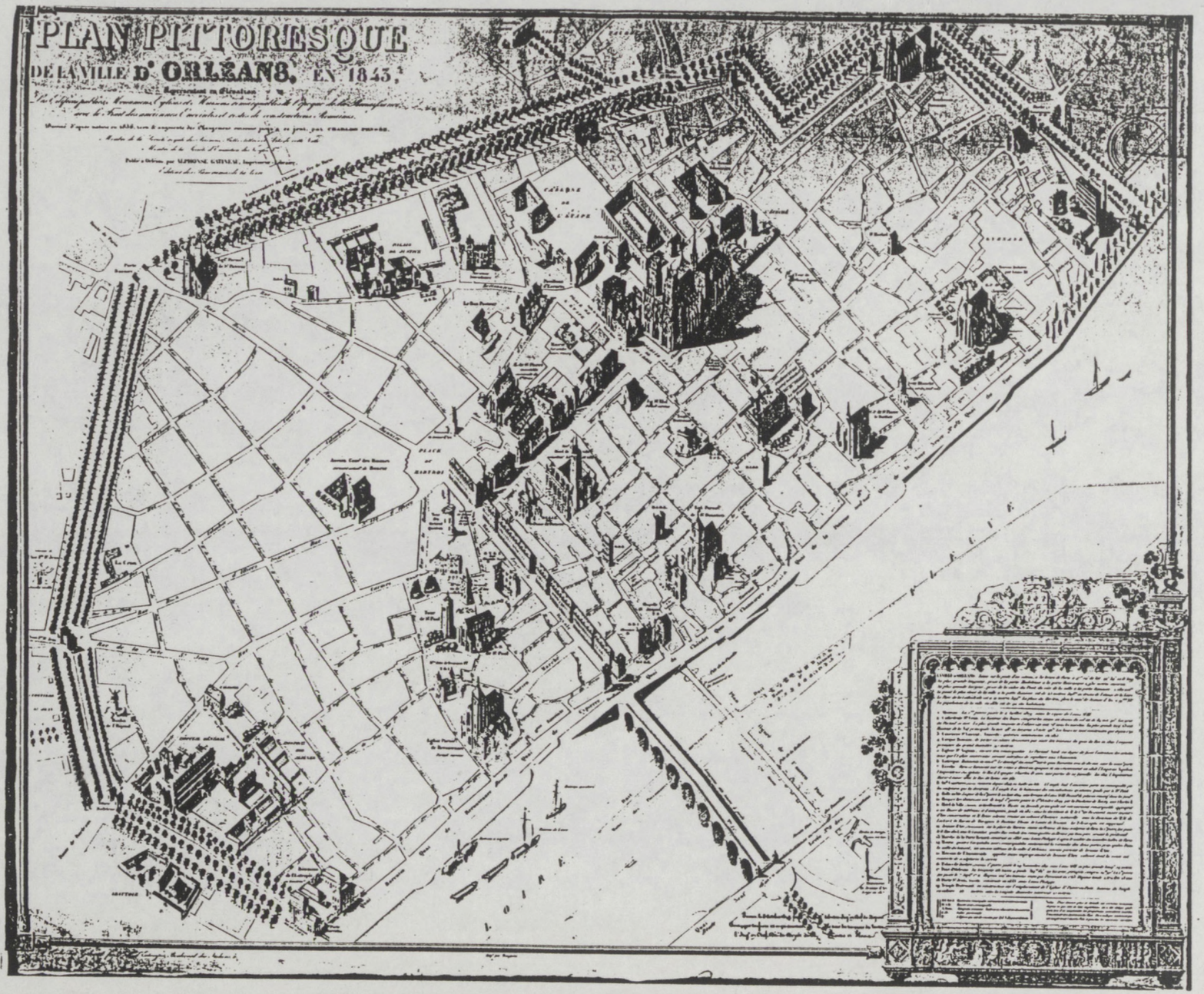
1 - Extrait des arrêtés du M.d'O 15/07/42 Art.6 : "Dans la rue Jeanne d'Arc il ne serait toléré aucune saillie à partir d'un des piliers ou mur de face dans quelque prétexte que ce soit. Il est interdit d'altérer les façades par des peintures, écritaux ou enseignes".

Eperonniers), qu'elle élargit et auquel elle donne un débouché sur la rue Royale.

Contrairement à ce qui s'était passé pour la rue Royale (plan du XVIIIè siècle) seule les rues perpendiculaires sont conservées. La rue des des Eperonniers et la rue du cloître Saint Sulpice, toutes plus ou moins parallèles sont supprimées. Cette manière de procéder évite d'avoir à reconstruire sur des îlots trop étroits, aux parcelles traversantes. La percée de la rue Jeanne d'Arc s'accompagne de deux autres modifications importantes sur le plan des espaces publics de la ville :

- la première qui lui est intimement liée concerne l'aménagement de la place Sainte Croix et de sa communication avec la place de l'Etape.[1]
- la deuxième sur laquelle nous n'avons pas fait de recherche, et qui concerne la création de la place de la République au bout de la rue Saint Macloux et qui s'étale sur une partie du cloître Saint-Samson. Elle n'était pas prévue sur les plans à l'origine (plan de 1824 de Pagot), elle apparaît sur les plans de la ville de la fin du XIXè siècle, reliant l'ancien Hôtel de ville devenue musée à la rue Jeanne d'Arc.

1 - Il existait déjà devant la Cathédrale, un parvis, de la largeur de l'église, bordé au nord par l'hôtel Dieu. L'aménagement de la place Sainte Croix est indissociable de la nouvelle percée. L'un des plus ancien plan du projet de la rue que nous connaissons daté de 1811-12, prévoyait déjà l'élargissemnt de ce parvis et la réduction de l'hôtel Dieu. Il semble qu'avant l'approbation du plan d'alignement de la ville par l'ordonnance royale du 13 janvier 1819, le problème de la jonction de cette place avec la place de l'étape, n'ai pas encore été envisagé. L'aile en retour qu'occupera plus tard l'Institut Musical et de son pendant du coté de la rue Saint Martin de la Mine ne faisait pas partie du projet initial. De même la destruction totale de l'hôtel Dieu n'est pas encore envisagée.



76b

3°Partie
RUE DE LA REPUBLIQUE

A.-. LES CHEMINS DE FER, UNE NOUVELLE PROBLEMATIQUE DE LA PERCEE

L'opération de la rue de la République s'inscrit dans une triple problématique : celle du réseau du chemin de fer, celle de l'équipement, et celle de la percée proprement dite.

I - Le chemin de fer

L'implantation du chemin de fer en France.

Le chemin de fer est l'innovation de la seconde moitié du XIX° en matière de communication ; avec lui apparaissent les gare, et les problèmes posés par leur insertion dans le tissu urbain.La construction du réseau, d'abord liée au transport des marchandises, puis à celui des hommes, est laissée dans un premier temps à l'initiative privée. Sa programmation sera rapidement prise en charge par l'Etat ; mais le système des concessions aux compagnies privées marquera la nécessité d'un compromis entre les intérêts publics et privés :

- en 1833 un crédit de 500 000 francs est accordé pour l'étude des chemins de fer en France. Les Ponts et Chaussée sont chargés de définir les tracés des principales lignes envisagées. Celles-ci relient la capitale aux frontières du royaume, en passant par les principales villes. Cinq lignes sont envisagées, dont la ligne de Paris à la frontière espagnole, qui passe par Orléans;
- en 1842 l'étude d'un programme national est reprise et une loi qui représente de fait la réalisation d'un compromis entre les intérêts publics et privés, est promulguée: les chemins de fer dorénavant appartiendront à l'Etat qui n'accordera que des concessions temporaires. Les dépenses de construction seront partagées : expropriation des

terrains, infrastructure (rail, matériel roulant) et exploitation seront du ressort des compagnies. Le tracé en étoile est conservé.

- en attendant des voies dues à l'initiative privée ont été ouvertes. Il s'agit de lignes soit liées à l'existence des mines, soit réservées aux "promenades" et destinées à convaincre le grand public (Paris/Saint-Germain en 1837). Des concessions beaucoup plus importantes ont déjà été accordées, entre Paris/Orléans et Paris/Rouen, prémisses des grandes lignes à venir.

Implantation du chemin de fer à Orléans

C'est en 1829, que l'on envisage, pour la première fois, une ligne de chemin de fer entre Paris et Orléans. Mais le projet du Baron Bardin, maréchal de Camp en retraite, ne constitue pas une étude sérieuse. Il est abandonné rapidement. A partir de 1830 et jusqu'en 1838, divers projets vont se succéder. Parallèlement, compagnies privées et ingénieurs des Ponts et Chaussées, vont étudier plusieurs tracés suivant deux directions principales. L'une passant par Versailles, l'autre en ligne droite depuis le sud de Paris.

Finalement, ce n'est que le 26 mai 1838, que la concession du chemin de fer est accordé à la compagnie du Paris/Orléans, dont le directeur est M. Leconte, directeur des messagerie royales. Le tracé retenu, est celui proposé par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées Défontaines ; il passait par Juvisy et il comprenait un embranchement vers Etampes. Il sera modifié par la suite pour traverser la ville d'Etampes.

La ligne Paris/Orléans sera inauguré en 1843. Entre 1846 et 1847 la ligne sera prolongée vers le sud, respectivement vers Tours et Vierzon/Bourges, par deux autres compagnies et qui seront finalement absorbés par la compagnie du Paris/Orléans en 1853. Dans cette même année, la nouvelle compagnie ainsi constituée, envisage la construction d'une seconde gare, aux Aubrais, à 2 Km de la ville. Elle devait servir à la fois de gare de marchandises et de gare de transit pour les voyageurs. Malgré l'opposition de la municipalité orléanaise, ce projet sera mis à exécution, ne laissant à la gare d'Orléans que le trafic des voyageurs à destination de la ville même.

Le tracé des voies, la logique du Réseau

La gare d'Orléans fut d'abord conçue comme l'aboutissement et la fin de la ligne reliant Paris à Orléans. Elle suit le trajet le plus direct possible compte-tenu de la topographie du terrain (c'est-à-dire en suivant le fond des vallées, tel que le préconisait les ingénieurs qui avaient précédemment étudiés les tracés des canaux). Une deuxième contrainte rendait obligatoire la traverser de certaines villes. La voie ferrée arrive à Orléans par le nord, presque parallèlement à la rue du faubourg Bannier, exactement dans l'axe de la ville. Il faudrait peut-être voir là les effets d'une vision strictement cartographique, des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Le réseau des routes et des chemins anciens, qui assurent les relations entre le centre urbain et l'extérieur, répond à une structure convergente. Le tracé de cette nouvelle voie qui somme toute s'inscrit dans cette trame radiale, est de nature entièrement différente et nouvelle par rapport à une voie routière. La prolongation des voies vers Bourges, et vers Tours vient brouiller cette vision simple. La complexité des croisements et des dessertes sera résolu par le système dit à "rebroussement", qui permet de desservir par une seule gare, les trois lignes. Mais il a le grand inconvénient de procéder à l'évitement de la gare de desserte.

Dans un premier temps, la gare d'Orléans sert de terminus et de point d'échange entre les trois lignes; puis, lorsque la gare des Aubrais est construite, tous les voyageurs transitent par la nouvelle gare. La déchéance de la gare est alors consacrée, elle est ravalée au statut de terminus. Le réseau à rebroussement semble complètement étranger à la morphologie de la ville. Tout en évitant la ville du XVIIIè siècle, entourée de ses mails, il hypothèque singulièrement son développement future, créant autour de la ville un système de voie d'une logique entièrement extérieure, superposée à l'ancien réseau des faubourgs et chemins ruraux.

II.-.LA GARE

La position de la gare dans la ville

Lors de la construction de la ligne Paris/Orléans, on opte pour une gare terminale ; la prolongation de la ligne paraissait très hypothétique et peu souhaitable pour les orléanais. Ils envisageaient, grâce au chemin de fer, de faire de leur ville un entrepôt pour Paris et une ville de transit pour les marchandises arrivant de l'Atlantique par la Loire, vers les régions de l'Est

ou vers la capitale. C'était somme toute, en revenir aux temps anciens, aux temps des splendeurs de la ville.

Les voies arrivant directement de Paris par le Nord, il fallait trouver un emplacement pour la gare entre les faubourgs Bannier et Saint-Vincent. La nécessité d'une communication directe avec l'axe principale de la ville ou son centre ne fut pas immédiatement envisagée. Dans quelle mesure le tracé des voies imposa l'emplacement de la gare est une question à laquelle il est difficile de répondre.

Dans le cas d'Orléans, l'implantation de la gare est déterminée principalement par la direction de la voie, et par un souci d'économie:

- Lors de l'étude du tracé de la ligne entre Paris et Orléans, le passage par Versailles, implique une gare plus à l'ouest de la ville, de l'autre coté de la route de Paris;
- En raison de la loi de 1842, les municipalités doivent céder les terrains traverser par la ligne de chemin de fer et les stations. Le terrain choisi pour l'emplacement de la gare doit donc coûter le moins cher possible. Il n'est donc pas envisager dans l'immédiat, de prolonger les voies vers l'intérieur des villes, comme le souhaiterait d'ailleurs la municipalité. Un tel projet rencontrerait, non seulement d'énprmes difficultés économiques, mais poserait des problèmes techniques insolubles:

> "...Arrivée au boulevard extérieur pour les voyageurs et les marchandises, avec la possibilité de pouvoir pénétrer dans la ville d'Orléans si cela est jugé nécessaire.[1]

Le 16 et 21 Octobre 1841, le plan parcellaire d'implantation est approuvé. Il semble que l'emplacement de la gare ait fait l'objet d'un concensus entre la municipalité, la compagnie et les autorités administratives. Si l'on retrouve en effet différents plans montrant plusieurs emplacements, d'ailleurs tous situés au nord de la ville entre les faubourgs Bannier et Saint-Jean, il n'y a à ce sujet aucune trace de débat au Conseil Municipal. Le 2 mai 1843, la gare est inaugurée. L'embarcadère a été implanté en face de la rue des Gourdes, de l'autre coté du Mail. L'enclosure de la ville oblige cependant les voyageurs à gagner la porte Bannier pour se rendre en ville. Cependant, il apparaît dans des textes, que la position de la gare est des plus satisfaisant par rapport à la rue Bannier. Les constructions de la route de Paris, interdisent un rapprochement de celle-ci. La rue Bannier est l'accès principal au nord de la ville et le plus direct pour atteindre la place du Martroi et la rue Royale

---

[1] - Ponts et chaussée - Chemin de fer de Paris à Tours, avec embranchement sur Orléans.

PLAN DE LA VILLE D'ORLEANS - SECONDE MOITIE DU XIXè
AVEC LE PROJET DES NOUVEAUX MARCHES PLACE DU CHATELET

L'implantation de la gare dans la ville
la logique de gare

La gare est un nouvel élément, dont la nature et l'influence sont inconnues jusqu'alors. Elle entre dans la logique des équipements existants, en tant que relais décisif dans les activités urbaines, et noeud de communication. La gare va jouer un rôle extrêmement important, elle devient un élément de référence pour la ville.

L'implantation de la gare va poser une série de questions sur son emplacement et sa forme.

- La gare étant un important support d'activité quel va être son influence sur l'environnement urbain ?
- Quelle valeur doit-on attribuer à la gare dans la ville ? Faut-il la placer en centre ville ou à l'extérieur ? A quoi et comment doit-on la relier ?
- Comment intégrer dans la ville cet équipement indispensable, mais dont la logique - celle du réseau des chemins de fer est en partie extérieure ?
- Quelle forme donner au nouveau bâtiment-gare, qui se conformerait au dessein qu'on lui prête ?[1]

Lors des premières constructions de ligne, l'implantation des gares apparait secondaire. Les développements futurs sont peu appréhendés et laissés à l'imagination de quelques visionnaires; le pragmatisme économique l'emporte. Ignorant leur futur développement et leur impact sur le développement urbain, il défini mal la nature des gares. La priorité, et l'essentiel des ressources se concentrent sur la construction des lignes. L'emplacement de la gare est secondaire, son choix doit être effectué au moindre coût.

La terminologie employée, pour parler des bâtiments des "gares" , est empruntée aux autres moyens de communication. Les termes d'embarcadères, de débarcadères ou de gares sont déjà employées sur les rivières et les canaux. La vision elle-même de la gare, dans les premiers projets, renvoie aux constructions des relais et des Bâtiments des

1 - Cette question est pressentie dès l'origine. César Daly écrit en 1846 dans la revue générale de l'architecture : "Un jour viendra sans doute où les gares de chemin de fer compteront parmi les édifices importants où l'architecture sera appelé à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale".

Messageries. La gare est le point d'échange et de contact entre le système ferroviaire proprement dit - les voies - et la ville. Il semble qu'en ce qui concerne la gare elle-même, l'analogie, du point de vue des références à l'ensemble des moyens et des structures qu'elle rend obsolète, puisse être poussée plus loin.

La gare joue dans la ville un rôle équivalent à celui d'une "porte" de la ville. Au Moyen Age et jusqu'à la démolition des remparts, la porte est le point de passage entre l'extérieur et l'intérieur. La gare située sur la limite externe de l'ancienne ville, se met en position de "porte". Mais la ville s'est transformée et la gare développe des fonctions différentes et nouvelles par rapport aux anciennes portes. Le concept de "porte" s'était déjà grandement modifié avec l'ouverture de la ville sur l'extérieur au XVIIIè siècle. L'opération de la rue Royale, avec la reconstruction du pont bouleverse la conception traditionnelle. Liée à l'octroi, c'est le frein que celui-ci représente au développement économique d'une part et au développement urbain de l'autre, qui est mis en cause. Les nouvelles routes royales se justifient par la relation qu'elles favorisent entre le centre de la ville et l'extérieur (périphérie au sens le plus large, la ville étant au centre d'un territoire dont elle se garde). Elles sont tracées généralement à partir d'un point central, une église ou une place. C'est dans cette conception que s'insère la reconstruction du pont d'Orléans, il n'est que le prolongement de la chaussée qui partant, de la place du Martroi se continue par delà la ville.

La gare semblerait se situer dans une logique proche. Sa position est identique à celle du pont. Elle s'inscrit en tant que "porte" afin d'établir une relation avec le centre ville. Elle vise directement ce que la ville désigne comme centre actif: la place du Martroi, par l'intermédiaire de la rue Bannier.
La gare, qui entre dans la logique des équipements existants, possède de fait une double fonction contradictoire : c'est un équipement qui relève d'une part de l'activité industrielle, du commerce de gros et des activités de stockage et donc de la périphérie; et d'autre part, c'est un grand équipement qui devrait, par le transports des hommes, et les nouvelles communications qu'il favorise, être en rapport direct avec le centre ville.

A l'origine, la gare, dont la nécessité économique est d'abord reconnue, n'a pas sa place dans la ville. Elle se situe le plus près possible de celle-ci, mais à l'extérieur des mails. En ce sens elle partage le statut de toute une série d'équipements à caractère utilitaire ou qui, considérés comme sales et dangereux pour la santé de la population, se situent le long des mails, soit du coté intérieur (prison, hôpital général et hôtel Dieu, établissements

PLAN DE LA VILLE D'ORLEANS - 1897

militaires ...) soit à l'extérieur (cimetières, gazomètres...); de plus chacun de ces équipements nécessite la disponibilité d'une grande surface au sol, qui n'était disponible facilement qu'à l'extérieur de la ville ou par l'utilisation des vastes terrains ayant appartenus à des congrégations religieuses et presque toujours situés sous les remparts.

La position de la gare en tant qu'équipement n'a rien d'exceptionnel. Ce qui l'est, c'est que prenant rang parmi les équipements à caractère utilitaire, elle soit mise en valeur de telle façon qu'elle participe au système monumental de la ville. Ce serait dont une valeur symbolique attachée à la gare en sus de son caractère fonctionnel qui est en cause et non son emplacement même. En ce sens, il existe une dichotomie entre gare et voies. Cette dernière constatation vient éclairer de nouveau l'analogie entre porte et gare. La pénétration symbolique du chemin de fer dans la ville, trouvera donc son prolongement, dans l'ouverture d'une nouvelle rue jusqu'en son centre.

III.-. La percée

La volonté de réintégrer la gare à la structure urbaine s'appuie sur une requalification symbolique de cet équipement utilitaire, à l'intérieur d'un système de référence simple et traditionnel. La gare étant le point central à partir duquel s'effectue le développement de la ville dans la seconde partie du XIXè siècle, la nouvelle percée symbolise la jonction entre les deux nouveaux pôles: la place du Martroi, centre de la ville ancienne, et la gare, centre de la ville nouvelle (en tant que nouveau concept de la ville). La rue nouvelle se justifie par la cristallisation de l'activité économique qui s'y développera. La jonction directe ainsi réalisée, répond tout à la fois, à une exigence fonctionnelle et à une exigence symbolique. Ces exigences ne se conçoivent qu'avec la place du Martroi identifiée au croisement/aboutissement des grandes routes du territoire. La gare, du point de vue de la hiérarchie urbaine, est élevée au statut de "nouvelle porte" monumentale de la ville.

Par rapport à l'ensemble de la ville, l'ouverture de la rue fait suite aux premières opération d'Orléans. La nouvelle rue prolonge directement la rue Royale. Elle dédouble ainsi l'axe Nord/Sud de la ville, créant ainsi une ambiguïté avec la rue Bannier; son traitement privilégie cet axe. Ainsi elle achève le dispositif mis en place lors de la première opération de la Rue Royale. Dans l'Atlas de Trudaine, l'avant-projet dessiné par Hupeau incorpore la rue Bannier au projet de la rue Royale en la réalignant. Il prévoyait l'opération dans un système globale d'intervention Nord/Sud qui

homogénéisait l'ensemble de la ville. Cette nécessité d'une voie de prestige au Nord de la ville était donc potentielle, mais il en manquait le prétexte; Ce dernier était d'autant plus difficile à imaginer que la ville se polarisait sur la Loire. La venue du chemin de fer lui en fournira l'occasion.

> "Elle fera suite tout naturellement, à la rue Royale et à la rue de la Hallebarde qui sont certainement celles où il y a le plus de mouvement [...]."
> "Au point de vue de l'utilité, il constitue une grande artère réunissant le pont d'Orléans à la gare par la ligne la plus directe et résout non-seulement le problème de relier le centre d'Orléans à la Gare, mais aussi d'offrir la voie la plus courte au trafic qui se rend de la rive gauche de la Loire ou du quartier ouest au chemin de fer." [1]

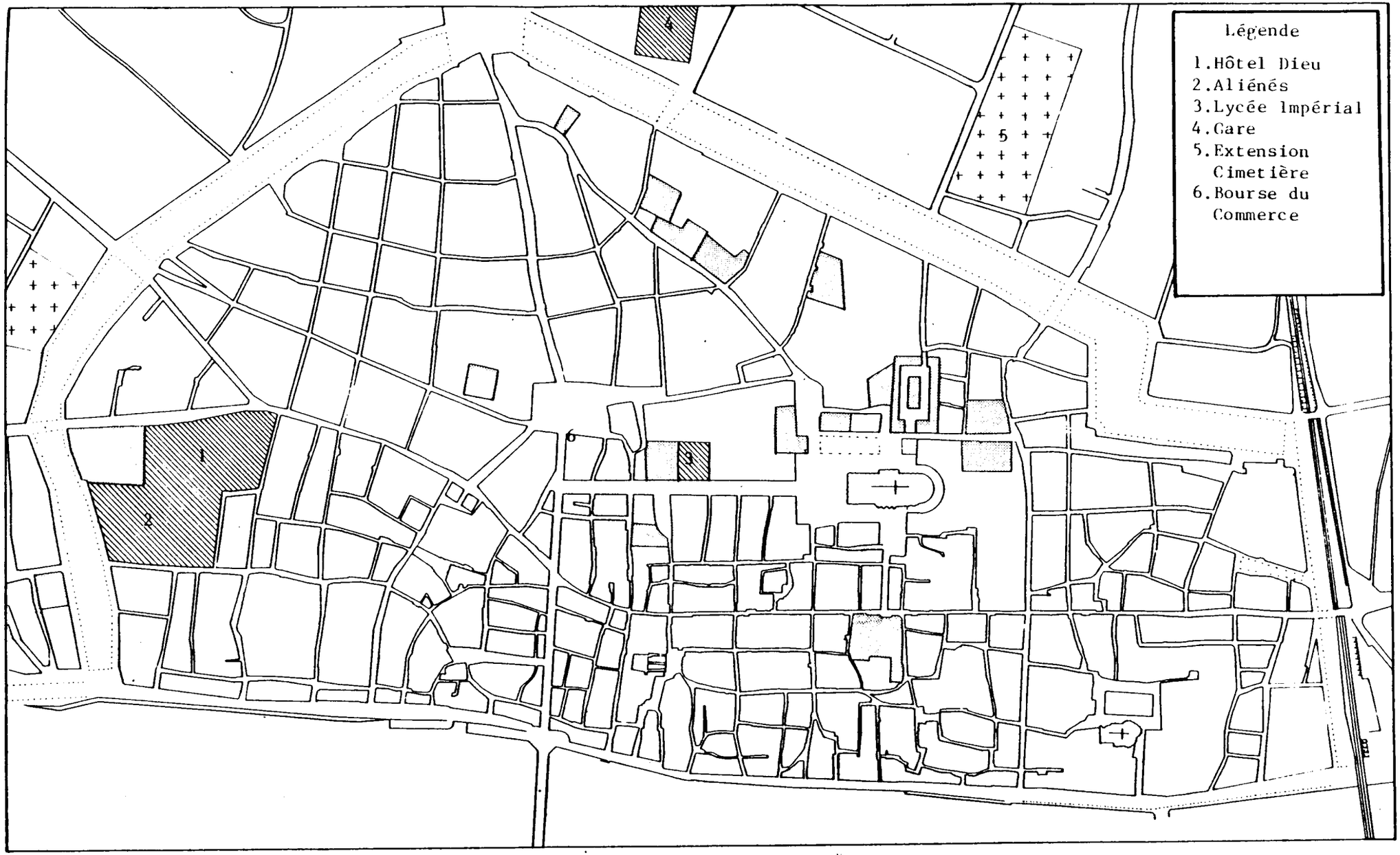
L'ouverture de la nouvelle rue dans l'axe de la gare et de la statue de Jeanne d'Arc, résoud, de la même manière que celle envisagée à l'origine pour la percée précédente, le problème de la monumentalité. La monumentalité de la gare participe ainsi directement du centre ville, et elle en justifie par là-même le financement. Cette opportunité s'inscrit entièrement dans la logique haussmanienne, qui inscrit la monumentalité non seulement au niveau de la percée elle-même, mais aussi par rapport à la ville ; celle-ci se résultant d'un l'ensemble de dispositions qui réduisent les éléments urbains à un rôle de composition. Chacun des éléments circonscrit dans la catégorie de l'ornementation, entre dans une relation de dépendance avec l'ensemble des autres, et crée ainsi un réseau confondu dans une composition monumentale: la ville.

La rue de la gare est conçue pour supporter les activités nouvelles, créées par le chemin de fer. La gare constitue un point de rupture de charge dans l'échange entre la voie ferrée et la ville, entre intérieur et extérieur. La première de ses fonctions sera l'accueil des voyageurs, pour lesquels il faut créer les structures d'hébergements, d'accueil, voire d'activités.

IV.-.La gare, ou le plaidoyer pour une restauration économique

Le déclin de l'économie orléanaise observé pendant la première moitié du XIXè siècle ne se dément pas tout au long de la Seconde République et du Second Empire. De 1851 à 1866, Orléans perd neuf places au classement des villes françaises. Elle est rétrogradée en 26ème position. Après les belles années retrouvées à partir de 1833-1834, la ville se trouve à nouveau confrontée, à partir de 1846, à une série de graves difficultés : le

1 - Rapport de la commission de la rue de la gare sur le projet d'ouverture de la dite rue - Orléans - 1892.



PLAN DES NOUVEAUX EQUIPEMENTS DE LA VILLE D'ORLEANS EN 1865

développement du chemin de fer, la crue de la Loire, la mauvaise conjoncture agricole et industrielle.

Sur le plan urbanistique, la période de l'Empire est une période de stagnation. Cette absence de travaux atteste, par rapport à la conjoncture économique relativement favorable et à la fièvre de construction qui s'observe généralement à cette époque, l'inertie qui caractérise alors la ville. Dans la ville désormais pourvue de l'ensemble de ses mails, depuis que les grands travaux organisés lors de la crise du milieu du siècle ont permis d'achever le boulevard du chemin de fer, aucun véritable bouleversement n'interviendra pendant une vingtaine d'années. Les travaux du XVIII° siècle sont en cours d'achèvement: place du Martroi la construction, symétrique à la chancellerie, de la chambre de commerce (inaugurée en 1865); et seront accompagnés des travaux de restauration. Les efforts porteront sur le financement et la réalisation des équipements de base (égouts, adduction d'eau, éclairage au gaz). L'usine à gaz, est construite à proximité de la gare en 1860, le réservoir et la machine élévatoire permettant la distribution en eau potable le sera en 1865-1866.

Il faut attendre 1875 pour que de nouveaux travaux soient entrepris. On observe dans un premier temps le glissement des grandes institutions "envahissantes", du centre ville vers la périphérie, entre les faubourgs Saint-Vincent et Bannier:

- de nouvelles casernes sont construites au quartier Dunois -la caserne Coligny et ses aménagements (parc d'artillerie) en 1876/77, la caserne Chatillon en 1880;
- les établissement universitaires telles que les écoles normales d'instituteurs et d'institutrices, en 1875/78;
- les équipements industriels, tels les magasins généraux d'Orléans en 1881 destinés à servir d'entrepôts aux négociants de la ville, et la manufacture des tabacs installée entre 1884 et 1891.

La localisation de cet ensemble d'équipement peut être liée à l'existence de la gare. En fait deux observations sont ici nécessaire. D'une part l'existence de terrain libre entre la gare et le cimetière Saint-Vincent, le long du mail se prêtait bien à l'implantation de nouveaux équipements gros consommateurs d'espace, et indésirables pour multiples raisons, en ville, d'autre part l'existence d'une liaison potentielle d'ordre fonctionnelle entre la gare et ces équipements. Ce dernier élément n'est pas à exclure. Ainsi en ce qui concerne les casernes d'artillerie, la proximité de la gare facilitait grandement le transport du matériel, des chevaux et du fourrage, et accessoirement celui des hommes. La présence de la gare encourageait

donc l'utilisation d'un terrain resté libre, et la formation d'un quartier d'équipements que l'on pourrait dire rejetés.

Si les structures changent dans les quartiers près de la gare, elles changent aussi en bord de Loire et en centre ville. En 1880, le maire en place propose l'élaboration d'un décret établissant d'utilité publique la réfection du quartier du Châtelet et l'établissement des marchés couverts. Le 1er septembre 1886, le marché se déroulait dans les quatre pavillons "à la Baltard". Ces derniers étaient comparables aux typologies des marchés métalliques parisiens. A la même époque s'engage une politique de réinvestissement culturelles des bâtiments Renaissance et des grands hôtels du XVIè siècle, l'hôtel des Créneaux, l'hôtel Cabu, la maison de Jeanne d'Arc sont transformés en musée.

Parallèlement à ces travaux, la compagnie du Paris/Orléans,en 1875, décide l'agrandissement et la rénovation de la gare. Cet aménagement va obliger la municipalité d'Orléans à entreprendre le percement de la rue de la gare.

ORLÉANS. — La Mutuelle de France et des Colonies

Collections ND. Phot.

218 *ORLÉANS. — La Rue de la République, l'Hôtel Moderne et la Gare*

ND Phot

B.-. LE PROJET DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE

I.-.Chronologie

Le projet d'ouverture de la rue de la République est relativement ancien, puisque dans le courant des années 1840, cette possibilité est déjà évoquée, alors même que la rue Jeanne d'Arc n'est pas encore achevée. Le projet ne prendra effectivement corps que durant les vingt dernières années du XIXè siècle.

Lors du Conseil Municipal du 22 Octobre 1880, 2 projets de tracé sont soumis au Conseil.

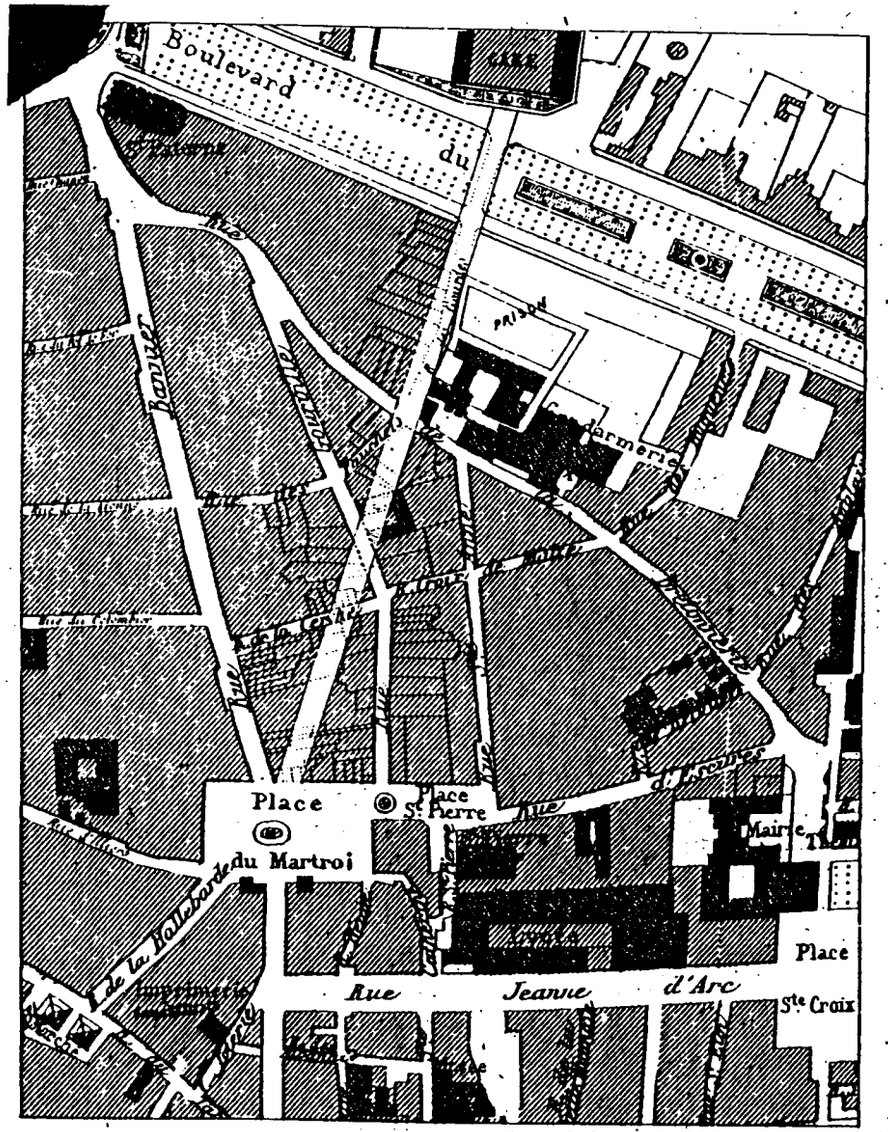
- Le premier fait partir le tracé de la gare et le fait aboutir sur la place du Martroi, dans l'axe de la statue de Jeanne d'Arc.
- Le second, beaucoup plus axé sur les considération économiques et commerciale joint la gare au projet des futurs marchés (1877-1886).

Ces deux projets sont l'objet de tensions, et se font concurrence tout au long des année 1880 et 1881. Il semble que le premier ait l'assentiment des autorités municipales, en effet:

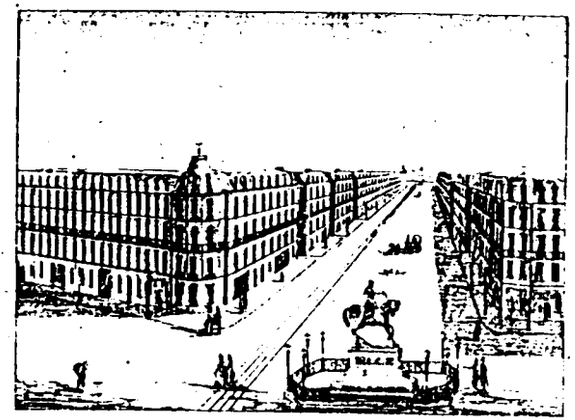
- il avait été soumis à une enquête le 6 septembre 1880;
- le rapport avait déjà été examiné par le Conseil Municipal le 16 Mars 1880. Le projet avait été maintenu avec quelques modifications;
- puis il est soumis à nouveau à l'enquête pour être finalement adopté le 16 Juin. Le Conseil demande alors que le projet soit déclaré d'utilité publique.

Il semble que les deux projets obéissent à des logiques diamétralement opposées. Le premier, qui retient l'attention du Conseil, privilégie les rapports à la ville et le développement urbain ; la gare est avant tout autre chose un équipement urbain qui n'a pas seulement une finalité industrielle et commerçante. Le second obéit, semble-t-il, à une logique à très court terme, en considérant la gare dans son stricte intérêt économique : l'ouverture vers le marché, limite la gare à un rôle de transit des marchandises à l'exclusion de tout autre.

Le 31 Août 1881, le Conseil Général décide la reconstruction et le déplacement de la prison et de la gendarmerie que le nouveau tracé doit amputer. La déclaration d'utilité publique est obtenue le 16 Janvier 1882.



RUE DE LA GARE. — PROJET N° 1



Monsieur le Maire,
Messieurs les Conseillers municipaux,

La question du percement de la rue de la Gare, récemment mise à l'ordre du jour par une délibération du Conseil municipal, préoccupe, à juste titre, les esprits en ce moment. Il s'agit d'une mesure importante, et la majorité des Conseillers a été d'avis qu'il était bon de faire appel à l'opinion publique.

C'est par suite de cette invitation que nous venons soumettre à vos réflexions quelques observations sur les projets en délibération.

Nous n'avons pas ici à nous occuper de l'entreprise au point de vue financier. Peut-être pourrions-nous trouver dans l'état de nos finances, tel que tout le monde le connaît généralement, une raison d'en différer l'exécution.

Mais on sait bien qu'il faudra, de toute nécessité, avant de la commencer, trouver des ressources dans les impôts laissés libres par le remboursement de certains emprunts ou bien en créer de nouvelles. Ceci est l'affaire de l'Administration et le Conseil municipal jugera du moment opportun.

Mais quelque délai que doive entraîner nécessairement la question des ressources financières pour l'exécution du projet, il commande dès aujourd'hui l'attention, et il serait étrange qu'il parût laisser les signataires indifférents. Si ce projet est de nature à attirer l'attention générale, il touche, en même temps, toute une classe d'intéressés qui ne peuvent pas se taire.

10Fi 6 52 c

87b

Le 27 septembre 1881, le Conseil Municipal décide de regrouper en une seule et même opération le projet de percée de la rue de la gare, et le projet des marchés. Cette opération devait être confiée à une seule entreprise.

Le 21 décembre de la même année, un traité est signé avec Monsieur Heurteau entrepreneur pour l'exécution des deux projets. Il lui incombe l'achat des terrains, le nivellement (exécuté selon les ordres du directeur des travaux municipaux), la viabilisation, la construction des immeubles (dans un délai de 6 ans), en retour la ville d'Orléans luis verse une subvention totale de trois millions cinq cent mille francs. Il devra constituer une société anonyme, l'achat des terrains devra se faire soit de gré à gré, soit par voie d'expropriation.

De nombreux propriétaires touchés par le percement de la rue, qui avaient protesté contre son tracé, déposent un recours en Conseil d'Etat. Ce dernier annule la déclaration d'utilité publique du projet de la rue de la gare au Martroi par arrêté du 21 novembre 1882. Les deux projets sont séparés et le Maire propose l'étude d'un nouveau projet pour la rue de la gare.

En fait deux nouveaux projets vont être mis à l'étude. A cette occasion, des personnalités extérieures seront consultées. Cependant la municipalité qui traverse une crise budgétaire due essentiellement à la réalisation alors en cours des marchés du Châtelet, interrompe momentanément les travaux d'étude. Ils ne reprendront qu'en 1888.

Le 27 juillet 1888, quatre nouveaux projets sont soumis au Conseil Municipal:

- Projet n°1: la percée est prévues de la gare à la place du Martroi dans l'axe de la statue de Jeanne d'Arc.
- Projet n°2: la percée est prévues de l'horloge de la gare au point d'arrivé de la rue de Gourville place du Martroi; elle rejoint les marchés par la rue neuve.
- Projet n°3: la percée est prévues de l'horloge de la gare au marché; elle est subordonné au déplacement de la prison.
- Projet n°4: la percée part du boulevard, légèrement à gauche de la gare (les auteurs rejettent le cadran de la gare qui "n'est bon qu'à être un masque", écorne le bord de la prison et se prolonge en ligne droite vers les marchés.

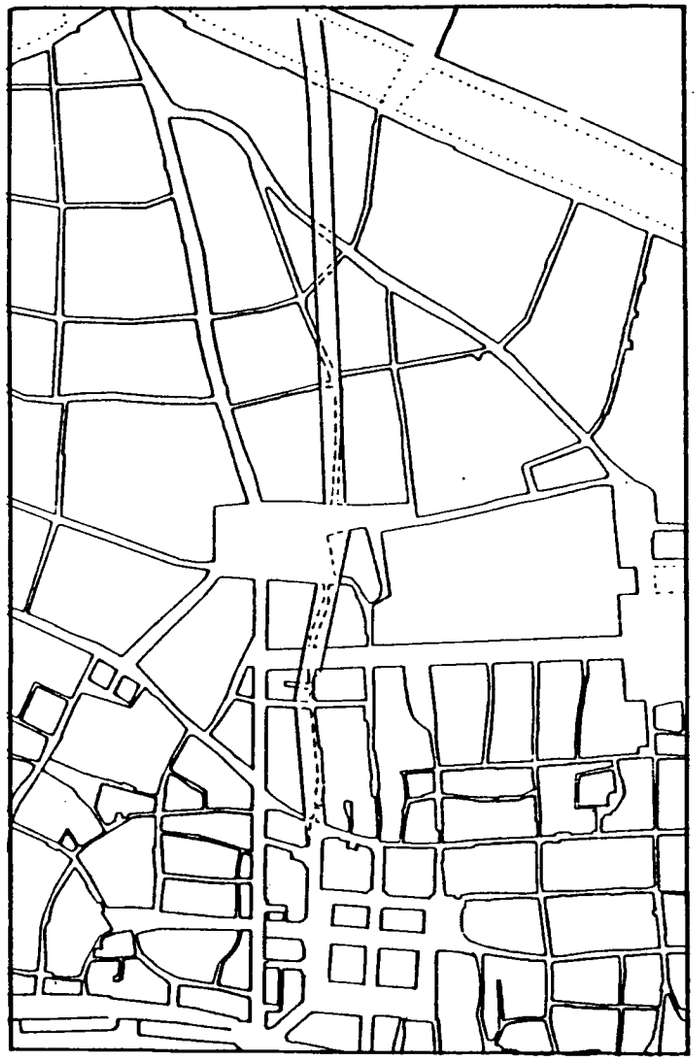
La commission d'étude propose d'approuver le projet n°4, mais le Conseil décide de poursuivre l'étude.

PROJFT N°1

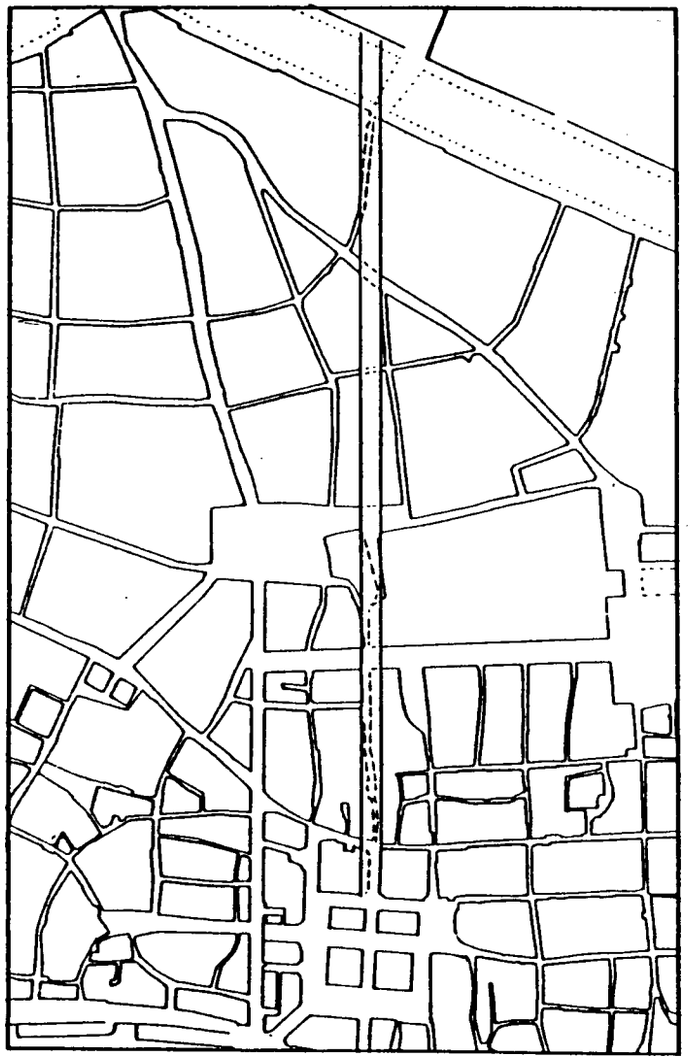
PROJET N°2

PROJETS D'ETUDE POUR LE PERCEMENT DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE

PROJET N°2 MODIFIE



PROJET N°4



PROJETS D'ETUDE POUR LE PERCEMENT DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE

Le 23 Janvier 1889, après l'exposition des projets et l'avis de diverses personnalités, le projet n°2 est adopté. Le Conseil décide alors d'entamer des pourparlers avec le Conseil Général afin d'obtenir le déplacement de la prison et la cession gratuite des terrains aliénés au passage de la rue.

Les pourparlers entre le Conseil Municipal et le Conseil Général se poursuivent jusqu'aux 2 et 3 juillet 1892, date à laquelle est signé un traité. La ville paiera au département la somme de 186785,00 francs pour la reconstruction de la prison départementale, rue verte, au delà de la gare, en échange, la ville pourra disposer des terrains nécessaires à l'ouverture de la rue du Martroi à la gare.

Le 1er février 1892, le Conseil Municipal examine la réalisation financière de l'affaire.

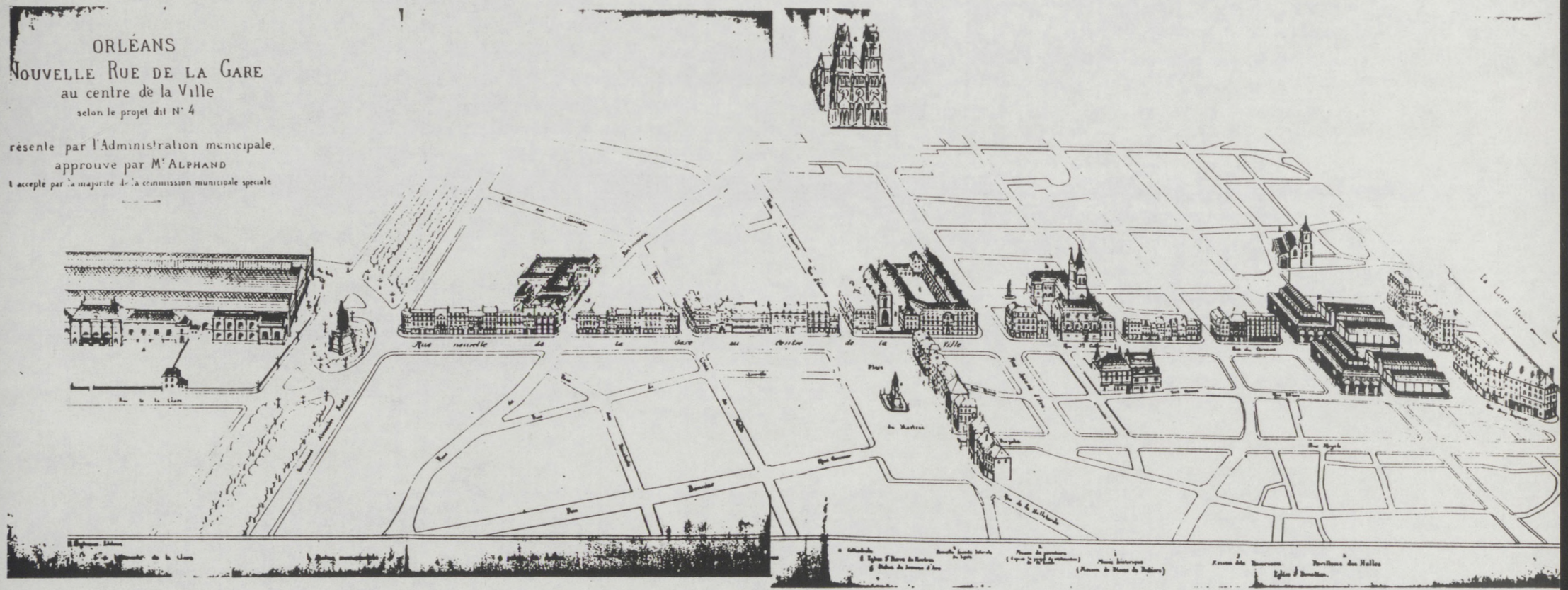
Le 14 mars 1892, après enquête publique, le commissaire enquêteur, demande la remise à l'étude du projet n°1. Mais le Conseil Municipal confirme ses délibérations antérieures en faveur du projet n°2.

Le ministre de l'intérieur décide alors de n'étudier le dossier de déclaration d'utilité publique qu'une fois les élections municipales passées. Le 8 août 1892, le nouveau Conseil Municipal, adopte finalement le projet n°1. Il ouvre à cet effet un emprunt de 3270000 francs à 4%, remboursable en 45 ans. Il décide d'affecter au remboursement, le produit d'impositions extraordinaires.

Le 19 mars 1893, le Conseil des Travaux Publics et des bâtiments civils demande de légères modifications par rapport au projet de 1881.

Le projet est déclaré d'utilité publique le 23 novembre 1893, par un décret du président de la République.

Le 11 avril 1895, les nouveaux alignements rectifient le plan de 1819. Ces modifications concernent les rues adjacentes et leurs raccords avec la rue de la République. Elles seront adoptées par le Conseil Municipal, après consultation du Conseil des Bâtiments civils



NOUVELLE RUE DE LA GARE AU CENTRE VILLE SELON LE PROJET N°4

8916

II.-.La rue de la gare, les choix de développement de la ville

La percée de la rue de la République est la solution à une question posée dès 1842, avant même l'inauguration du chemin de fer à Orléans.[1] Le problème consiste à améliorer la relation des quartiers périphériques à la place du Martroi. Cette dernière est l'un des deux centres de la ville (principalement économique), avec la Cathédrale. Le premier objectif de la nouvelle percée aurait consisté dans de prolongement du chemin de fer vers le centre de la ville. C'était là une manière de sortir Orléans de son isolement.

Mais c'est en 1843, lors de débat sur les améliorations des abords de la gare, que l'on envisage d'une manière hypothétique une liaison gare/Martroi, en prévoyant d'élargir la rue des Gourdes en face de la gare, et de la prolongée jusqu'à la place du Martroi. Un rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du Loiret, A.Fournier, en rend compte:

> "[...]. La rue Bannier forme avec la rue Royale qui lui fait suite la plus importante communication d'Orléans. Les nombreux voyageurs que le chemin de fer amènera suivront cette direction, soit pour aller en ville, soit pour aller prendre les bateaux à vapeur de la Loire ou les voitures qui partirons du Martroi [...].
> On abrégera ainsi de 400 mètres la distance qui sépare l'embarcadère du Martroi que l'on peut regarder comme le centre de figure de la ville [...]. Dans l'avenir si le chemin de fer acquiert un haut degré de prospérité, si d'un autre coté il déplace les intérêts des différents quartiers d'Orléans, peut-être y aura-t-il lieu de raser le mail au droit de la rue des Gourdes et de donner à cette rue elle-même les dimensions d'une large voie et de la prolonger en ligne droite jusqu'au Martroi à travers les îles de maisons qu'entourent les rues Bretonnerie, des Fauchets, de la Croix de Malte, Sainte-Anne, et de la Levrette [...]."[2]

Lors du Conseil Municipal du 11 Mars 1843, l'amélioration des accès à la gare est évoquée. Mais le projet n'aura aucune suite. La ville doute du chemin de fer, de sa rentabilité, et de ses conséquences économiques. L'ouverture d'une nouvelle rue pose un certain nombre de problème auxquelles la ville ne peut répondre pour le moment. La perception de l'octroi est au centre des préoccupations. Elle n'est possible qu'à la condition d'une fermeture de la ville. Le chemin de fer, pose le problème de la gare, et renvoie à nouveau, mais cette fois en terme économique, à la notion de porte: comment percevoir l'octroi dans une ville ouverte à tous les passages; ceci est renforcé par le fait que le chemin de fer ne peut que renforcer le trafic, c'est là sa raison d'être, alors que l'octroi, outre la taxe sur les valeurs des marchandises, par leur contrôle, ne peut que le freiner.

---

1 - Délibérations du Conseil Municipal
2 - "Rapport sur les mesures à prendre pour assurer l'accès de l'embarcadère d'Orléans"

La place de l'octroi conditionne le développement des faubourgs. Les faubourgs disposés en dehors des limites d'octroi disposent d'atouts commerciaux appréciables (qui rentrent le plus souvent en conflit avec ceux de la ville), qui leur permettent d'attirer les installations industrielles, ou de stockages, mais surtout la population ouvrière[1]. Les habitants du faubourgs et de la rue Bannier craignent de voir disparaître leurs atouts commerciaux, au profit de la nouvelle rue. Cette percée liée au chemin de fer dont l'avenir économique n'est pas encore assuré est un risque financier que tous les habitants n'ont pas forcément intérêt à prendre; ceci est d'autant plus vrai que les opérations du même type réalisée déjà ne se sont pas avérées, financièrement dans tous les cas, très intéressante: il est déjà question du percement d'une nouvelle rue alors que la rue Jeanne d'Arc éprouve des difficultés pour se terminer.

Ce sera là une des raisons qui pousseront le Conseil Municipal à décider, le 16 Mars 1843[2], d'élargir seulement la porte Bannier, de réparer la chaussée du boulevard extérieur, entre la gare et la porte Bannier, et d'y ajouter un trottoir.

Ce n'est donc qu'à partir de 1880 que l'ouverture de la rue de la République est de nouveau envisagé. Il a fallu attendre 37 ans pour que l'on envisage de nouveau ce percement

Le statut de la gare a considérablement évolué. Son apport économique est désormais reconnu et il devient impératif de la mettre directement en relation avec le centre de la ville. Entre temps le statut économique et symbolique de la place s'est renforcé par la construction de la Chambre du Commerce, et l'implantation en son centre d'une nouvelle statue de Jeanne d'Arc. L'évolution économique de la gare, va entraîner dès 1875, sa reconstruction et son embellissement. Son agrandissement est déclaré d'utilité publique. Il concerne le remaniement de l'ensemble des voies. La bifurcation des lignes de Tours et d'Orléans est reportée de 50 mètres en amont. Une halle de 50 mètres de large et de 132 mètres de long est construite, et lors de l'enquête publique, une façade parallèle au boulevard, à été réclamée. Les travaux dureront de 1876 à 1880, mais la façade ne sera reconstruite qu'à la fin du siècle, après l'ouverture de la percée et à la demande de la Municipalité.

---

1 - A ce propos, le cas de Nantes et du développement du Faubourg de Chantenay, pour lequel l'octroi joue un rôle notoire dans l'implantation des installations industrielle, et portuaire, mais surtout sur le développement de l'habitat ouvrier en dehors des limites de la ville. D. Pinson, L'INDEPENDANCE CONFISQUEE D'UNE VILLE OUVRIERE, LE CAS DE CHANTENAY; Nantes 1981

2 - A.M.

Ce n'est qu'après les travaux d'améliorations de la gare, que la Municipalité reprend le projet de communication directe entre la gare et la place du Martroi. Ne pouvant plus reculer devant la nécessité d'ouvrir la rue, le Conseil Municipal adopte dans sa séance du 22 octobre 1880, le percement d'une rue de 17 mètres de large:

> "Il serait vraiment regrettable de voir notre ville privée plus longtemps d'une grande voie de communication directe entre sa place principale, son véritable centre et la nouvelle gare à laquelle la compagnie du chemin de fer d'Orléans vient de donner tant d'extension."[1]

Au-delà des problèmes matériels, le coût élevé des terrains dans le cas du projet n°1 qui nécessite l'achat de cafés sur la place du Martroi, la coupe du parcellaire en diagonale, le déplacement de la prison indispensable à la réalisation du projet n°2, on assiste surtout à un débat sur la valeur à donner à la gare et à la nouvelle rue. Il tourne autour de la nature économique et commerciale, soit d'un point de vue uniquement utilitaire (auquel cas une liaison directe avec les marchés se justifie totalement), soit par rapport à une inscription de ces conditions incontournables, dans le système monumental de la ville.

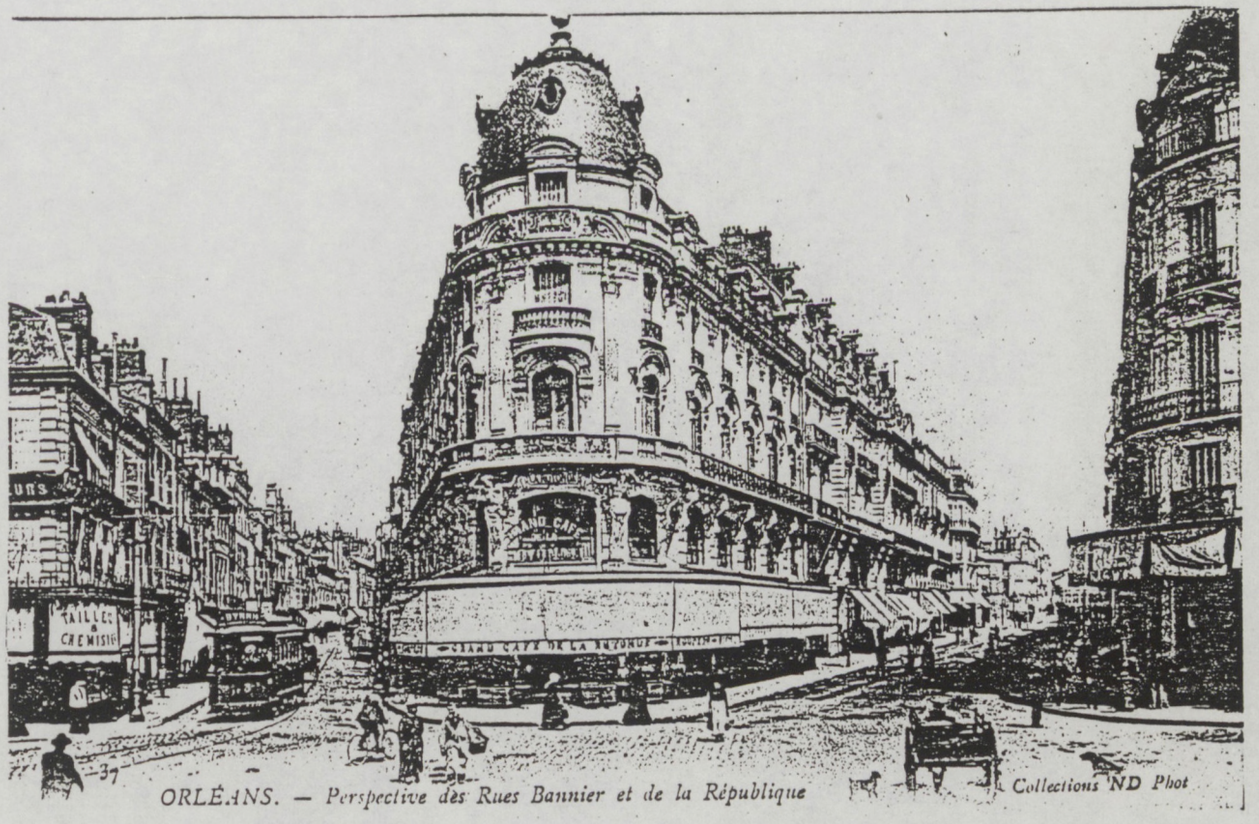
La place du Martroi est au coeur du débat qui oppose les défenseurs des deux projets. Les adversaire du projet 1 ne cessent de s'interroger sur l'intérêt que peut représenter le déboucher de la nouvelle rue au centre de la place?

> "La voie [désignée dans le projet n°2] débouchant sur la place du Martroi dans le prolongement direct d'une des rues à ouvrir dans le quartier des marchés, ne serait-t-elle pas aussi centrale ? La place du Martroi tout entière n'est-elle pas le centre de la ville?"[2]

Le projet n°1 montre que la volonté d'inscrire la nouvelle percée dans le système monumental de la ville, est aussi déterminante que la raison fonctionnelle. En axant la nouvelle rue de la gare sur la statue de Jeanne d'Arc, ce n'est pas uniquement le centre de la place qui est visé, mais son équilibre. La rue de la République vient achever une figure symetrique composée de la rue Royale et la rue Bannier; les trois rues convergent en un point: la statue de Jeanne d'Arc. Ce projet s'inscrit dans la logique des percées haussmaniennes contrairement au projet n°2, qui privilegiant la nature fonctionnelle et économique de la percée, anticipe sur les besoins de communication nouvelle de la ville. Les partisans de l'une et l'autre solution vont s'affronter pendant 12 ans et discutent sur deux points:

---

1 - Conseil Municipal du 22 Octobre 1880.
2 - Conseil Municipal du 22 octobre 1880.



ORLÉANS. — Perspective des Rues Bannier et de la République

- Le centre se confond-il avec la place du Martroi dans sa totalité ou uniquement avec la statue de Jeanne d'Arc ?
- Les axes déjà en place constitués par les rues Royale et Jeanne d'Arc sont-ils suffisants pour assurer la desserte de la gare avec les autres équipements ?

Alphand, l'une des autorités consultées, reconnait la nécessité de l'ouverture de rue et déclare en 1888 dans sa réponse au Maire :

> "... Mais il est évident que cette grande voie d'accès à la gare ne peut pas s'arrêter à la place du Martroi, et qu'il faut qu'elle aboutisse à la rue Jeanne d'Arc et au quartier situé entre le fleuve et cette voie, qui renferme les musées, le lycée, les halles et autres établissements importants ... (le tracé n°1) serait irréprochable dans mon opinion, si la rue Royale avait une largeur suffisante pour assurer le double trafic de l'intérieur d'Orléans et des populations de la rive gauche de la Loire se rendant soit à la gare soit dans les communes de la rive droite". [1]

Tandis-que les arguments en faveur du projet n°1 sont plutôt de l'ordre de l'embellissement de la ville, ceux en faveur du projet n°2 sont plus d'ordre fonctionnel et financier. L'étude de la percée est ajournée jusqu'en 1888. Aux deux premiers projets, sont ajoutés deux nouveaux tracés, qui dans les grandes lignes n'innovent pas par rapport aux premiers. Ils seront insuffisamment conciliateurs: le premier projet stoppe la percée à la place du Martroi, les trois autres la prolonge jusqu'au marchés couverts.

C'est en fin de compte le parti de l'embellissement qui l'emportera; n'est-il pas également le parti d'une vue à plus long terme, qui privilégie l'unité urbaine devant les fluctuations d'aménagements dont la répartition géographique est trop dépendante des conditions économiques.

III.-. la réalisation

En 1881, la ville est résolue à confier l'exécution du plan adopté à une société immobilière. Les décision du Conseil d'Etat relative à l'application du décret du 26 mars 1852, ayant fait échouer la combinaison financière, l'administration municipale renonce provisoirement à l'exécution du projet[2].

En 1894, la liste des expropriations pour cause d'utilité publique est dressée, suivies des indemnités à verser. Les parcelles touchées sont définies par le plan du 6 Décembre 1895. Les terrains sont acquis dans leur

1 - A.M. 4310 et 4311.
2 A.M. 4311 "Rapport de la commission de la rue de la gare sur le projet d'ouverture de la dite rue"; 8 août 1892

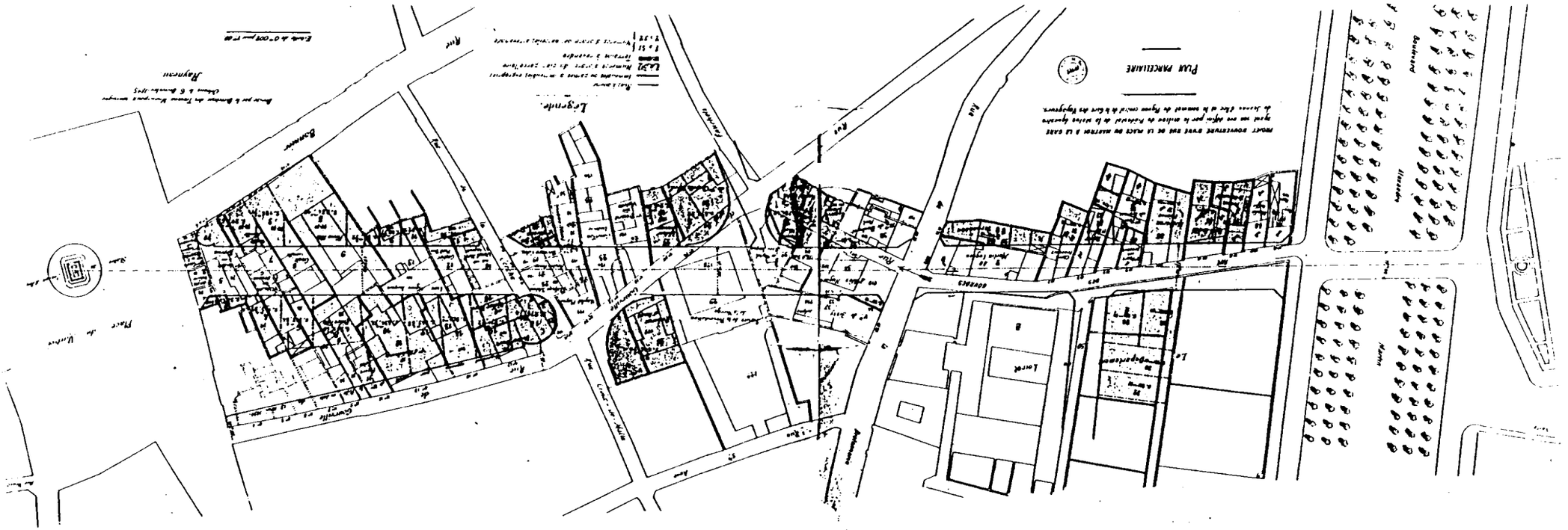
quasi totalité par la ville qui se charge des démolitions. Elle procédera à l'adjudication des travaux de déblaiements. Un plan de lotissement est tracé. Les lots sont mis en vente.

Toutefois dès 1894 les terrains sont revendus sous conditions:
- de construire en un an au moins jusqu'au premier étage;
- que les murs de façades et mitoyens soient construits en pierre de taille non gélives, ou en briques de choix laissées apparentes;
- que la corniche se trouve placée entre 15 et 16 mètre en contre haut du sol du trottoir;
- que l'entresol ait une hauteur de 2,80 mètres au moins;
- que les maisons soient abonnées à l'eau de la ville et raccordées à un réseau d'égout.

Le département reste propriétaire des terrains de l'ancienne prison, entre le boulevard et la rue de la Bretonnerie, côté ouest de la rue de la République. Il sera loti, apparemment pour son propre compte, à l'exception des parcelles n° 26, 28, 30, 32, du plan de 1895.

Parmi les propriétaires dont les propriétés sont touchées par l'opération de la rue de la gare, huit resteront sur place. Ils reconstruiront tout ou partie de leurs immeubles. Leurs parcelles sont assez peu touchées. Quelques uns rachètent parfois un complément de terrain à la ville. Le reste des terrains est loti par la ville, en 41 lots (selon les documents du 6 décembre 1895). Le parcellaire créé est typique du parcellaire haussmanien: grandes parcelles d'angle, un nouveau parcellaire qui s'appuie sur les restes de l'ancien, et qui le redresse par rapport à la rue.

Les derniers terrains seront vendus en 1903. Pour attirer les propriétaires potentiels, et sans doute également pour que soit respecté le règlement de construction, une indemnité pour "décoration de façade" de 100 franc par le mètre linéaire de façade est versée à tous les acheteurs.



PROJET DE PERCEMENT DE LA RUE DE LA REPUBLIQUE - 1895

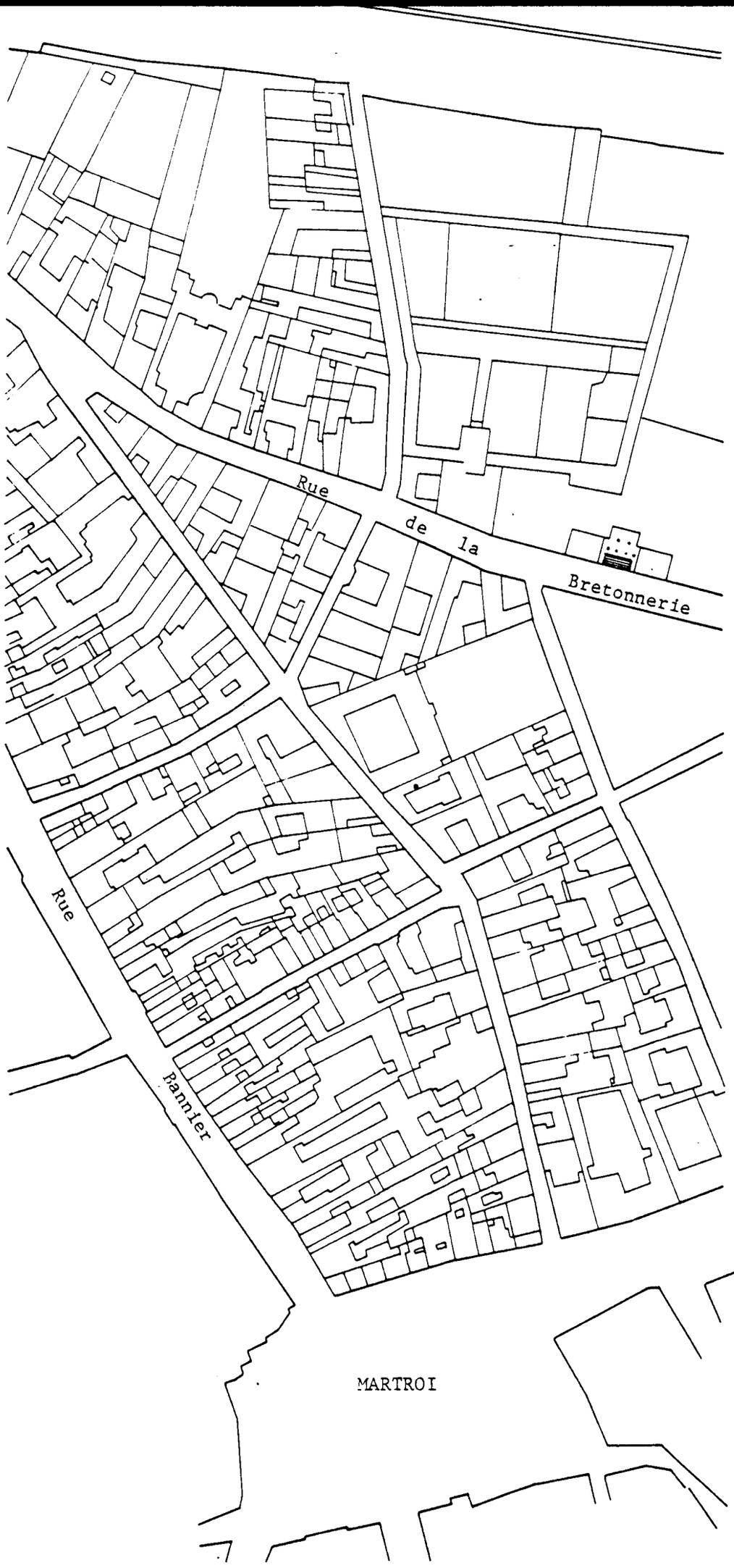
C.-.LE PARCELLAIRE, TYPOLOGIE ET LES EFFETS INDUITS

I.-.le réseau viaire

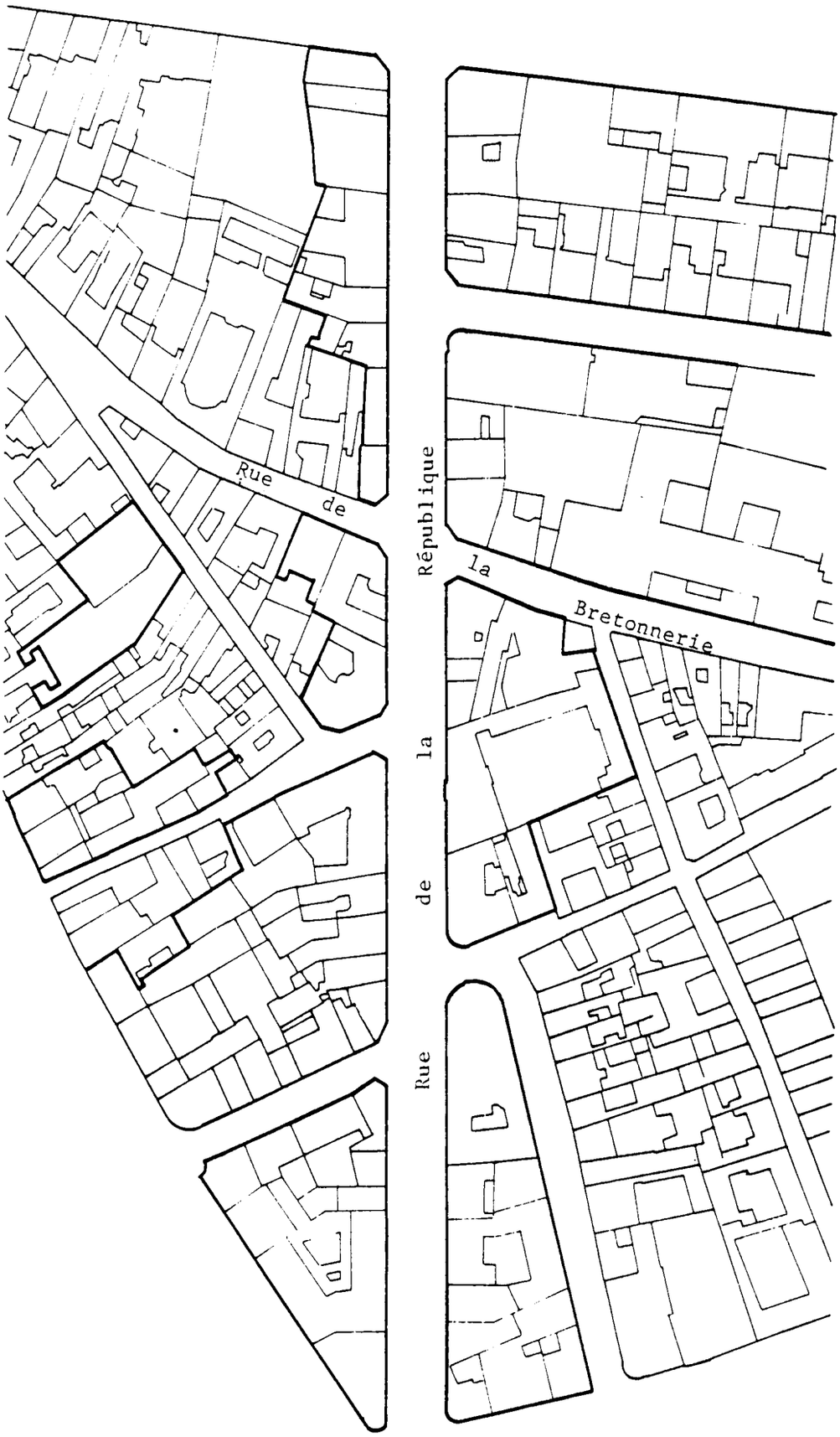
Les percées de la rue Royale et de la rue Jeanne d'Arc s'inscrivent globalement dans le système orthogonale des voies qui structurent la ville. Le projet retenu pour la rue de la République en fait semble-t-il volontairement abstraction. L'objectif recherché, au plan urbain, en reste à l'ambition de lier l'horloge de la gare à la statue de Jeanne d'Arc; pour ce faire, la rue créée traverse en diagonale le réseau existant. Le projet reprend le système presque point par point, de celui mis au point dans les percées haussmaniennes. L'angle y est un point fort, il est un point de repère en même temps qu'il présente une plus grande valeur immobilière. Il est le lieu privilégié de l'implantation des banques et des grands magasins.

Dans le projet adopté en 1880, les angles sont arrondis à chaque intersection, à l'exception du côté Est de l'angle de la la rue avec la place du Martroi pour mettre en valeur l'angle de la rue Bannier. Ce projet fortement critiqué, du point de vue esthétique et surtout du point de vue de l'aspect pratique que ces dispositions ne manquent pas d'entraîner dans les logements, sera corriger en 1892. Le nouveau projet prévoit des pans coupés. Le même problème se pose aussi au sujet des rues adjacentes, devront-elles être remaniées de quelles manières, et pour quels effets? Du point de vue juridique le problème devra-t-il être traité par voie d'expropriation ou par la mise au point d'alignement pour chacune des rues. Ces interrogations ne sont pas vaines mais posent pour l'essentiel les conditions politiques de chacune des opérations. Le mode de représentation électoraliste maintenant bien rodé, engage à de nouvelles stratégies focalisées sur l'intérêt qu'ont les conseillers municipaux à se ménager les bonnes grâces des propriétaires, c'est-à-dire aussi, des voix.

La comparaison des plans du 15 mars 1881, et du 26 décembre 1892, tous les deux signé par Raynau, fait apparaître une certaine évolution des stratégies à l'égard des interventions sur les rues adjacentes. Le projet de 1881 ne tient pratiquement pas compte des anciens tracés. Il opère par destruction systématique, et par recomposition du tissu urbain; la quasi totalité de la rue de la Cerche est expropriée, l'îlot compris entre la rue de



PARCELLAIRE ANCIEN



Martroi

RUE DE LA REPUBLIQUE - PLAN PARCELLAIRE ACTUEL

Malte et la rue de la Bretonnerie est déplacé. Le projet de 1892 colle beaucoup plus à l'ancienne réalité en préservant la voirie adjacente préexistante. Le projet final, qui tend à se réaliser sur un compromis, se contente de l'expropriation des angles. Les rues adjacentes sont frappées d'alignement. Ce projet inclût le long terme, et le temps pour convaincre l'ensemble des citoyens d'Orléans de la nécessité de ce type d'opération. Les alignements concernent les rues de la Bretonnerie, de Gourville, de la Cerche, de la Croix de Malte, des Fauchets).

Les inconvénients de telles procédures, lenteur, dégradation et perte de valeur des immeubles touchés, sont toutefois largement compensées par une diminution substantielle des dépenses de la municipalité. Cet économie rejoint largement les stratégies électorales, pour laquelle toute imposition supplémentaire ne peut-être que sanctionnée, tout comme par ailleurs, des opérations qui mettrait à contribution une trop large frange de la population, et parmi elle les propriétaires. Les discussions longues achopperont sur les gabarits à respecter (largeur des rues), et sur l'intérêt de frapper d'alignement, un coté, ou les deux à la fois, des rue. Les implicites, dans la juste répartition du mécontentement que ne manque jamais de provoquer les percée, ne semblent jamais absent des calculs qui organisent l'argumentation dans les débats.

Les considérations sur la circulation, arriveront à bout du projet dans lequel les angles des rues étaient arrondis. Le projet enfin retenu, traitera les angles par pans coupés.

II.-.Le tissu ancien, et le tissu crée

Le mécanisme d'expropriation et de revente des terrains, est relativement mieux connu pour la rue de la République, que pour les deux premières. Il semble, que l'opération ait été traitée comme un lotissement, au sens moderne du terme.

Les anciennes parcelles

L'analyse des documents (cadastre de 1830, très peu lisible, le plans du 6 décembre 1895, et 35 plans de propriétés rachetées par la ville, auxquels il faut ajouter les états parcellaires), fait apparaître une certaine disparité dans le tissu traversé. Elle ne contredit pas les observations déjà faites pour les opérations précédentes. Nous retrouvons trois types de parcelles et de bâtis. Les très grandes parcelles des équipements et des institutions religieuses (prison et couvent des soeurs de la Présentation).

RUE DE LA REPUBLIQUE - SUPERPOSITION DU PARCELLAIRE ANCIEN ET ACTUEL

Les petites parcelles de 5 et 6 mètres de largeur sur la rue se rattachent à celles déjà observées rue Royale, font entre 15 et 18 mètres de profondeur pour la version en longueur, et de 5 ou 6 mètres pour la version en carré, et une majorité de parcelle de superficie moyenne, disposée en longueur de 25 à 60 mètres, avec 7 à 10 mètres de développé en façade.

Les immeubles sont à deux étages, avec commerce en rez-de-chaussée; un couloir donne accès à un escalier dans la cour (surtout dans les cas de parcelles en profondeur). Ils sont majoritairement implantés rue de la Cerche et place du Martroi. Les parcelles intermédiaires, de 300 à 600 m2 de superficie, sont les plus nombreuses; on les retrouve rue des Gourdes, rue de Gourville, et rue de la Bretonnerie. Ces parcelles se distinguent des précédentes surtout du point de vue des surfaces. Il n'est pas aisé de rendre compte de la typologie du bâti. Les implantations traditionnelles y sont variées, en raison notamment des activités qui s'y concentrent (cafés, hôtels dans le haut de la rue des gourdes, commerces et artisanat, petits hôtels particuliers).

le tissu crée

Nous ne disposons que du plan de lotissement du 6 décembre 1895, du cadastre contemporain, de l'état des ventes des terrains (mais incomplet et surtout non daté), de dix permis de construire.

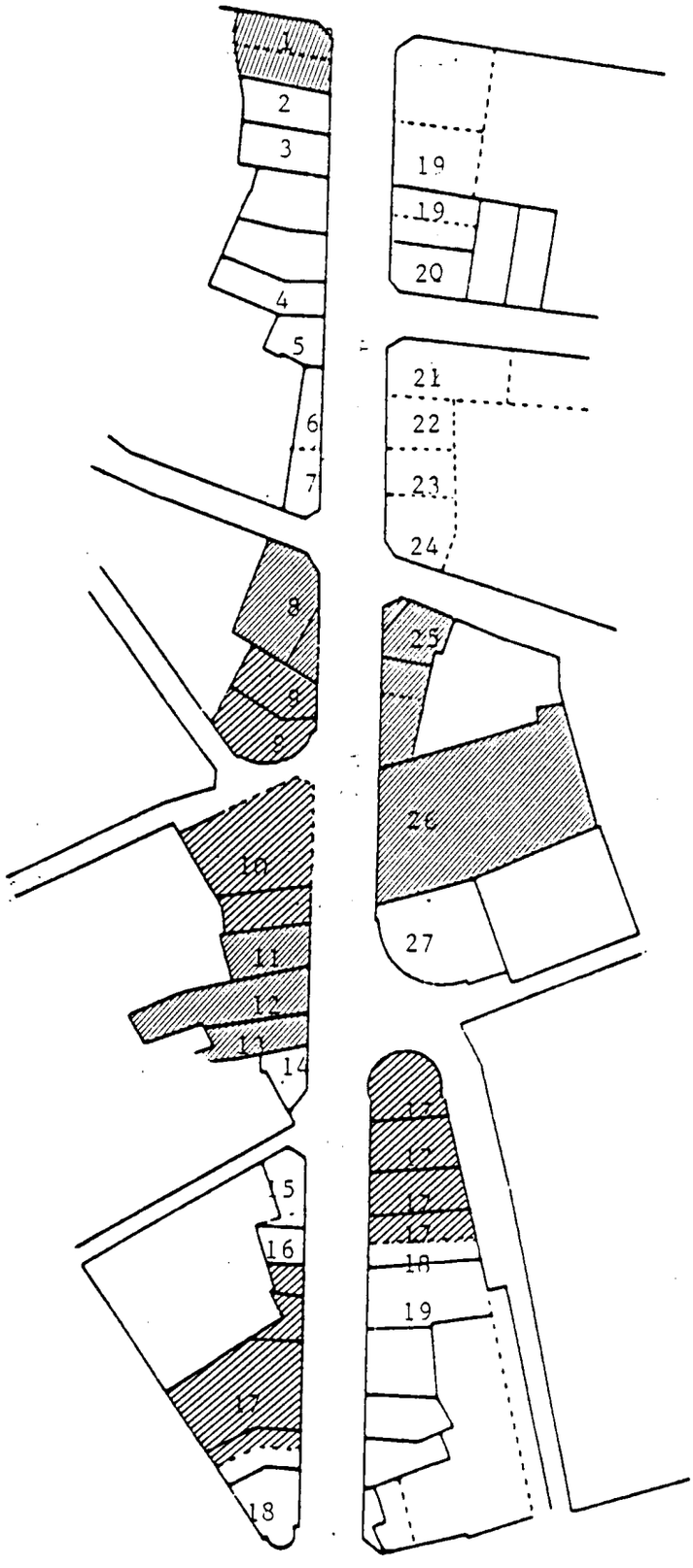
Les lots crées sont assez diversifiés. Leur surface varie de 85m2 (parcelle n°11) à 600m2 (parcelle n°5 et 20). La moyenne des surfaces tourne autour de 250m2. La profondeur des parcelles est entièrement déterminée par sa position dans l'ancien parcellaire, et après la largeur de son développement sur la rue; ce dernier peu varier de 7 mètres (parcelle n°9) à 37 mètres (parcelle n°29). L'organisation de l'ensemble résulte semble-t-il du hasard des ventes. Certaines parcelles sont recoupées (n°29, partagée entre M. Mainferme et M. Lamotte), plusieurs rachetées par le même propriétaires sont regroupées en une seule (Petit: n°23 et 25; Société des Immeubles du Loiret: n°12, 14, 16, 18, et 5, 7, 9).

Le parcellaire conserve quelques liens, dans son dessin, avec l'ancien. Ce n'est pas le cas du bâti, qui lui est entièrement neuf, construit dans une toute autre logique. Par delà les différences, affirmées de surfaces et de largeur des parcelles, leur position dans la rue en angle ou non, la richesses des décorations des façades, le bâti présente une grande uniformité tout le long de la rue. Il contraste violemment avec le tissu ancien par sa hauteur, plus du double de celle de l'ancien bâti, avec ses rez-de-chaussée, ses quatre étages et ses combles. L'organisation

anciens propriétaires

propriétaires ayant acquis plusieurs lots

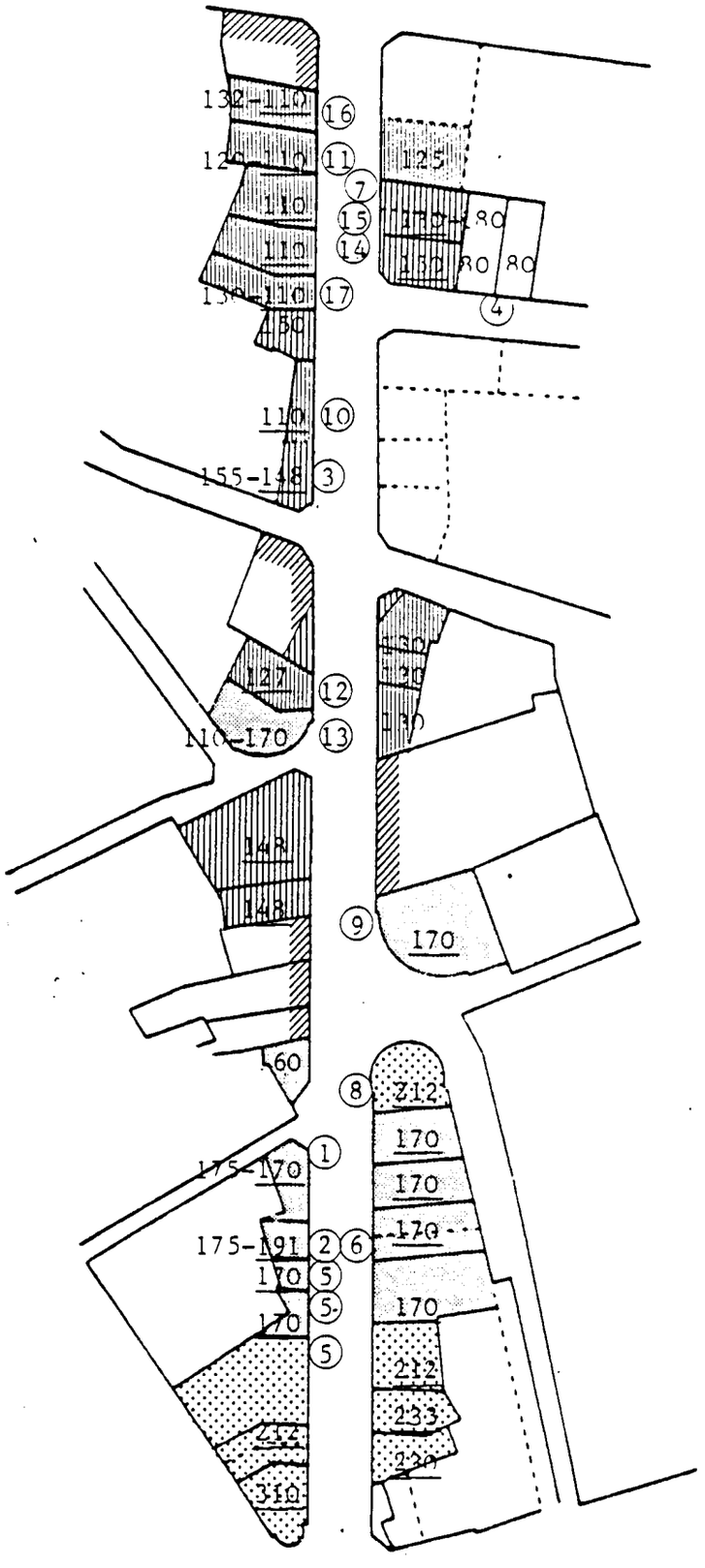
GARE



MARTROI

1. Roi, Riou, Blondin Roffin
2. Debacq
3. Dindavir
4. Pezon
5. Gaucheron
6. Mainferme
7. Lamotte
8. Ruchepot
9. Petit
10. Société des Immeubles d'Orléans
11. Rinjard
12. Goueffon
13. Dupaz
14. Duranville
15. Châtaigner
16. Jenlin
17. Immeubles du Loiret
18. Société la Rotonde
19. Bertin et Salmon
20. Thauvin
21. BdF
22. Farcinade
23. Bracquemont
24. Chauvin
25. De Bissy puis Thauvin
26. Soeurs de la Présent Présentation
27. Laurent
28. Guicremot
29. Beigneux

RUE DE LA REPUBLIQUE - IDENTIFICATION DES ACHETEURS



○ Ordre de vente dont la date est connue

Propriétaires restés

Les chiffres soulignés sont des évaluations, les autres le prix de vente

100
110
120

130
140
150

160
170
180

190
à
310

RUE DE LA REPUBLIQUE -

PRIX DES PARCELLES EN FONCTION DE LEUR POSITION DANS LA RUE
ORDRE DES VENTES

intérieure est entièrement renouvelée, tout comme l'aspect général de la construction qui dénonce sa raison d'être: le rapport.

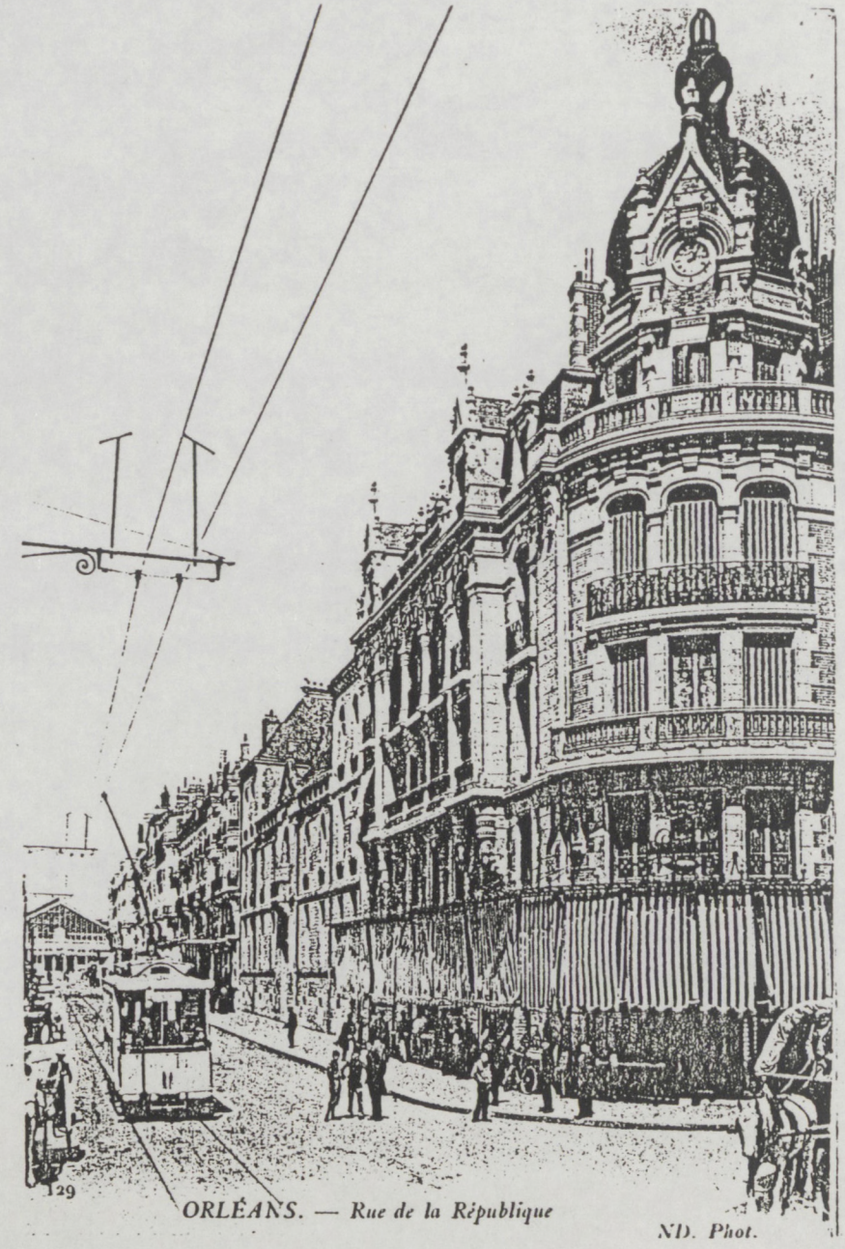
La rue se rempli d'immeubles de rapport dont l'élévation est très hiérarchisée:

- commerce (une banque quand il s'agit d'un bâtiment d'angle) est installé en rez-de-chaussée;
- l'entresol, parfois lié au stockage des commerces, abrite des bureaux ou de petits logements;
- le premier étage "noble" est souligné en façade, par un balcon filant. Des appartements de très grande hauteur de plafond y sont aménagés;
- le second étage, ne comporte, en façade, que des balcons individuels. Les plafonds des appartements sont plus bas;
- le troisième étage est en retrait par rapport au reste de l'appartement. Une corniche-balcon le masque partiellement, elle sert de couronnement. La hauteur des plafonds est identique à celle de l'entresol. Cet étage est parfois engagé dans le toit;
- des mansardes (chambres des domestiques) sont aménagées sous le toit.

222

ORLÉANS. -- La Banque de France, Rue de la République

Collections ND Phot

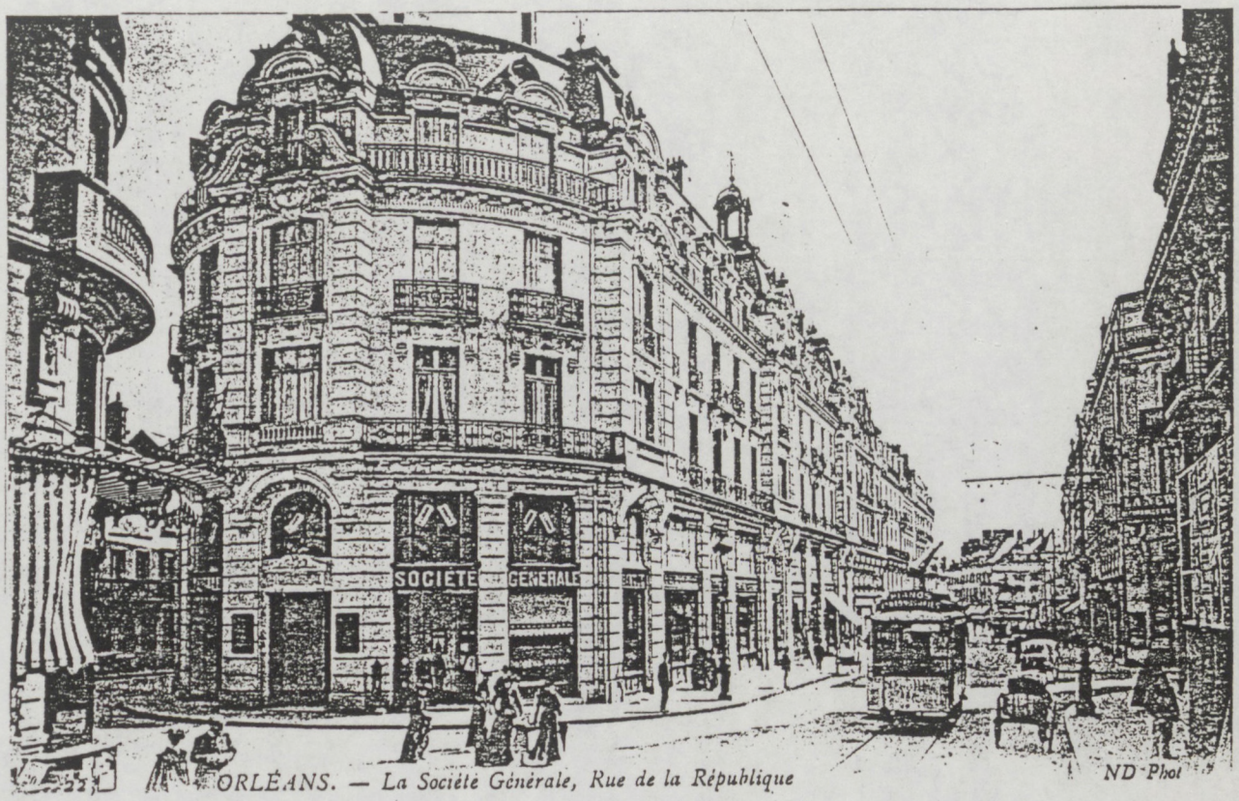


129

ORLÉANS. — Rue de la République

ND. Phot.

986

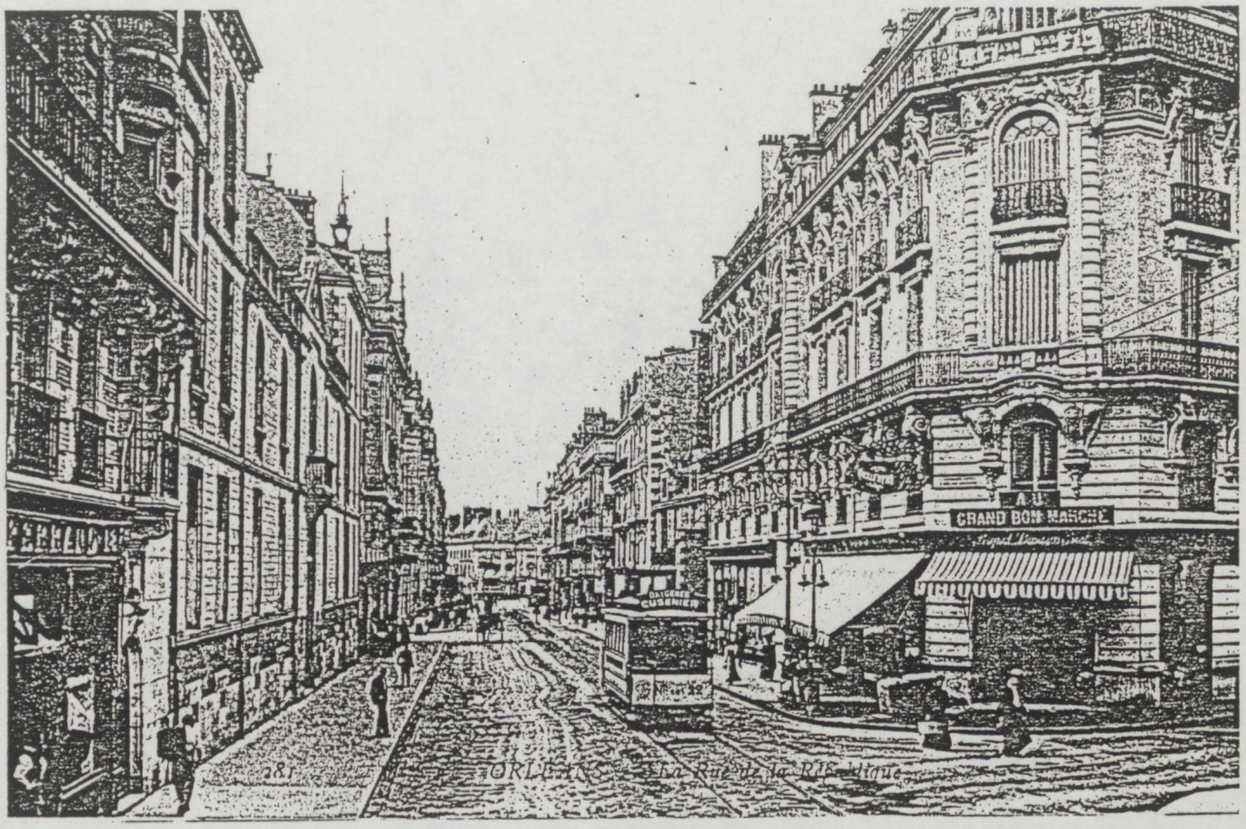


ORLÉANS. — *La Société Générale, Rue de la République*

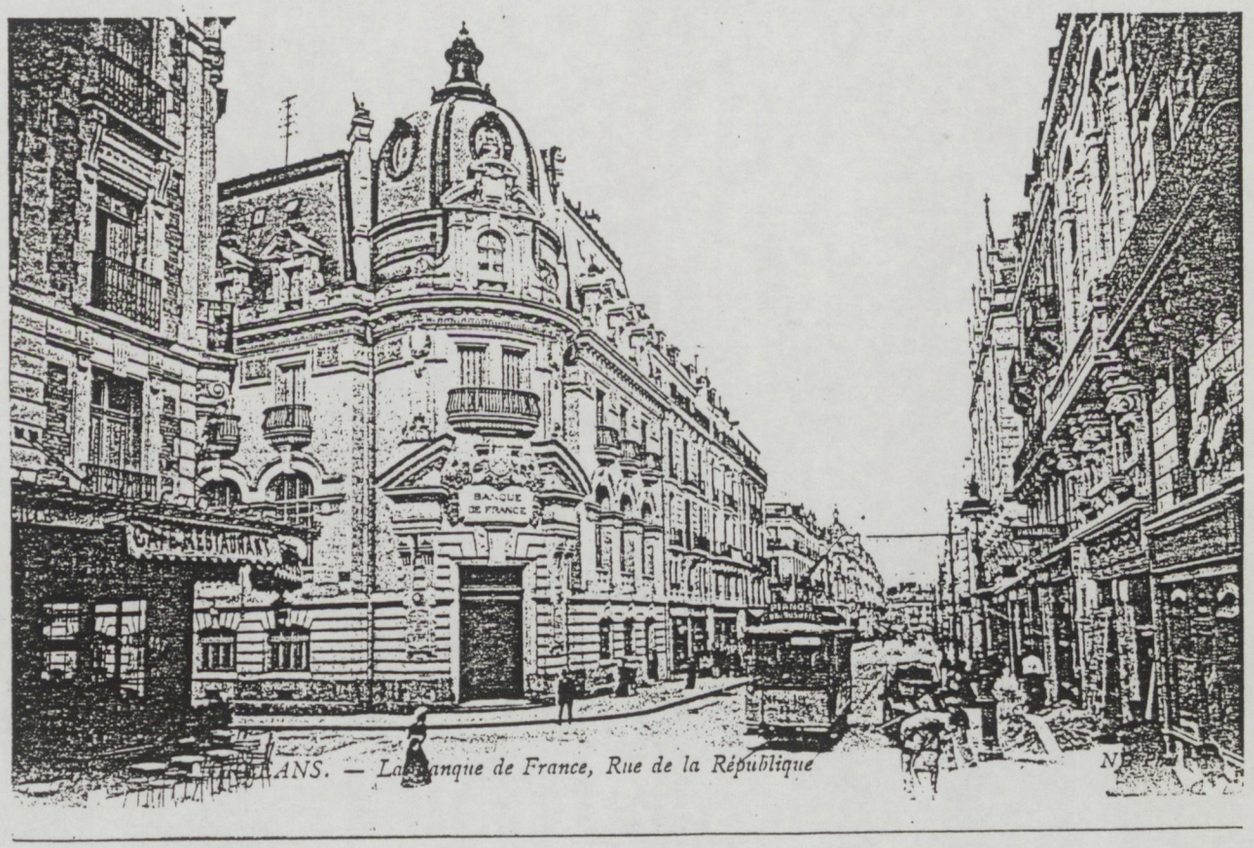
ND Phot

ORLÉANS. — *Perspective de la Rue de la République*

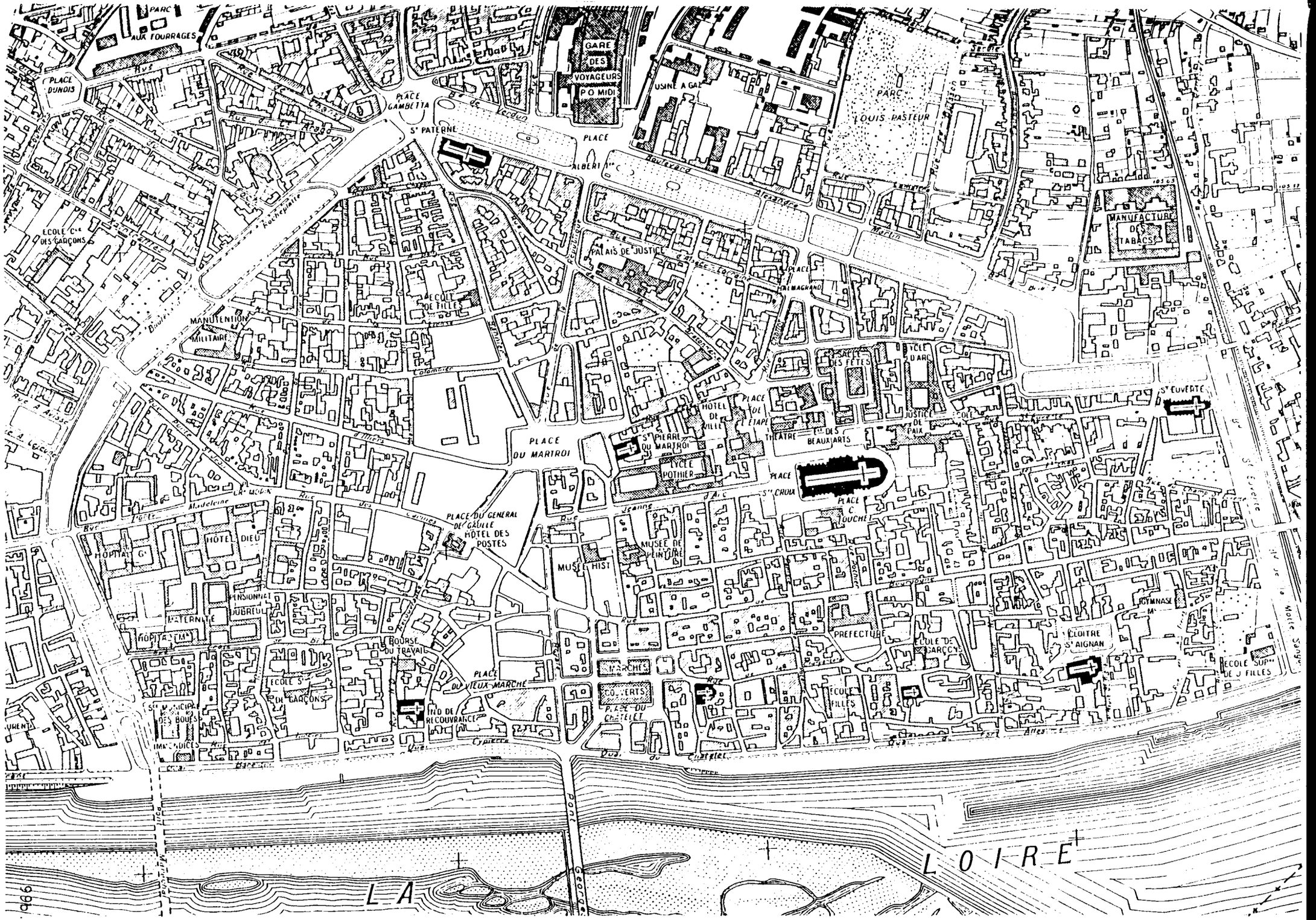
Collections ND Phot



287 ORLÉANS. — La Rue de la République



ORLÉANS. — La Banque de France, Rue de la République N


PARC AUX FOURRAGES
PLACE DUNOIS
PLACE GAMBETTA
GARE DES VOYAGEURS P O MIDI
USINE A GAZ
PARC LOUIS PASTEUR
S^T PATERNE
PLACE ALBERT 1er
ECOLE C^LE DES GARÇONS
MANUFACTURE DES TABACS
PALAIS DE JUSTICE
PLACE ALMAGRAND
ECOLE DE FILLES
MANUTENTION MILITAIRE
SALLE DES FETES
LYCEE D'ARC
S^T EUVERTE
HOTEL DE VILLE
PLACE DE L'ETAPE
THEATRE
E^LE DES BEAUX ARTS
JUSTICE DE PAIX
PLACE DU MARTROI
S^T PIERRE DU MARTROI
LYCEE POTHIER
PLACE S^TE CROIX
PLACE C. LOUCHET
PLACE DU GENERAL DE GAULLE
HOTEL DES POSTES
HOTEL DIEU
HOPITAL G^L
MUSEE DE PEINTURE
MUSEE HIST
PENSIONNAT DUBREUIL
MATERNITE
HOPITAL M^R
BOURSE DU TRAVAIL
PREFECTURE
ECOLE DE GARÇONS
CLOITRE S^T AIGNAN
GYMNASE M^L
ECOLE SUP^RE DE J FILLES
ECOLE S^T DE GARÇONS
PLACE DU VIEUX MARCHE
MARCHES COUVERTS
PLACE DU CHATELET
ECOLE FILLES
S^T MUNICIPAL DES BOUES IMMONDICES
IND DE RECOUVRANCE
Quai du Chatelet
Pont George
LA LOIRE

CONCLUSION

L'analyse de la percée fait apparaître au-delà des justifications fonctionnelles, une volonté de définir la ville par rapport à une nouvelle conception de la centralité et des limites. La ville n'est plus close. Il n'y a plus ni dedans, ni dehors qui circonscrivent la ville. La percée est un outil de transformation de la ville qui va bien au-delà de la simple ouverture de rue.

L'ouverture de la rue Royale relie le centre de la ville à l'extérieur. La notion de centre n'apparait pas encore bien défini. La centralité de la place du Martroi n'est pas effective, et la rue Royale la remplace temporairement dans cette visée: son emplacement et son homogénéité sont des valeurs centrales. Cette opération fonctionnelle se double d'un projet d'embellissement qui se traduit dans la nécessité de définir le centre (ne s'agit-il pas en fait de trouver le point d'équilibre?): la ville est alors, formée d'une juxtaposition d'éléments qui coexistent, sans liaisons affirmées. La rue Royale, en lui donnant de nouvelles structures, devient l'occasion nouvelle d'unifier la ville. Dans ce projet, il y a une certaine évidence de la conception de la percée dans la ville en ce sens qu'il semblait difficile de la concevoir à un endroit différent; l'abandon rapide du premier projet de Hupeau peut en attester.

Bien qu'historiquement, la rue Jeanne d'Arc soit conçue dans à la suite de l'opération de la rue Royale, sa réalisation se fonde sur une conception différente. La valeur fonctionnelle de la rue, c'est à dire la liaison du centre, place du Martroi, aux nouveaux équipements (Hôtel de ville, Bibliothèque, Préfecture), n'est que le prétexte à l'ouverture d'une rue dans l'axe de la cathédrale, et à la création d'un nouveau quartier résidentiel. Le tracé de la rue fait peu de place au doute. A aucun moment, il n'est remis en question. En revanche, la mise en oeuvre du projet se heurte à la définition de la place autour de la cathédrale (quelle valeur faut-il lui donner), et au dessin des façades qui bordent la rue (quels est le meilleurs

parti à adopter dans la construction des bâtiments?). La cathédrale, en tant qu'élément rendu à une autonomie définitive (il prend valeur de monument, survivance du passé, conservé pour sa seule valeur intrinsèque de construction, délimité et extrait du tissu urbain qu'il structurait jusqu'alors), justifie par elle-même la percée.

Le percement de la rue de la gare renvoie à un objectif double, fonctionnel et symbolique, indissociable des contraintes contradictoires propres à la gare. Le débat sur l'emplacement de la gare se déplace de la percée vers une problématique du centre de la ville. La gare y apparait en même temps une porte, et un nouveau point de convergence. Elle s'oppose, à ce titre, à la centralité de la ville ancienne.

Les comparaisons entre les différentes justifications des opportunités d'ouverture font montre d'une grande homogénéisation conceptuelle: la définition du centre, la survalorisation de points qui prennent valeurs de centralité secondaires. La percée de la rue Jeanne d'Arc participe à ce mouvement. Centre d'un nouveau quartier, elle s'autovalorise. Cette centralité se renforce, d'une part du fait de la largeur de la rue (20 mètres, qui semblent bien trop conséquent aux contemporains de la percée); d'autre part, elle se renforce de la présence de la cathédrale qui, bien qu'étant un élément de perspective, n'en constitue pas moins un élément de blocage qui de ce fait renvoie la rue à elle-même.

La rue Royale, en raison du rééquilibrage de la ville vers le Nord, perd la centralité que lui conférait à l'origine sa position. Mais un des rares projets de façade que nous possédons tend à privilégier une autre forme de centralité, tournée sur l'îlot. Ce dernier est développé, dans les élévations, par rapport à une axialité définit par une rupture dans le dimensionnement des arcades. Sur l'axe médian de l'îlot, l'arcade nettement plus large, est soulignée par deux pilastres élevées à hauteur de la corniche supérieure. Nous ne savons pas si ces îlots furent réalisés tels quels. L'image que nous avons de la rue, nous donne l'impression d'une rue homogène et filante.

La rue de la République se montre plus complexe; sa fonction économique devient centrale, elle s'intègre entièrement dans la rationalité économique marchande. Elle concentre les grands magasins, les banques, et les nouveaux équipements commerciaux de la seconde moitié du XIXè siècle. L'ensemble de ces activités lui confère, à l'égal de la rue Jeanne d'Arc, une relative autonomie. Le marquage des angles aux extrémités des rues, accentue l'effet. Les pavillons à fronton de la rue Royale et de la rue Jeanne d'Arc, ou les immeubles à rotondes de la rue de la République marque le début et la fin des rues. On comprend mieux la référence faite à

la place Vendôme: la rue devient par elle même une place, un lieu de promenade quasi autonome à l'intérieur de la ville. Dans l'exemple de la rue Jeanne d'Arc, l'image en est plus marquée, et n'est pas sans rappeler la rue Rivoli dont elle est contemporaine. Ce qui la différencie nettement de la rue Royale, dans laquelle l'arcade renvoie à la fonction de commerce, alors qu'ici, l'arcade sans profondeur est feinte.

Le marquage des angles peut donner lieu à une autre interprétation pour les rues Jeanne d'Arc et de la République. Il implique un changement de contenu du concept de Monumentalité. En effet ces deux rues abandonnent la répétition à l'infini d'une unité de façade dont la raison d'être se justifiait dans l'homogénéité de la rue. La monumentalité revendiquée de la cathédrale, de la gare ou de la statue de Jeanne d'Arc, remplace la monumentalité de la rue. Il suffit simplement d'harmoniser les entablements et les hauteurs des constructions pour conduire au monument. La monumentalité propre de la rue est alors différée, donnée par la perspective qu'elle engendre. Ce peut être aussi une des explications de la modification des stratégies des autorités municipales, qui pour la rue de la République, donnent des subventions aux propriétaires pour pourvoir à l'embellissement de chaque construction: la façade n'est plus décidée dans sa conformité à la rue conçue comme un objet en soit.

On accorde plus d'importance à l'homogénéité des tracés, à leurs construction, qu'aux traitements des places, et cela dans les deux cas, de la place du Martroi à la place Sainte-Croix; cette dernière devait recevoir les mêmes façades que la rue Jeanne d'Arc. La monumentalité des places se construit à partir des extrémités marquées des rues et par leur position centrale (place du Martroi); elles peuvent également s'enrichir de leur propre monumentalité (La cathédrale, pour la place Sainte Croix, et la statue de Jeanne d'Arc pour la place du Martroi). Dans la relation percée/place/équipement, chacun des éléments se renvoie son image propre.

Le projet en croix des axes Nord/Sud et Est/Ouest qui rejoignent les limites externes de la ville, apparaît finalement comme un prétexte à l'embellissement. A l'idéal de la ville régularisée par de belles perspectives des Ponts et Chaussée, s'est substitué, une autre image que l'on perçoit déjà dans la réalisation de la rue Royale, et qui déplace la centralité vers la rue. Le pont et la traversée de la ville ne sont que le prétexte à l'ouverture de la rue. Mais cet évolution est encore plus nette, dans le projet de la rue Jeanne d'Arc: l'architecte Pagot ne prend pas la peine d'étudier le projet dans sa globalité. Il suffit que l'ingénieur des

Ponts et Chaussée précise que la rue est comprise dans la traverse qui conduit d'Angers à Briare, pour obtenir une aide financière de l'Etat. Le projet rendant compte seulement des dispositifs de clôture de la rue, d'un côté la cathédrale, de l'autre la statue Jeanne d'Arc. Les extrémités des rues constituent des éléments importants dans la l'implantation des percées. Elles sont centralisatrices d'équipements. L'équipement, est en fait qu'une justification de la dépense de la percée.

Ces justifications ne viennent pas seule, elle sont concrètes, non seulement du point de vue économique, mais également du point de vue de la salubrité publique. La percée est justifié sur le plan de l'amélioration des conditions d'hygiène. Elle doit s'inscrire dans une politique d'assainissement des quartiers insalubres. L'ouverture de la rue Jeanne d'Arc s'attaque à un quartier considéré comme l'un des pires de la ville. Mais la pratique de l'assainissement rend compte également de la nature, et du contenu de la problématique de l'embellissement posée par la municipalité: elle cherche, à retenir la population aisée de la ville, qui préfère l'espace et l'air pur des environs, et à fixer les étrangers de passage en quête de bonnes fortunes. Du point de vue d'un concept plus moderne elle cherche à se donner une image de marque.

Les plus grandes différences de conception apparaissent surtout entre la rue Royale et les deux autres. La première concevait comme vitale, le regroupement des fonctions principales de la ville en un point unique, en même temps géométrique, politique, et économique. Les deux autres seront en fait, considérées comme des "liaisons". Si ces différences n'expliquent rien, elle montre la profondeur des modifications de la ville et de la nature des percée, entre le XVIII° et XIX° siècles. Mais elles marquent aussi, d'une certaine manière, l'échec de la première percée. Elles montrent indépendamment du contexte historique, les difficultés rencontrés dans la réalisation des percées. Au lieu d'ouvrir une percée, et d'imaginer les équipements qui pourront la justifier, on s'appuit sur les éléments eux-mêmes pour l'ouvrir. Dans le cas de la rue de la République, les opposants au 4ème projet, qui relie la gare aux marchés, ont peur que le tracé proposé, ne soit pas insuffisant pour justifier la monumentalité souhaité de la rue; car premièrement, la rue n'est pas dans l'axe de la gare, et deuxièmement, la seconde partie qui conduit au marché risque de ne jamais être réalisé. Les marchés ne constituent pas, sans doute, un élément suffisamment Monumental, qui justifirait la dépense.

Comparativement aux percées réalisées dans d'autres villes de France au XIXè siècle, celles d'Orléans se distinguent en privilégiant, jusque dans la rue de la République, l'embellissement, plutôt que l'aspect fonctionnel. Ce

qui avec la permanence de certains traits dans la constitution du système des percées, permet de donner aux percées d'Orléans une homogénéité, qui n'existe pas toujours dans les autres villes. Si la ville avait accepté les projets reliant la gare aux marchés, on aurait obtenu une percée fonctionnelle beaucoup plus proche des caractéristiques des percées de la fin du XIXè siècle (que l'on retrouver par exemple à Toulouse avec les rues de l'Alsace Lorraine et de Metz).

Mais l'étude des percées est avant tout la combinaison d'impératifs techniques et d'intérêts économiques. Les changements opérés dans la manière d'envisager les percées en sont la preuve manifeste. Ainsi le rôle de la place du Martroi dans la création de la rue Royale? Cette première percée représente avant tout une des premières opérations d'urbanisme, contemporaine de Nancy, et qui précédent la composition d'ensemble place de la Concorde, rue Royale et Eglise de la Madeleine à Paris. Dans le projet de places Royales à Paris, on retrouve les deux principaux éléments du projet d'ensemble d'Orléans: l'Hôtel de Ville et l'église. A Paris, l'emplacement du quai de Conti (qui avait plus particulièrement retenu l'attention de la ville), prévoyait la construction d'un hôtel de ville. Le double projet d'Orléans, de la rue Royale à la rue Jeanne d'Arc articulée sur la place de Martroi, qui se compose à partir de ces deux pouvoirs (de l'Hôtel de ville, et de l'église), intègre dans une seule opération, les vues d'aménagement du territoire et des villes.

L'ouverture d'une percée s'effectue, le plus souvent en dehors des rues principales. On n'élargit pas une artère existante, elle coûterait trop cher en indemnisation. Mais on n'hésite pas à choisir le tracé le plus cher quand il s'agit de mettre en valeur la centralité de la ville, c'est le cas du tracé de la rue de la République. Le choix du tracé n°1 montre bien qu'il ne s'agit pas uniquement de fonctionnalité. Les tracés des rues se heurtent également aux équipements préexistants. La valeur des bâtiments d'une quelconque importance donne lieu à de longues périodes de réflexion, et à de longs débats. Si au XVIIIè siècle, on n'hésite pas à démolir quelques belles maisons Renaissance, au XIXè siècle, on devient plus hésitant; certaines maisons et édifices sont déjà classés Monuments Historiques. A défaut de les sauvés de la démolition, on récupère et on conserve les façades. Si on reconstruit facilement une chapelle ou une église, les équipements importants comme l'Hôtel Dieu ou les prisons, ne doivent leur déplacement qu'à la vétusté des installations, ou à leur place inopportune dans le centre ville. Bien que dans le cas de la rue de la République, la prison sert plutôt de justification à tel ou tel tracé, elle n'est souvent qu'un prétexte.

Les moyens utilisés dans la conception des rues, s'ils donnent une vision homogène, ils diffèrent quelques peu d'une percée à l'autre. Malgré des intentions, des contextes et des raisons très différentes, les procédés d'ouverture reste sensiblement les mêmes. Les parcelles touchées par l'ouverture de la rue sont expropriées. Dans le cas de la rue Royale, les immeubles sont expropriés dans la totalité des terrains touchés par l'ouverture de la rue. Pour la rue Jeanne d'Arc, les parcelles touchées par le percement ont été expropriés dans leur totalité. L'expropriation a été modifié par la loi du 3 mai 1841 et suivant l'usage constamment suivi jusqu'ici, du moins à Orléans, c'est à dire en mettant la Ville en demeure d'acquérir le sol entier (dessus, superficie et dessous) de l'immeuble ou du bâtiment exproprié pour l'une de ses portions seulement. Dans le cas de la rue de la République, certains propriétaires ont voulu conserver les terrains sur lesquels se trouvaient des bâtiments frappés par les arrêtés d'expropriations; d'autres ont demandé à ce que la ville achète les bâtiments et laissent la jouissance du sol aux propriétaires. Ces arguments tendaient à ce que les terrains lotis, soient livrés aux expropriés, et qu'ainsi chacun d'eux puisse construire en façade sur la voie nouvelle.

On observe par contre des variantes dans les réalisations, dûes aux pour beaucoup aux résistances des propriétaires. Mais elles n'en sont pas l'exclusives, les stratégies des différents acteurs, qu'ils s'agissent des entrepreneurs, des financiers, ou de la municipalité, en constitueront d'autres. La municipalité se retrouvera au centre des négociations, pourparlers et des conflits.

Dans ses grandes lignes la ville achète les terrains qu'elle exproprie, et elle les divise en lots qu'elle revend aux particuliers.
Dans le cas de la rue Royale, on bâtit une façade, à charge des futurs propriétaires de reconstruire leur maison en fonction des arcades, définies sur les plans. La division des lots est fonction des arcades ; un lot ayant la valeur de deux, trois, quatre arcades ou plus. L'achat des terrains ne se fait pas aussi facilement que prévu. La construction des bâtiments derrière les façades était indépendantes de ces dernières.
Pour la rue Jeanne d'Arc, on procède autrement. Mais entre les intentions de départ et la réalisation, des divergences se font jours: c'est le seul projet qui montre une volonté de construire des bâtiments uniformes sur un plan semblable mais adaptable au besoin des futurs propriétaires. L'accent est mis sur la définition des bâtiments eux-mêmes. On décide

alors d'exproprier plus de terrains si cela est nécessaire pour constituer une bande homogène, de largeur constante. L'architecte Pagot donne un exemple type, d'une largeur de 8 mètres, dans lequel il définit les fonctions des pièces et les façades. Mais sachant qu'il va devoir faire face aux appétits des propriétaires, il combine au rez-de-chaussée, une façade comportant deux tailles d'ouverture, pour offrir une plus grande diversité de lot. Mais la ville se heurte à l'image de la "ville" qu'elle défend, c'est à dire, homogène avec des éléments de façades répétitifs, sans vraiment s'extraire des impératifs techniques et des intérêts économiques. Comment concevoir des façades identiques et régulières pour des îlots et des parcelles qui ne le sont pas ? Comme dans le cas de la rue Royale, la réalisation de la rue Jeanne d'Arc se heurte aux rues existantes et au redécoupage du parcellaire. La ville va alors proposé un concours qui reprenant l'idée d'une parcelle type de 12 mètres, doit permettre de combiner les façades à partir de cotes générales des hauteurs données. Si la ville parvient à faire construire certaines maisons d'après les façades du concours, elle ne réussit, cependant dans la plupart des cas, qu'à imposer les hauteurs d'étages et d'entablement.

C'est pourquoi, lors de l'ouverture de la République, le cahier des charges fournit à l'entrepreneur, en 1881, ne précise plus que les niveaux des planchers. La monumentalité de la rue se réduit au traitement de chaque angle des rues. La précision apportée dès les premières études du tracé sur la situation des angles, arrondis ou coupés, se réfèrent naturellement aux principes haussmaniens, mais aussi à une définition nouvelle de la monumentalité de la rue.

*

* *

Si l'on compare deux plans du centre d'Orléans, l'un de 1897 et l'autre précédant la reconstruction de la ville après la seconde guerre mondiale, on observe que la ville s'est à peine modifié. Le seul réaménagement est pour l'essentiel le résultat de l'ouverture de la rue de la République (ouverture de la rue d'Alsace Lorraine sur les terrains de l'ancienne prison et le réaménagement du quartier de l'Artillerie). En revanche les trois percées ont conditionné le développement de ville et elles stabilisent le réseau des rues jusqu'à la dernière guerre.

Parmi les travaux entrepris par la ville depuis la reconstruction, les principales opérations entreprises concernent des projets envisagés lors de l'ouverture des trois percées, et qui n'avaient pas été alors réalisés. La reconstruction achèvera, le prolongement de la rue Jeanne d'Arc jusqu'à l'ancien marché de la porte Renard, et l'aménagement de la place du Martroi. Dernièrement, la place Sainte-Croix a fait l'objet d'un concours. Les Monuments Historiques qui souhaitait le resserrement du parvis de la Cathédrale ont autorisé la construction de part et d'autre de la place, de l'extension de la Mairie qui englobait le théâtre et la construction du Conseil Général du Loiret.

La reconstruction de la rue Royale après les bombardements de la guerre, sera engagée à partir de 1949. Le principes des arcades, sera conservé mais il a dû s'accomoder du dispositif réglementaire mis au point dans le nouveau plan d'urbanisme, notamment en ce qui concerne les angles des bâtiments. Les îlots ne correspondent plus à l'ancien parcellaire, les constructions ont été remplacées par des immeubles collectifs.

Au début du XXè siècle, l'hôtel des postes avait pris la place de l'ancien marché de la place de la porte Renard. La façade avait été construite en fond de perspective de la rue de la Hallebarde qui débouche sur la place du Martroi. Avec l'aménagement de la salle des fêtes dans l'ancienne Halle au Blé, ce seront les derniers équipements qui, trouvant place dans la ville, participent à sa mise en valeur. Depuis la reconstruction, l'aménagement de la ville a changé. La politique des travaux actuels consiste à l'aménager en fonction d'un plan de circulation, sans que soit pris en compte l'ordonnancement du bâti. Cette conception aboutit à la dissociation du bâti et de la voirie, qui s'observe dans les nouvelles implantations d'équipements et, surtout, dans le dernier projet d'aménagement de la gare. La ceinture des boulevards, sur laquelle on avait implanté les derniers équipements (gare, théâtre) aurait pu devenir une nouvelle ceinture. Mais l'aménagement des boulevards en anneau de circulation routière a dissocié l'espace urbain; le nouveau théâtre, en limite de la ville, se trouve en situation d'exclusion dans le nouveau système (il ne peut structurer l'espace urbain environnant). Ce même phénomène s'observe à l'occasion de la création de la "4ème percée" dans le quartier de l'église Saint Paul ou lors de l'aménagement de l'ancien marché de la place du Châtelet. Dernièrement la construction d'un centre commercial devant la gare a fait perdre tout son sens à l'avenue de la gare (du point de vue des intentions antérieures, le nouveau sens à donner est sans doute l'occasion d'une interrogation sur les pratiques contemporaines et sur leurs principes directeurs).

Le développement des tendances observées dès l'opération de la rue Jeanne d'Arc aboutissent. La ville, conçue comme entité dont chaque élément n'est perçu séparément qu'en fonction de sa conformité à l'ensemble, glisse tout au long de cette période vers une conception éclatée, dans laquelle chaque élément n'est pensé que par rapport à lui même.

L'aménagement depuis la reconstruction, loin de produire des effets structurant sur la ville, intervient comme élément déstabilisateur qui contribue à la destruction de la forme urbaine ancienne sans pour cela donner naissance à la ville nouvelle.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

RUE ROYALE

- Atlas de Trudaine : projet de percement d'une rue nouvelle 3b
- Vue de la ville d'Orléans au XVIIè siècle 8b
- Plan de la Ville d'Orléans - gravé par Inselin - début du XVIIIè siècle 9b
- Plan général de la ville d'Orléans avant 1750 ..... 10b
- Plan des équipements de la ville d'Orléans avant 1750 ..... 11b
- Plan de la Ville d'Orléans - gravé par Inselin - seconde moitié du XVIIIè siècle 12b
- Façades et plan de la rue Royale - projet de Perronet 24b
- Plan de l'ancien parcellaire et nouveau tracé de la rue Royale 25b
- 1 - Détail de l'ancien parcellaire et nouveau tracé de la rue Royale 26b
- 2 - Détail de l'ancien parcellaire et nouveau tracé de la rue Royale 26c
- Emprise des parcelles touchées par le percement de la rue Royale sur le nouveau parcellaire 27b
- Superposition de l'ancien et du nouveau parcellaire de la rue Royale 28b
- Rue Royale - Ilot compris entre les rues du Roi David et de la Coueraille - Superposition des plans ancien et nouveau 30b
- La rue Royale vue depuis le pont sur la Loire 31b
- Photos : rue Royale depuis la place du Martroi 32b
- Photos : rue Royale depuis le pont sur la Loire 33b
- Axes principaux avant le percement de la rue Royale 34b
- Superposition de l'ancien tracé du quartier et de la rue Royale 35b

RUE JEANNE D'ARC

- Vue perspective de la nouvelle rue à ouvrir à Orléans 37b
- Plan de la Ville d'Orléans - seconde moitié du XVIIIè siècle 38b
- Plan de la ville d'Orléans - 1843 (Guide des amateurs de Monuments anciens) 39b
- Plan des nouveaux équipements de la ville d'Orléans en 1830 ..... 42b
- Plan pittoresque de la ville d'Orléans en 1836 ..... 44b
- Projet et tracé de la rue projetée avec modification d'alignement - 1811/1812 - sur le nouveau plan d'Orléans levé en 1811 - (Pagot et Dubois) 48b
- Projet de tracé de la rue sur le plan général de la ville d'Orléans Pagot et Dubois - 1811/1812 ..... 48c

- Plan pour servir au rapport fait au Conseil Général de la commune d'Orléans le 10 mai 1812 ..... 48d
- Plan de la rue de Bourbon et de l'ancien parcellaire dressé par Pagot architecte - 1824 ..... 50b
- Plan de tous les terrains construits et non construits, cédés par la ville d'Orléans à la compagnie de la rue du Prince Royal 51b
- Rue de Bourbon - plan du rez de chaussée - Pagot architecte 52b
- Plan d'une partie de la ville d'Orléans - Etude des raccordemens de la rue projetée en face de la cathédrale Sainte-Croix 53b
- Vue générale de la place Sainte-Croix, prise de la rue Jeanne d'Arc et vue de Sainte Croix et de la Place de l'Etape, prise à l'angle de la rue Descures, après la construction de l'Institut musical et la suppression de l'Hôtel Dieu 56b
- Projet de Théatre rue de Bourbon par Pagot architecte 63b
- Projets d'emplacements pour le Théatre d'après un plan parcellaire, sans date, déposé à la Bibliothèque Nationale 64b
- Plan du rez de chaussée du Collège d'Orléans, rue de Bourbon - 1846 .. 64c
- Vue de la place Sainte Croix prise de la Cathédrale par Pagot 65b
- Nouvelle élévation la rue de Bourbon par Château architecte - Mars 1830 ..... 66b
- Projet de rue et de place en face de Sainte-Croix - Maison de la rue Maison de commerce - Coupe, plan et élévation - 1831 ..... 67b
- Projet de rue et de place en face de Sainte-Croix - Elevations - 1831 . 67c
- Rue et place projetées en face de Sainte-Croix - Elévation sur la rue et plans d'une Maison de commerce - Concours de 1836 ..... 68b
- Rue et place projetées en face de Sainte-Croix - Elévation sur la rue et Maisons de commerce et Maisons bourgeoise - Concours de 1836 ..... 68c
- Rue et place projetées en face de Sainte-Croix - Elévation sur la rue et plans d'une Maison de commerce - Concours de 1836 ..... 68d
- Vues de la rue Jeanne d'Arc depuis la place du Martroi et du parvis de la cathédrale 69b
- Vues de la rue Jeanne d'Arc 70b
- Vues de la rue Jeanne d'Arc 70c
- Rue Jeanne d'Arc - Ancien parcellaire et ouverture de la rue 71b
- Rue Jeanne d'Arc - Superposition de l'ancien et du nouveau parcellaire. 72b
- Rue Jeanne d'Arc - Parcellaire actuel 73b
- Plan pittoresque de la ville d'Orléans en 1843 ..... 76b

RUE DE LA REPUBLIQUE

- Plan de la ville d'Orléans - Seconde moitié du XIXè siècle - avec le projet des nouveaux marchés place du Châtelet. 80b
- Plan de la ville d'Orléans - 1897 ..... 82b
- Plan des nouveaux équipements de la ville d'Orléans en 1865 ..... 84b
- Rue de la République : photos 86b
- Rue de la gare - Projet n°1 ..... 87b
- Projets d'étude pour le percement de la rue de la République - projets n°1 et 2 ..... 88b
- Projets d'étude pour le percement de la rue de la République - projets n°2 modifié et n°4 ..... 87c
- Nouvelle rue de la gare au centre ville selon le projet n°4 ..... 89b
- Rue de la République : photos 92b
- Projet de percement de la rue de la République de 1895 - Plan parcellaire 94b
- Rue de la République - Parcellaire ancien 95b
- Rue de la République - Plan parcellaire actuel 95c
- Rue de la République - Superposition du parcellaire ancien et actuel .. 96b
- Rue de la République : identification des acheteurs 97b
- Rue de la République - Pris des parcelles en fonction de leur position dans la rue - Ordre des ventes. 97c
- Rue de la République : photos 98b
- Rue de la République : photos 98c
- Rue de la République : photos 98d
- Plan d'Orléans avant la reconstruction 99b

BIBLIOGRAPHIE

I - Ouvrages et articles sur Orléans

BABONAUX Y. : "Villes et régions de la Loire" - 1966.

BEAUVAIS de PREAU : "Essai historique sur Orléans ou description topographique et critique de cette capitale et de ses environs". Orléans. Chez Couret de Villeneuve. Imprimeur du Roy - Rue Royale. 1778.

BIELOFF M. : "Des chemins de fer entre Paris et Tours" - Mémoire de maîtrise, Université de Paris X - 1975.

BLANCHARD M. : "Essai historique sur les chemins de fer : les premiers chemins de fer autour d'Orléans (1829-1859).

BOITEL R.J. : "La rue Royale à Orléans", in Les Monuments Historiques de la France,

BONNET J. : "La gare d'Orléans et la politique ferroviaire des Orléannais" (1819-1849), maîtrise - 1968.

BUZONNIERE de : "Histoire architecturale de la ville" - 1850.

CHENESSEAU G. : "L'origine de la rue Royale d'Orléans", in Bulletin de la société archéologique et historique de l'Orléanais, n° 242, 1945.

DEBAL J. : "Les Gaulois en Orléanais, des invasions celtiques à l'occupation romaine" - 1974.
"De Cénabum à Orléans" - 1975.

DEVAL J., VASSART J., POITOU C. : "Histoire d'Orléans et de sont terroirs", tome II - Roanne, 1982.

DUBY G. : "Histoire de la France urbaine : la ville classique", - Editions du Seuil, Paris, 1981.

DUTREVIS J.M., ESCOIFFIER E. : Orléans - Quartier sud de la cathédrale, mémoire de diplôme, U.P.8, - 1977.

FOURNIERE M. de la : "Construisons Orléans".

HUET E. "Guide orléanais" - 1894

LEPAGE E. : "Les rues d'Orléans" - 1901.

LOTTIN : "Recherches historiques sur la ville d'Orléans"

PENSEE Ch. : Histoire architecturale de la ville d'Orléans - 1884.

PERCHE M. "Terminus Orléans", mémoire de diplôme, U.P.8. - 1979.

PERRONET J.R. : "Description des projets et de la construction des ponts de Neuilly, de Mantes, d'Orléans ... - Paris, 1788.

PITROU M. : "Toisé et estimation du pont de pierre à construire sur la riviere de Loire à Orléans" - 15 Mai 1749.

SEVESTRE P. : "Le plan de percement de la rue Royale à Orléans . analyse d'un tissu urbain", in Société Archéologique et Historique de l'Orléanais, 1981, n°56.

SOYER J. : "Mélange d'histoire orléanaise" - 1851.
"Les voies antiques de l'orléanais" - 1971.
"Recherches sur l'origine et la formation des noms de lieux du département du Loiret".

VASSAL S. : "Orléans et son agglomération" - 1975.
" Orléans d'hier et d'aujourd'hui" - 1975.

VERGNAUD Cf. ROMAGNESI : "Histoire de la ville d'Orléans et ses édifices" - vers 1830.

II - Ouvrages et articles généraux

ARBELLOT G. : "La grande mutation des routes de France au milieu du XVIIIè siècle", Annales E.S.C. - Mai/Juin 1973. pp. 765-791.

CROZET R. : "Circulation routière et travaux d'urbanisme à Tours au XVIIIè siècle.

DARIN M. : "Les grandes percées urbaines du XIXè siècle : quatre ville de province", Annales E.S.C., mars/avril 1988, n°2. pp. 447-505.

FORTIER B. : "Les machines à guérir"

HAUTECOEUR L. : Histoire de l'architecture classique en France

LAVEDAN P. HUGUENEY J : "L'urbanisme au moyen âge" - 1974

LAVEDAN P. HUGUENEY J : "L'urbanisme à l'époque moderne" - 1982

PATTE P. : "Monumens érigés en France à la gloire de Louis XV" - Paris 1765.

PINON P. : "Gli "attraversamenti" urbani in Francia nel XVIII secolo", Casabella - Juin 1988, n°547. pp. 42-51.

POULLET M.F. : "Les projets de place royale à Reims et l'intervention de Souffot," in Soufflot et l'Architecture des Lumières - . pp. 69-76.

III - Archives Nationales

F14 8493
Atlas de Trudaine, généralité d'Orléans
F14 193
Plan avec façades au crayon

IV - Bibliothèque de l'Ecole des Ponts et Chaussées

V - Archives Municipale d'Orléans

VI - Archives Départementales d'Orléans

VII - Bibliothèque d'Orléans