

FOCUS ORLÉANS



**LES BORDS
DE LOIRE**

**VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE**

SOMMAIRE

- 4 LA LOIRE À ORLÉANS
- 8 LES PLANTES DE LOIRE
- 9 LES ANIMAUX DE LOIRE
- 12 BALADE EN BORD DE LOIRE



1. Vue d'Orléans prise de la rive gauche de la Loire, C. Pensée, 1829
© MBAO, François Lauginie

2. Pont de l'Europe, 2000, Santiago Calatrava.
© Jean Puyo



La possibilité de franchir le fleuve a conduit l'homme à s'installer dès la plus haute Antiquité en ces lieux. La situation d'Orléans au sommet de la courbe de la Loire en a fait un important port de commerce fluvial via le Rhône et plus tard via l'Atlantique.

Au cours des siècles, la ville s'est développée en lien étroit avec son fleuve : d'abord sur la rive droite, puis sur le coteau calcaire au nord vers Paris, enfin au sud, à la fin du 18^e siècle, après l'assainissement progressif des marécages. Bien que qualifié de naturel, le paysage ligérien n'est pas sans rapport avec l'activité humaine passée (digues, ouvrages de navigation, extractions de granulats...). Abandonnée durant un siècle avec la fin du trafic fluvial, la Loire a été redécouverte récemment comme lieu de loisir.

Le fleuve offre à travers les saisons une grande diversité d'ambiances, selon l'état de la végétation, l'importance de l'eau ou du sable et ses couleurs changeantes. Le circuit (en page centrale), non exhaustif, souhaite vous donner envie de découvrir ou redécouvrir, l'évolution des bords de Loire, son architecture, sa faune et sa flore.

LA LOIRE À ORLÉANS



DUITS, LEVÉES ET TURCIÉS

LES DUITS

Les duits sont des digues empierrées submersibles, donc inaccessibles l'hiver. Ils étaient destinés à refouler du côté de la ville, au nord, l'eau de la Loire ; ceci permettait la navigabilité du fleuve en toute saison et facilitait l'accès aux quais. Les duits séparent la Grande Loire au nord de la Petite Loire au sud. La construction des duits a entraîné au fil du temps l'ensablement de la Petite Loire ; la végétation s'y est peu à peu installée.

Un premier duit – duit d'Orléans – a été construit dans la seconde moitié du 16^e siècle. Remis à neuf aux siècles suivants, il est prolongé vers l'aval dans les années 1830. A cette même époque, un second duit – duit Saint-Charles – apparaît ; il s'étend du quai du Châtelet à l'île Charlemagne.

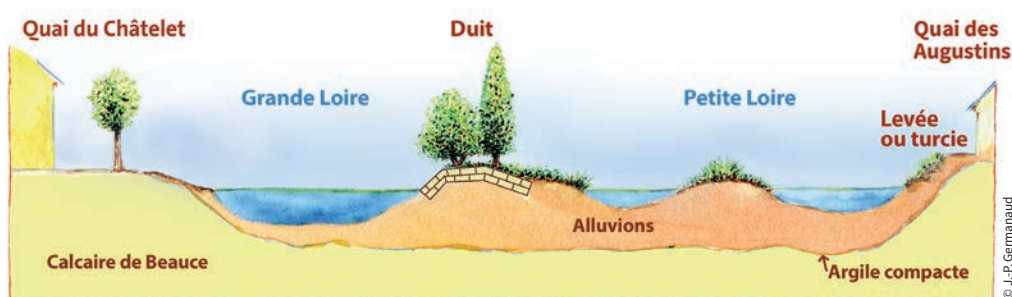
LES LEVÉES ET TURCIÉS

Ce sont des digues – remblais en talus – apparues au Moyen Âge. Les turciés associent des fagots, de la terre et des pieux tandis que les levées sont en terre. Leur fonction est de protéger les cultures et les villes des inondations. Elles améliorent aussi la navigabilité en fixant le lit mineur. Leur nombre et leur hauteur ont augmenté au fil des siècles.

LES PORTS ET LEURS MARCHANDISES L'ÉVOLUTION DES QAIS

Les berges de Loire sont aménagées, dès le Moyen Âge, pour faciliter le débarquement des marchandises. Les quais sont alors une suite d'esplanades de terre stabilisées par des pieux et entrecoupées par des rampes qui descendent vers le fleuve. Situées au droit des portes et poternes de l'enceinte, les rampes servent à l'évacuation des eaux de la ville, à la maintenance des bateaux, d'abreuvoirs pour le bétail... À la fin du Moyen Âge, le trafic de Loire est en plein essor.

COUPE DU LIT MINEUR DE LA LOIRE





1. Plan de la ville d'Orléans,
J. Fleury, 1640
 © MBAO, François Lauginie



2. Nouveau plan d'Orléans augmenté de ses faubourgs,
A.-M. de Cypierre, 1777
 © MBAO, François Lauginie



3. Plan de la ville d'Orléans et de ses faubourgs,
Fournier, 1876
 © MBAO, François Lauginie

Au 18^e siècle, les quais allant du port de la Tour-Neuve jusqu'au port de Recouvrance deviennent insuffisants. L'ensemble des berges est alors repris, tout d'abord à l'aval (actuel quai Barentin), puis à l'amont (actuel quai du Châtelet) ; un quai pavé à forte pente constitue désormais le trait de berge. La continuité entre port d'aval et port d'amont est réalisée, dans un premier temps de façon provisoire, à la fin du 18^e siècle, puis de manière pérenne au début du 19^e siècle.

Dans les années 1830, les quais du Châtelet sont à nouveau remodelés pour donner les quais actuels ; ce sont des quais hippomobiles à faible pente de façon à être utilisés par les charrettes. Le port d'Orléans est ainsi pourvu d'une belle suite de quais sur plus de 3 km.

LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

A l'amont du pont Royal (actuel pont George V), commençait le port qui accueillait la navigation descendante ; à l'aval, le port destiné à recevoir les bateaux remontant le fleuve. Jusqu'au 18^e siècle, la navigation est surtout descendante. Les bateaux transportent huiles et fruits de la Méditerranée, épices du Levant, bois et pierres du Massif Central, vins du Rhône... Les produits méditerranéens sont acheminés en remontant le Rhône jusqu'à Lyon, puis en descendant la Loire à partir de Roanne. Au 18^e siècle, le commerce atlantique se développe. Sur les quais, s'accumulent alors sel, poissons, produits coloniaux (sucre, café, cacao...) et locaux (vins et ardoises d'Anjou, céréales de Beauce...).



LA MARINE DE LOIRE LES BATEAUX DE LOIRE

La navigation sur la Loire est très ancienne. Aux embarcations monoxyles – creusées dans des troncs d'arbres – succède, dès le Moyen Âge et jusqu'au 19^e siècle, une grande variété de bateaux: vastes chalands ou gabares en chêne, toues plus modestes, sapines, coches d'eau...

La plupart de ces bateaux ont une caractéristique commune: ce sont des bateaux à fond plat munis d'une grande voile carrée permettant de profiter des vents d'ouest à la remonte. En 1822, les premiers bateaux à vapeur apparaissent sur la Loire. Au plus fort de la marine de Loire, on compte jusqu'à 10 650 bateaux à l'année: chalands, sapines, toues et bateaux à vapeur... 70 000 voyageurs transitent par les ports de la ville.

LA FIN DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Toute cette activité ne résiste pas à la modernisation des transports au 19^e siècle. S'ajoutant à l'amélioration des routes, l'implantation des réseaux de chemin de fer met fin en quelques décennies à la marine de Loire à Orléans. Apparus au début du 19^e siècle, les moulins-bateaux, puis plus tard, les bateaux à lessive et les bains publics disparaissent. En 1957, la Loire, pour la partie en amont de Candes-Saint-Martin, est radiée des voies navigables. Peu à peu, les quais assoupis sont oubliés en marge du centre-ville. Il faut attendre les années 2000 pour les voir revivre, réhabilités et convertis en espace de détente.

Tous les deux ans, à Orléans, en septembre, le Festival de Loire, l'un des plus grands rassemblements de marine fluviale d'Europe, met à l'honneur l'héritage marinier ligérien.





4

LA RÉNOVATION DES QUAIS

Au début des années 2000, le projet « Loire-trame verte » lancé par l'agglomération remet en valeur les bords de Loire : atout de la ville. Les quais sont repavés et rendus aux piétons et aux cyclistes. Une capitainerie est installée quai du Fort-Alleaume et l'écluse est rénovée. La navigation de plaisance et les lieux de restauration réapparaissent avec les bateaux des anciens mariniers, le Bateau-Lavoir et l'Inexplosible 22, rappelant l'exploitation de la Loire à travers les siècles.

1. Vue d'Orléans en 1835,

F.-V. Martens, 1835

© MBO, François Lauginie

2. Le Girouet :

emblème des bateaux de Loire, sculpté par les mariniers.

3. L'Inexplosible n°22.

Les Inexplosibles, bateaux de voyageurs du 19^e siècle, doivent leur nom à leur chaudière à vapeur, réputée inexplosible.

4. Apprentissage de la natation sur les bords de Loire, vers 1950

© AMO

5. Place de Loire,
architecte : Atelier
Tudelle, Orléans, 2001.



5

LES PLANTES DE LOIRE



LA FLORE PULICAIRE VULGAIRE

Pulicaria vulgaris

La pulicaire vulgaire ou herbe de Saint-Roch est une plante annuelle qui ne dépasse généralement pas les 30 cm de haut. Elle est reconnaissable à ses petites fleurs jaunes, visibles de juin à septembre. Typique des milieux pionniers, elle se développe sur les sols sableux temporairement à sec et les basses grèves du lit mineur de la Loire. C'est une espèce patrimoniale protégée au niveau national.

SAPONAIRE

Saponaria officinalis

Les fleurs rose pâle de la saponaire apparaissent de juin à octobre. On rencontre la saponaire au bord des cours d'eau. Appelée plante à savon au Moyen-Âge, elle contient dans ses racines une substance qui était utilisée pour le nettoyage des étoffes et surtout de la laine.



SAULE POURPRE

Salix purpurea

Ce petit saule est une espèce pionnière des forêts riveraines de la Loire. Il est reconnaissable à son écorce rouge et à ses petites feuilles. Il arbore un port diffus, souvent en boule, et il fait partie des premières plantes à fleurir au printemps. Également connu sous le nom d'osier rouge, cet arbuste est utilisé en vannerie.

PEUPLIER NOIR

Populus nigra

Le peuplier noir est un arbre qui peut atteindre 30 m de haut. Il est caractéristique des forêts de bois tendre bordant le fleuve. Vous pouvez le voir en abondance sur toutes les îles de la Loire qu'il a récemment colonisé.

Le peuplier noir est aujourd'hui menacé par l'hybridation avec les peupliers cultivés de souche nord-américaine.



LES ANIMAUX DE LOIRE



DANS L'EAU

Si de nombreux poissons de la Loire sont plutôt habitués à leurs petits territoires qui satisfont tous leurs besoins, d'autres sont de grands migrants capables de parcourir de très longues distances entre la Loire et les lointains rivages océaniques. Ces poissons sont dotés d'une physiologie extraordinaire qui leur permet de grandes migrations entre eau douce et eau salée, eau froide et eau tropicale.

LAMPROIE MARINE

Petromyzon marinus

La lamproie marine n'est pas véritablement un poisson, mais un agnathe c'est-à-dire un animal dépourvu de mâchoires. Les œufs éclosent au printemps dans les eaux peu profondes du fleuve, puis, au bout de plusieurs années, les larves rejoignent la mer pour aller vivre en parasite sur les poissons dont elles sucent le sang. La lamproie adulte revient ensuite en Loire.



ANGUILLE EUROPÉENNE

Anguilla anguilla

L'anguille européenne se reproduit dans la lointaine mer des Sargasses, au large des Bermudes. Les larves, appelées leptocephales, puis civelles, regagnent les estuaires des côtes européennes pour remonter les fleuves et y mener leur vie d'adulte. Ce poisson, si courant il y a encore quelques dizaines d'années, est maintenant considéré par les spécialistes en danger critique d'extinction.

SAUMON ATLANTIQUE

Salmo salar

GRANDE ALOSE

Alosa alosa

ALOSE FEINTE

Alosa fallax

Ces poissons choisissent le chemin inverse des précédents : ils vivent en mer et reviennent pondre en eau douce, sur leur lieu de naissance. Autrefois très abondant en Loire, le saumon s'est raréfié au cours des dernières décennies. Des programmes de restauration sont donc en cours pour maintenir, dans notre fleuve, ce grand voyageur capable de migrer sur plus de 10 000 km.

Cousine des harengs, la grande alose et l'aloise feinte se ressemblent – l'aloise feinte est un peu plus petite – et séjournent en mer sur les plateaux continentaux, à proximité des fleuves qu'elles fréquentent.





SUR TERRE ET DANS LES AIRS

CASTOR

Castor fiber

Disparu de la Loire moyenne à la fin du 19^e siècle, le castor a été réintroduit dès 1973 par les naturalistes. Il a depuis colonisé les bords du fleuve où de nombreuses traces de sa présence sont visibles : arbres coupés, branches rongées, empreintes de pattes, ou encore dépôts de castoréum pour marquer son territoire.

LAPIN DE GARENNE

Oryctolagus cuniculus

Le lapin est fréquent dans les terrains sablonneux qui bordent le fleuve où il y creuse son terrier – la garenne – avec facilité. C'est un animal peu farouche lorsqu'il n'est pas chassé ; aussi, est-il facile de le voir en bord de Loire dans les zones protégées ou urbanisées.



BALBUZARD PÊCHEUR

Pandion haliaetus

Grand rapace rare et protégé, le balbuzard se nourrit exclusivement de poissons qu'il pêche sur la Loire ou sur les étangs. Il installe son aire au faîte de grands pins ou même sur les pylônes électriques. Le balbuzard pêcheur est une espèce emblématique du fleuve. En France, il ne niche qu'en région Centre et en Corse. Il fait l'objet d'un plan de restauration national.

FULIGULE MORILLON

Aythya fuligula

Canard noir et blanc à petite huppe tombante, il fait partie des canards plongeurs. Le fuligule morillon a une queue courte et disparaît régulièrement sous l'eau pour chercher sa nourriture, mollusques et végétaux, dans la vase. Pour décoller, il court à la surface de l'eau en battant des ailes.



GRAND CORMORAN

Phalacrocorax carbo

Le grand cormoran est facile à observer tout le long de la Loire. C'est un grand oiseau qui vit en groupe, au plumage sombre et au vol très caractéristique, cou tendu. Le cormoran est un excellent nageur et plongeur, ce qui lui permet de poursuivre les poissons dont il se nourrit jusqu'au fond de l'eau.





HÉRON CENDRÉ

Ardea cinerea

Le héron cendré niche en colonies à la cime des arbres du bord de Loire ou près des étangs solognots. Ce grand échassier gris pâle aux pattes et bec jaunes se déplace d'un vol très lent, le cou replié en Z. Cela le différencie des cigognes et grues qui survolent parfois la région.

MARTIN-PÊCHEUR D'EUROPE

Alcedo atthis

Le martin-pêcheur est un oiseau pêcheur de petits poissons qui aime aussi les insectes et les petits batraciens. Pour vivre, cet oiseau doit disposer d'une eau claire et poissonneuse. Il creuse son terrier dans les falaises sablonneuses.



STERNE PIERREGARIN

Sterna hirundo

La sterne pierregarin ou hirondelle de mer est reconnaissable à son plumage blanc et à son bec rouge. Elles reviennent d'Afrique à partir d'avril et nichent sur les bancs de sable ou sur les grèves dépourvues de végétation de la Loire. Leur technique de pêche est un vrai spectacle.



CALOPTÉRYX ÉCLATANT

Calopteryx splendens

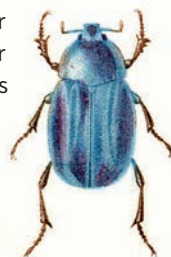
Le vol papillonnant de cette petite libellule est facile à observer le long des berges et des cours lents du fleuve. Les mâles sont reconnaissables à leur couleur bleue et à leurs ailes traversées d'une bande noire. Les femelles se font plus discrètes avec un corps vert brillant et des ailes transparentes et nervurées. Le caloptéryx se nourrit de petits insectes.



HOPLIE BLEUE

Hoplia coerulea

Ce petit coléoptère présente un fort dimorphisme sexuel. Les mâles, aux magnifiques élytres bleu métallique très brillant, sont bien visibles durant les journées ensoleillées d'été, accrochés en haut des tiges de graminées ou d'autres plantes pour profiter du soleil et se faire remarquer des femelles. Ces dernières, plus difficiles à observer, sont d'un brun grisâtre ; elles volent souvent près du sol.



BALADE EN BORD DE LOIRE

D Départ du circuit
à la collégiale
Saint-Pierre-le-Puellier



1 INDUSTRIES ET LOIRE

Au temps de la marine de Loire, les ateliers orléanais transformaient les marchandises transportées sur le fleuve en produits manufacturés comme le sucre et le vinaigre. Dans le quartier il y a deux témoins de ce passé industriel :

- La façade du 2 rue du Cloître-Saint-Pierre-le-Puellier : bâtiment d'apparat de la raffinerie de sucre Guinebaud.
- 2 rue des Africains : les vinaigreries Dessaux, vastes entrepôts en brique, implantées dans le quartier en 1815 et fermées en 1980 (visibles au 3).



2 LA BERGE NATURELLE

La rue de la Folie correspond au tracé de la berge naturelle. Sous cette rue, les archéologues ont mis au jour les vestiges du port gallo-romain du 1^{er} siècle après Jésus-Christ. À cette époque, les quais sont à plusieurs reprises réaménagés afin de contrer l'envasement. C'est ainsi que la ville va gagner peu à peu sur la Loire et que les ports vont se structurer au fil des siècles.

3 L'ENCEINTE ET LE TRAIT DE BERGE

Au nord, vous pouvez apercevoir un des vestiges de l'enceinte du 4^e siècle, constituée d'une alternance de briques et de pierres calcaires. Remaniée à plusieurs reprises, l'enceinte, côté Loire, fixe le trait de berge jusqu'à sa progressive disparition au cours des 18^e et 19^e siècles.

4 LES QUAIS MÉDIÉVAUX

Au Moyen Âge, la porte principale qui menait de la ville basse au port se trouvait rue du Guichet-de-Moi. Seul le nom des rues, comme celles des Tanneurs ou encore des Bouchers, rappelle les activités sectorisées de cette partie de la ville, celles notamment gourmandes en eau.



Distance jusqu'au pont Maréchal-Joffre : 1,6 km

Distance jusqu'au pont de l'Europe: 3 km



5 L'ÉCLUSE

À l'est, vous apercevez l'écluse du canal d'Orléans. Ce dernier est prolongé et inauguré en 1921 pour redynamiser un trafic fluvial moribond.

1. Emprise des établissements Dessaux, vers 1900

© AMO

2. Extrait de Aurelia franciae civitas ad ligeri flu : sita, Georgius Hoefnagle, 16^e siècle

© MBAO, François Lauginie

2. L'écluse

© Jean Puyo





1. Construction du pont Royal sur la Loire à Orléans, Aignan-Thomas Desfriches, 1755

© MBAO, François Laugnie

2. Inondation du 21 octobre 1907

© MBAO, François Laugnie

Photos ci-dessous

© Jean Puyo

6 LE PORT

Le port que vous remontez est le dernier construit à Orléans, au milieu du 19^e siècle. Il se compose de trois parties : le quai, un axe de circulation est-ouest et les établissements de négoce.

Le quai en pierre présente une faible pente afin de permettre la circulation des charrettes et d'optimiser le travail. Son pavement est constitué de pierres de deux natures (légère différence de couleurs). La plus dure est placée en pied de quai, là où les chocs étaient plus importants.

Afin d'accéder aux petites embarcations, une suite d'escaliers est aménagée.

Au-devant, des duits coupent le fleuve en deux. Des turcies protègent la rive gauche des inondations récurrentes. Certains niveaux de crues sont gravés sur les murs, par exemple aux n^o 18 et 22^{bis} quai du Châtelet.



7 LE FRONT BÂTI

Les maisons de mariners constituent l'essentiel du front bâti. Regardez les n^o 24 à 28 et appréciez l'homogénéité de cet ensemble : façades à deux étages rythmées par l'ordonnancement des baies. Cette architecture participe à la volonté d'embellissement qui préside aux aménagements des 18^e et 19^e siècles. Une rangée de platanes apporte ombre et fraîcheur au site ; ils marquent le paysage des villes ligériennes.

8 LES PREMIERS PONTS

À cet emplacement se trouvait le pont Antique en bois qu'emprunta Jules César durant la Guerre des Gaules ; quelques mètres en aval se trouve l'emplacement du pont médiéval en pierre construit au 12^e siècle. L'ouvrage était protégé par deux forteresses : au nord le Châtelet, logis des ducs, et au sud les Tourelles où s'est déroulée la bataille qui a mis fin, grâce à Jeanne d'Arc, au siège anglais en 1429. Au 9 rue au Lin, vous pouvez voir la base de la tour d'angle du Châtelet, datée du 14^e siècle.



9 LE PONT ROYAL

Le pont Royal (aujourd'hui George V), dessiné par l'ingénieur Jean Hupeau, est construit entre 1748 et 1763. Cet ouvrage comporte neuf arches à anse de panier. Son tablier constitué de deux faibles pentes est placé à bonne altitude afin d'assurer son fonctionnement lors des crues. Un blason, placé à l'amont, marque son milieu et a été réalisé en 1758 par Allegrain, sculpteur du roi. La construction du pont a entraîné l'arasement des îles, occupées jusqu'alors par des pêcheurs et une maladrerie.

À son extrémité sud se trouvaient des guichets puis une allée plantée d'arbres. Au nord, le pont débouche sur la rue Royale qui conduit à la place du Martroi. L'ensemble de ce programme utilise la ligne droite et la symétrie, reflets des idées d'ordre et d'harmonie qui marquent le siècle des Lumières.

10 LES ANNEAUX

Les différents niveaux d'anneaux, qui peuvent être observés sur les murs des rampes d'accès au pont George V, permettaient les manœuvres délicates et difficiles pour passer le pont en toute saison.



11 LES ÉCHELLES

À l'angle du pont George V et du quai du Châtelet, deux échelles se distinguent. L'une, gravée dans la pierre, est celle des crues. Elle rappelle les dates des crues décennales du 19^e siècle qui sont montées jusqu'à 7 mètres.

L'autre échelle indique la hauteur d'eau par rapport à un niveau zéro qui correspond au niveau moyen du fleuve à cet endroit.



**1. Maison Art Nouveau
quai Barentin**

© Jean Puyo

**4. Pont de l'Europe,
Santiago Calatrava, 2000**

© Jean Puyo

**2. Notre-Dame-de-
Recouvrance**

© Jean Puyo

5. Rue du Commandant Poli

© Jean Puyo

3. Pont Nicolas II

© AMO

13 LA DEMEURE DES JOGUES

Au 11 rue Notre-Dame-de-Recouvrance, l'hôtel particulier de la famille Jogues, construction bourgeoise du milieu du 18^e siècle, nous rappelle le passé industriel lié à la Loire. En effet, derrière ce bâtiment se trouvait la raffinerie de sucre du propriétaire. La façade monumentale du bâtiment visible de la rue présente un programme architectural remarquable : parement en tuffeau, distribution ordonnancée des baies et porche central coiffé d'un fronton.

14 L'ART NOUVEAU

Au 10 quai Barentin, découvrez un des rares exemples d'architecture Art nouveau à Orléans : formes végétales, volumes dilatés et toit-terrasse. Le rez-de-chaussée de cette maison a été surélevé afin d'être protégé des crues. La dernière inondation ayant touché la ville basse date de 1907.

15 LE PONT MARÉCHAL-JOFFRE

Inauguré en 1907 sous le nom de pont neuf, il devient le pont Nicolas II en 1914 avant de prendre le nom qu'on lui connaît, pont Maréchal-Joffre, après la Grande Guerre. Détruit durant la 2nd Guerre mondiale, il est remplacé, tout comme le pont de chemin de fer à l'est.

**12 LA RUE NOTRE-DAME-DE-
RECOUVRANCE**

Cette rue est l'axe principal de communication entre le port d'aval et la place du Martroi. Elle est bordée d'immeubles de négoce et d'une église où venaient prier les femmes de marinières pour recouvrer leur époux. Les quais ont ici une forte pente caractéristique du 18^e siècle, période à laquelle est aménagé ce port suite à la construction du pont Royal.





4



5

16 LES QUAIS SAINT-LAURENT ET DE LA MADELEINE

Ils sont aménagés au 19^e siècle en contrebas du faubourg. Quelques maisons de cette époque demeurent dont celle du 26 quai Saint-Laurent. Ces quais ont été élargis avec les remblais des bombardements de la dernière guerre.

L'immeuble du 2 rue du Commandant de Poli est le premier construit sur ce quai en 1955. Il était occupé pour l'essentiel par des officiers américains, présents en France dans les bases militaires américaines installées suite à la Seconde Guerre mondiale.

17 LE PONT DE L'EUROPE

Aménagé en promenade dans le respect de son profil d'origine, le quai mène aujourd'hui au pont de l'Europe. Ce dernier, inauguré en 2000, est le centième pont construit sur la Loire. L'architecte Santiago Calatrava à travaillé sur des lignes pures et fortes afin de l'intégrer dans le paysage. Admirez son tablier suspendu stabilisé par deux piles aux formes insolites.

En aval, sur un chemin en bord de falaise et en amont, le long du canal, vous pouvez poursuivre votre découverte ligérienne ; la nature se fait plus présente et la ville s'efface peu à peu. En été, vous pouvez également gagner le duit en partant du quai des Augustins.



Réalisation

Conçu par la
Mairie d'Orléans -
Direction du Tourisme,
de l'Événementiel et
de la Promotion du
territoire / Service Ville
d'art et d'histoire en
collaboration avec
l'appui du MOBE -
Réédition 2023
Inspiré d'*Orléans, la
Loire côté nature* réalisé
par la Direction des
Espaces Verts.

Crédits couverture
La Loire © Jean Puyo

Maquette

Laure Scipion
d'après DES SIGNES
studio Muchir Desclouds
2015

Impression

Imprimerie
Prévost offset - 2023

LA PREMIÈRE CHOSE À FAIRE EN ARRIVANT À ORLÉANS, C'EST D'ALLER VOIR LE FLEUVE. CAR C'EST PAR LUI ET LUI SEUL QUE L'ON PEUT ESPÉRER PÉNÉTRER L'ÂME DE CES PAYSAGES.

Armand Lanoux / Voyageur du Val de Loire

Le label « **Ville ou Pays d'art et d'histoire** » est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire. Il qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien à la création et à la qualité architecturale et du cadre de vie.

Le service animation de l'architecture et du patrimoine, piloté par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales de la Ville /du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférencier professionnels.

À proximité

Blois, Bourges, Chinon, Loches, Tours et Vendôme bénéficient de l'appellation Villes d'art et d'histoire. Les Pays Loire Touraine, La vallée du Cher et du Romorantinais et Loire Val d'Aubois bénéficient de l'appellation Pays d'art et d'histoire.

Renseignements, réservations
Office de tourisme Orléans Val de Loire tourisme
2, place de l'Étape
45 000 ORLÉANS
02 38 24 05 05
ou sur www.tourisme-orleansmetropole.com



Animation de l'architecture et du patrimoine
Service Ville d'art et d'histoire de la Mairie d'Orléans
02 38 68 31 22
svah@ville-orleans.fr
www.orleans-metropole.fr/
rubrique Patrimoine



Direction régionale des affaires culturelles



Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture



Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chateaux - inscrit sur le site du patrimoine mondial en 2010



Orléans Mairie