



HAL
open science

La construction d'une enceinte à Orléans

Diane Carron, Thomas Guillemard

► **To cite this version:**

Diane Carron, Thomas Guillemard. La construction d'une enceinte à Orléans : La fortification des XIVe-XVe siècles. Archéopages : archéologie & société, 2011, 33, pp.74-79. hal-01141699

HAL Id: hal-01141699

<https://hal.science/hal-01141699>

Submitted on 13 Apr 2015

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.

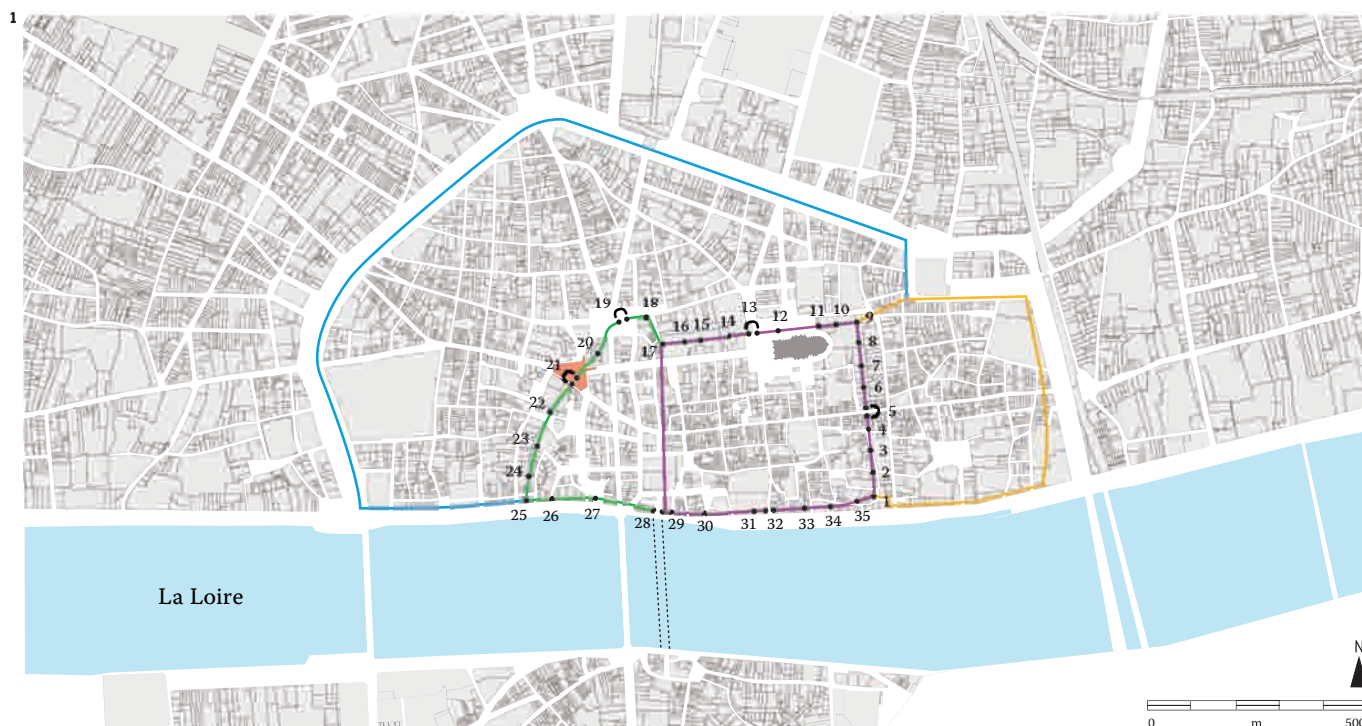
La construction d'une enceinte à Orléans

La fortification des XIV^e-XV^e siècles

Diane Carron *Inrap*

Thomas Guillemard *Inrap*

74



Tours et portes de l'enceinte du XIV^e s.

- 1 Tour Neuve
- 2 Tour Blanche
- 3 Tour d'Avallon
- 4 Tour de Saint-Flou
- 5 Porte Bourgogne
- 6 Tour St-Etienne
- 7 Tour Aubilain ou de Messire Baude
- 8 Tour du Champ-Egron
- 9 Tour de l'Evêque ou Fauconnerie
- 10 Tour du plaidoyer de l'Evêque
- 11 Tour de l'Eglise Ste-Croix

- 12 Tour Salée
- 13 Porte Paris
- 14 Tour de Jean Thibaut
- 15 Tour de l'Aleu-Saint-Mesmin
- 16 Tour des vergers de St Sauzon
- 17 Tour de Saint-Samson
- 18 Tour du Heaume
- 19 Porte Bannier
- 20 Tour de feu-Michau-Quanteau
- 21 Porte Renard
- 22 Tour de l'Echifre St-Paul
- 23 Tour André

- 24 Ancienne Tour
- 25 Tour de la Barre-Flambert
- 26 Tour Notre-Dame
- 27 Tour de la Porte de l'Abreuvoir
- 28 Porte Nord du pont
- 29 Grosse Tour du Châtelet
- 30 Tour de feu M^r Pierre-le-Queulx
- 31 Tour de la Croiche-Meuffroy
- 32 Poterne Chesneau
- 33 Tour Aubert ou du Guichet
- 34 Tour à huit pans ou tour carrée
- 35 Tour d'Acret ou des Tanneurs

- cathédrale Sainte-Croix
- enceinte IV^e siècle
- accrue du XIV^e siècle
- accrue du XV^e siècle
- accrue du XV au XVI^e siècle
- fouille de la place de Gaulle

1. Tracés des différentes enceintes de la ville d'Orléans. Seuls les éléments défensifs de l'enceinte du XIV^e siècle sont représentés.

Nos connaissances de l'enceinte médiévale de la ville d'Orléans et de ses systèmes défensifs ont récemment évolué grâce aux dernières découvertes archéologiques¹ et aux dépouillements d'archives² qui leur ont été associés. Ces apports nous permettent de comprendre plus précisément l'entreprise que fut la construction de l'enceinte du XIV^e siècle³.

Les craintes soulevées par les troupes anglaises et leurs alliés bourguignons durant la guerre de Cent Ans furent à l'origine de l'un des plus grands chantiers médiévaux d'Orléans. Au XIV^e siècle, les habitants d'Orléans, qui déploraient que leur ville « soit de présent petitement fortifiée et remparée »⁴, ne disposaient pas de ressources propres pour financer les travaux de construction d'une nouvelle enceinte destinée à suppléer l'ancien *castrum* devenu par trop exigu. La population de la ville est alors estimée entre 15.000 habitants à la fin du XIV^e siècle et 10.000 habitants dans les années 1420 (Thibault, 1997, p. 176-183).

Le financement du programme

Depuis 1385, l'administration d'Orléans était confiée à douze procureurs élus pour deux ans. Les travaux de fortification commencèrent peut-être dès cette date, sur la base financière de prélèvements directs. En effet, une taille dite extraordinaire est attestée en 1391 ; elle pesait alors lourdement depuis plusieurs années sur les assujettis, lesquels lui préférèrent un impôt indirect reposant sur la vente du vin sur les marchés d'Orléans, de ses faubourgs et de sa banlieue, soit dans une douzaine de paroisses environnantes. Le taux de cet impôt indirect fut d'abord fixé, par le roi, en 1399, à 1/10^e des bénéfices, puis ramené à 1/12^e en 1401. Les sommes ainsi collectées par des fermiers spécialement désignés étaient *a priori* dévolues, pour les trois-quarts, aux ouvrages de fortifications et pour le quart restant aux finances communes de la ville, même si des basculements étaient fréquemment opérés entre les deux lignes budgétaires (Michaud-Fréjaville, 1982). À partir des années 1430, afin de réparer la muraille mise à mal lors du siège de la ville par les Anglais, un nouvel impôt fut levé sur le sel et complété, le cas échéant, par diverses taxes sur des marchandises⁵ telles que le cuir, les draps, les épices, etc.

L'irrégularité des recettes, reposant sur la vente des vins, donc sur la contingence des récoltes et des consommateurs, dictait l'avancement des travaux de construction. L'une des meilleures années (1409-1410) rapporta 2096 livres parisis, l'une des plus mauvaises (1417-1418) ne rapporta que 610 livres parisis, la valeur médiane calculée sur les années 1399-1419, avant la crise monétaire de 1420, se situait autour de 1700 livres parisis/an auxquelles pouvaient parfois s'ajouter des contributions extraordinaires.

Les registres comptables, tenus par l'un des procureurs en sa qualité de receveur des comptes, signalent le type et le lieu d'intervention, les quantités de matériaux nécessaires, le nombre et la qualité des artisans et manœuvres. Chaque cahier couvre deux

années d'exercice comptable. En ce qui concerne les travaux de la deuxième enceinte d'Orléans, 27 d'entre eux ont été conservés entre 1391 et 1481.

Le déroulement des travaux de fortification de la deuxième enceinte

L'ensemble du projet architectural s'articulait en deux tranches. Il s'agissait, dans un premier temps, d'entretenir les 1360 mètres linéaires de courtine antique (côté nord, est et sud, pour un *castrum* englobant dans sa totalité environ 25 hectares), d'équiper l'ensemble de mâchicoulis et de curer les fossés d'enceinte. La seconde tranche concernait l'adjonction d'une courtine longue d'environ 1000 m pour englober les quelques 17 hectares du bourg Dunois (à l'ouest et au sud) avec ses portes et tours de guet. En tout, ce sont cinq portes monumentales, une vingtaine de barrières, 21 tours et 9 poternes, une bastille et une quarantaine de chaînes tendues à travers les portes (Michaud-Fréjaville, 2003, p. 11) qui composent l'enceinte (III. 1).

Les livres de comptes les plus anciens laissent à penser que la muraille est achevée dès 1391, à l'exception de la façade sud, sur la rive droite de la Loire, qui le fut dans les années 1410. Les portes et la plupart des tours de guet, édifiées le long du *castrum*, font l'objet de réparations voire d'une reconstruction à l'image, en 1402-1403, de la porte Bourgogne ouvrant vers l'est.

L'exemple de la Porte Renart

La porte Renart⁶ constitue un point névralgique de la ville qui dessert le quartier Dunois, commerçant et prospère (III. 2). Elle est implantée sur une voie dont l'existence est attestée par des fouilles récentes dès la fin du I^{er} siècle avant notre ère et qui permet l'accès à la ville par l'ouest, au débouché de l'axe Tours-Blois. Elle se compose d'une porte de 4 m de large, encadrée par deux tours monumentales en fer à cheval, chacune également large de 4 m, et elle dessert un pont qui permet le franchissement du fossé de ville, large de 15 m.

La date de construction de cette porte n'est pas assurée. Toutefois, elle est mentionnée dans les textes dès les années 1310. Ces derniers ne précisent pas la nature de cette construction, et les fouilles récentes de la place De Gaulle ne permettent pas de trancher la question. Ce sont principalement les derniers états du système défensif de la porte qui ont été mis au jour. Cependant, un pont en bois, franchissant un petit fossé, toujours dans l'axe de la voie précédemment citée, pourrait matérialiser cette première mention de la porte de la ville, ou en tout cas du bourg Dunois. En effet, nous supposons que le reste de celui-ci était alors circonscrit par un fossé et que, dans le courant du XIV^e siècle, probablement après la création de l'administration municipale en 1385, on édifia des murailles pour mieux l'enclore.

Cette « porte », connue dès 1310, est détruite plus tard, dans le premier quart du XV^e siècle, par la construction du boulevard de la porte Renart.

1. Fouilles préalables à la construction de la seconde ligne de tramway à Orléans (responsable d'opération: Pascal Joyeux, Inrap), 2009-2010, étude en cours. Fouille de la place De Gaulle, responsables de zone : Dominique Canny, Eric Frénée et Thomas Guillemard.
2. Réalisés par Diane Carron.
3. Appelée aussi « 1^{ère} accrue » ou « Accrue du XIV^e siècle ».
4. Archives Communales d'Orléans (désormais abrégé ACO) CC539 fol. 1.
5. ACO CC550.
6. Appelée aussi Porte de Renart ou Porte Renard.

2. Découverte de la tour nord de la Porte Renard. Elle est saillante dans le fossé de ville, bien que la fondation ait été dégagée. La maçonnerie s'appuyant sur la tour correspond au mur de façade (des bâtiments modernes) qui s'est lui-même appuyé sur l'ouvrage servant d'avant-corps à la Porte.

3. Plan simplifié et restitué des fouilles de la place De Gaulle (45.234.186 AH). L'existence de l'importante voie de communication fixe ici l'emplacement de la Porte Renard. Après l'abandon du système défensif, l'espace est principalement réoccupé par des bâtiments modernes, pour la plupart fondés sur caves.



La construction du boulevard palissadé de la porte Renart (1418-1422)

La défaite d'Azincourt en 1415, l'entrée des Bourguignons à Paris en 1418 entraînant la fuite du dauphin Charles à Montargis, à 70 km d'Orléans, puis la prise de Rouen par les Anglais en 1419 hâtaient la nécessité de renforcer la défense d'Orléans et notamment en avant des portes, en sorte de préparer des postes de tir pour l'artillerie légère et l'artillerie lourde (Contamine, 1996).

À partir de 1417, des boulevards furent aménagés en avant des portes de la ville. Ces ouvrages de fortification, construits à l'extérieur de la place forte et destinés à en protéger l'accès, ont pris la forme d'un terre-plein entouré d'un fossé où des engins de tirs pouvaient être disposés [ill. 3].

Entre 1418 et 1422, un tel dispositif fut réalisé à la porte Renart. Ce projet nécessitait l'aménagement du terrain et notamment la destruction de l'ancienne porte et l'aplanissement des anciennes buttes où les arbalétriers s'entraînaient au tir, ces dernières étant accessibles par un escalier construit dans la barrière⁷ [ill. 4].

Il a fallu 18 jours à 6 hommes pour manœuvrer un système de treuil destiné à ficher verticalement dans le sol les pieux de bois constitutifs de la palissade élevée sur le pourtour du boulevard. Le bois nécessaire aux divers boulevards de la ville était coupé dans la forêt d'Orléans ; le débitage et le transport rapportèrent 619 livres au charpentier Jean Jacquet⁸. L'ensemble de cette palissade est assemblée par plus de 600 chevilles (de 30 à 60 cm environ) et plusieurs milliers de clous.

En mai 1419, il a fallu 180 jours/homme pour creuser le fossé du boulevard et, au mois de juin 1420, ce sont 77 journées de travail rémunérées pour avoir « vaqué au fossé », où 26 hommes ont encore été payés à porter des hottes. À cette étape du chantier il s'agit de sceller la base de la palissade avec de la terre et de la chaux pour créer un môle afin de la consolider et d'amortir d'éventuels tirs de grosse artillerie.

La première campagne de travaux sur ce boulevard s'acheva en 1422 par la mise en place de « deux défenses » qui ne coûtèrent pas moins de 111 livres⁹ et dont on apprend, dans un autre compte, qu'elles comprenaient « environ le pont-levis dudit boulevard »¹⁰.

Les travaux de construction du premier boulevard¹¹ de la porte Renart s'élevaient au moins à 419 livres auxquelles il faut ajouter 31 livres de terrassement, entre mai et août 1419, pour déblayer le fossé de la porte, en partie comblé lors des travaux sur le boulevard. En avant du boulevard il y a aussi une barrière et un fossé, franchi par un pont-levis dont la construction, en 1420, a demandé 266 jours/homme pour le coût d'une quarantaine de livres parisis¹².

Les travaux de charpenterie représentent 66% des sommes dépensées, l'approvisionnement fut effectué par Jean Jacquet, charpentier « en la forêt d'Orléans », connu dans les années 1410 pour avoir travaillé sur la forteresse. La supervision des travaux de menuiserie fut assurée sur le chantier par Renaud Brune.

Le second poste de dépense pour le boulevard est celui de l'armement avec près de 15% du budget. Il fallait dépenser 22 livres pour l'achat d'un canon, 29 livres 16 sols pour une bombarde de 182 kg¹³. Le fondeur est alors Naudin Bouchard, saintier reconverti dans la fabrication d'engins de guerre. À ces sommes, il convient d'ajouter la confection des chevalets pour manœuvrer ces engins (entre 14 et 28 sous par cheval), la confection de canonnières dans la palissade, l'achat de salpêtre et la taille des boulets de pierre estimée à 6 livres 8 sous pour une centaine de boulets de taille moyenne.

Viennent ensuite, avec moins de 10% des dépenses, la ferronnerie, presque intégralement fournie par Guillemain Vachot ; la maçonnerie, dont l'approvisionnement en chaux est assuré par Fouquet Rose (parfois par Thévenon Die) ; le mortier de chaux, placé à la base de la palissade, préparé par Éliot Chassaingne un valet ou manœuvre. Les travaux de terrassement, en partie assurés par des habitants enrôlés d'office, étaient placés sous la direction de plusieurs « pionniers » dont Jean le Bourbonnais, qui semble à l'époque le plus régulièrement employé ; les surveillances depuis les postes de garde sont confiées aux sergents de la ville qui encadrent les habitants (Michaud-Fréjaville, 1981, p. 15).

Ce chantier dura 4 ans. Le système défensif de la porte Renart devint l'un des points forts de la ville et offrit une résistance efficace aux troupes ennemies. Ainsi, dans le courant du mois de janvier 1429, les Anglais tirèrent quelques coups de canons et lancèrent au moins cinq assauts groupés devant ce boulevard. Ils furent contraints au repli à chacune de leur tentative. Le rédacteur du Journal du Siège, contemporain des faits, précise que le 4 janvier « et environ trois heures après minuyt, sonna la cloche du beffroy, parce que les Anglois se vindrent présenter devant le boulevard de la porte Regnard, où ils firent à tous grans cris sonner leurs trompettes et clairons (...) mais ceulx d'Orléans se portèrent si grandement, et tant saigement se deffendirent des canons et autres habillemens de guerre, que les Anglois se reculèrent en leur bastille Saint-Laurent » (Charpentier, Cuissard, 1896, p. 23).

En 1436, le pont du boulevard fut également pavé et on renforça son môle par des fagots de bois à raison de 66 voitures¹⁴.

La fouille de la place De Gaulle a permis de mettre au jour le fossé de ce premier état du boulevard militaire. Il s'agit d'une grande excavation en forme de « fer à cheval » d'une largeur de presque 55 m devant la porte, du sud-ouest au nord-est. Le fossé mesure 13 à 15 m de large, et nous estimons sa profondeur totale, au vu des coupes réalisées sur le terrain, entre 6 et 7 m. Il couvre une superficie d'environ 830 m² et l'on peut estimer les terres retirées par l'excavation à 2500 m³. Elles ont probablement servi, en partie, au rehaussement du terre-plein délimité par le fossé. Aucune trace de palissade renforçant la défense n'a été découverte, celle-ci ayant, selon toute vraisemblance, totalement

7. ACO CC544 fol. 16 et ACO CC546 fol. 65.

8. ACO CC546 fol. 71.

9. ACO CC548 fol. 13.

10. ACO CC550 fol. 38v.

11. ACO CC547 fol. 9 à 17.

12. ACO CC547 fol. 21.

13. ACO CC546 fol. 13.

14. ACO CC551 fol. 24.



4. Tronçon de l'enceinte mis au jour sur les fouilles de la Place De Gaulle (O186 Zone 2). La maçonnerie est reprise à l'époque moderne : par une descente d'escalier au premier plan ; par un puits à l'arrière plan.
3. Plan simplifié et restitué des fouilles de la place De Gaulle (45.234.186 AH). L'existence de l'importante voie de communication fixe ici l'emplacement de la Porte Renard. Après l'abandon du système défensif, l'espace est principalement réoccupé par des bâtiments modernes, pour la plupart fondés sur caves.

disparu lors de la construction du boulevard maçonné au milieu du xv^e siècle. Cependant, l'étude stratigraphique a bien prouvé l'existence d'une première utilisation du fossé en « fer à cheval » avant la reconstruction en dur du boulevard.

Les boulevards maçonnés de 1447-1449 puis 1461-1462

Dès 1437, les procureurs envisagèrent de construire une enceinte qui engloberait les faubourgs jusqu'alors laissés hors les murs. En 1359, 1419 et 1428, ceux-ci avaient été détruits. Toutefois, les Orléanais, déjà mis à contribution pour le financement des campagnes militaires du roi, ne pouvaient se permettre un tel programme architectural. Les autorités municipales se bornèrent donc à l'entretien et à l'amélioration des édifices de défense en leur adjoignant par exemple les nombreuses barrières construites au milieu du xv^e siècle.

À la fin des années 1440, le boulevard de la porte Renart, qui subissait depuis vingt ans les intempéries, était partiellement ruiné. Il fut décidé de ne pas réparer sommairement les pièces de bois mais de le reconstruire en pierre. Le coût de la maçonnerie, qui n'était pas de 40 livres pour le premier boulevard, s'est élevé ici à plus de 390 livres parisis, sans que nous connaissions le détail des opérations. Les proportions de la nouvelle construction devaient différer quelque peu de l'état précédent car une maison est alors détruite pour construire le nouveau boulevard (Ley, 1989, II, p. 31).

Cette maçonnerie également en forme de « fer à cheval », mesure 3 m de large et au moins 40 m de long. Les fondations du nouvel ouvrage sont très profondes (plus de 4 m) afin d'assurer la stabilité de l'ensemble et de contrarier les éventuelles tentatives de minage en sape. Cet approfondissement se solde par un empiètement important du boulevard sur le creusement du fossé au niveau de l'axe de la porte.

Le boulevard est à nouveau reconstruit moins d'une vingtaine d'années plus tard, entre 1461 et 1462, pour encore 230 livres parisis environ. Les lignes de dépense consacrées à la ferronnerie et la charpenterie représentent chacune 3% des sommes engagées, celles-ci étant principalement dévolues aux travaux de maçonnerie, avec 58% de terrassement et de transport qui représentent 36% du total.

Après le grand chantier

Le boulevard militaire dans sa version maçonnée n'eut à subir aucun assaut militaire. Il concourrait néanmoins, par son aspect dissuasif, à la sécurité de la ville. Cependant, dans les années 1480, le projet d'une fortification globale de la ville, évoqué plus d'un siècle auparavant, fut mis en œuvre.

Il visait à assurer la défense, non plus d'un quartier, mais de l'ensemble des faubourgs de la ville au moyen d'un système défensif abritant désormais un espace de 140 hectares. La porte Renart et la courtine de part et d'autre ont été absorbées dans l'urbanisme civil du quartier dès la fin du xv^e siècle ; l'espace du boulevard a été réservé pour faire une place de marché.

Un projet d'envergure ?

La construction de l'enceinte dite du xiv^e siècle marque un changement radical dans la mise en défense de la ville d'Orléans. Elle s'est étalée sur une assez longue période (plus d'un demi-siècle) si l'on considère les différents états de ses aménagements militaires. Elle a mobilisé un grand nombre de personnes, pour sa construction ou pour son entretien (de l'ancien *castrum* et de la nouvelle enceinte). Les corps de métiers impliqués sont nombreux : charpentiers, carriers, ferronniers, maçons, terrassiers, charrons, voituriers, serruriers... et, bien sûr, comptables.

Cette « accrue » a donc permis d'enclorre le bourg Dunois qui devait revêtir une certaine importance économique pour la ville. Cependant, comme le souligne Françoise Michaud-Fréjaville, un certain nombre de faubourgs orléanais ont été exclus des murs de la ville lors de la mise en œuvre du projet (Michaud-Fréjaville, 2003, p. 70). On peut vraisemblablement arguer des raisons financières, mais aussi la nécessité de renforcer la défense de la ville de façon pressante, dans une période de trouble où la technique du siège est quasi systématique. De plus, la protection de l'église Saint-Paul, à l'ouest, est peut-être plus importante que celle de Saint-Aignan et Saint-Euverte, à l'est, toutes deux déjà à l'abri derrière de hautes clôtures¹⁵.

Il s'agit donc finalement d'un important projet de mise en défense de la ville, qui s'est soldé par le sacrifice des faubourgs pour répondre au besoin le plus urgent. L'enceinte s'est avérée suffisamment efficace pour permettre à la ville de résister aux assauts anglais en 1428 et attendre la délivrance de la ville par Jeanne d'Arc le 8 mai 1429.

Références bibliographiques

- CHARPENTIER P., CUISSARD C. (EDS.), 1896, *Le journal du Siège d'Orléans 1428-1429 augmenté de plusieurs documents*, Orléans, Herluison.
- CONTAMINE PH., 1996, « Observations sur le siège d'Orléans (1428-1429) », in BLIECK G., CONTAMINE PH., FAUCHERRE N., MESQUI J., *Les enceintes urbaines (XIII^e-XVI^e siècles)*, 121^e congrès du CTHS, Nice, Paris, CTHS, p. 331-343.
- LEY E., 1989, *Les fortifications d'Orléans de 1435 à 1463*, mémoire de maîtrise, Université de Paris X-Nanterre, 2 vol.
- MICHAUD-FREJAVILLE F., 1981, « La forteresse d'Orléans (xiv^e-xv^e siècles) », in *Le paysage urbain au Moyen Âge*, Lyon, SHMESP, p. 61-78.
- MICHAUD-FREJAVILLE F., 1982, « Essai de chronologie des travaux effectués sur l'enceinte d'Orléans (1391-1427) », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais*, NS, VIII, p. 11-20.
- MICHAUD-FREJAVILLE F., 2003, « Les chaînes des rues d'Orléans à la fin du Moyen Âge », *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais*, NS, XVII, p. 5-15.
- THIBAUT J., 1997, *Orléans à la fin du Moyen Âge ± 1380 vers 1450*, thèse de doctorat, Université Paris IV-Sorbonne.

15. Par comparaison, la construction de la dernière enceinte de la ville a duré 70 ans (de 1485 à 1555).