

c'est-à-dire une suite de rues étroites avec des façades de maisons non alignées et peu de sections pavées

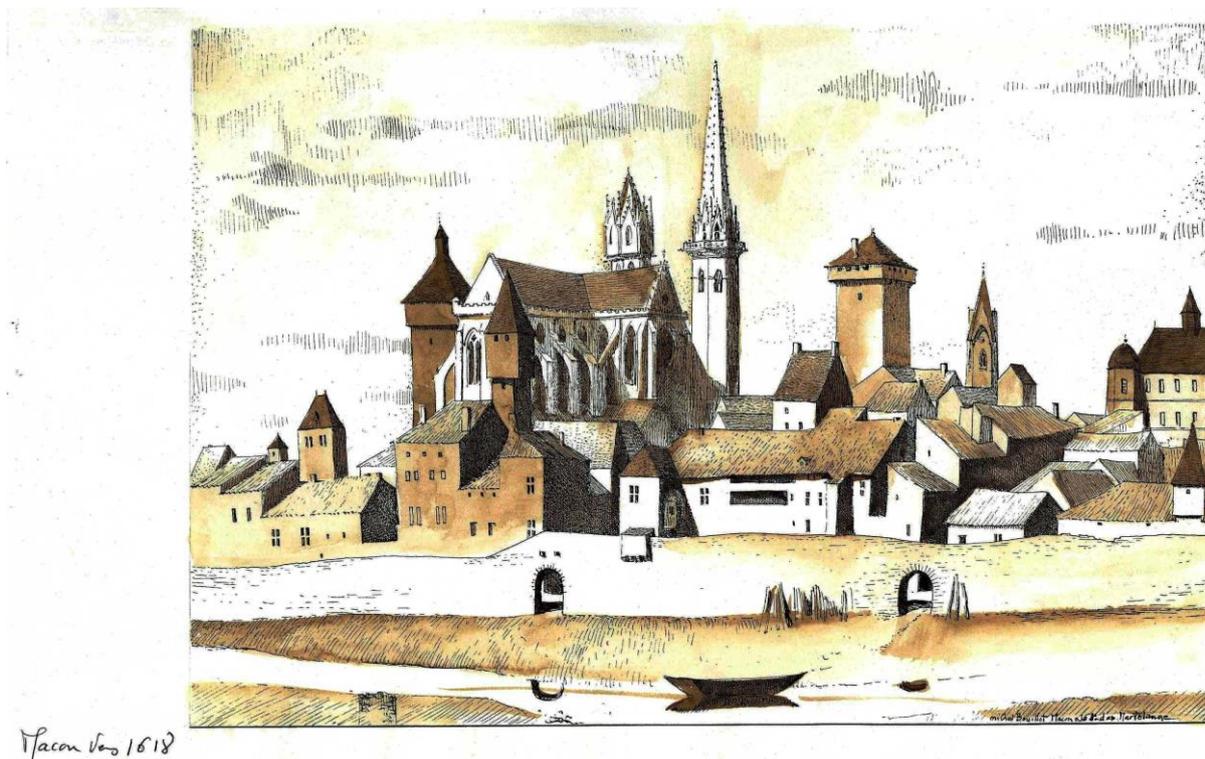
- La Saône, avec ses nombreux péages au droit des propriétés seigneuriales et ecclésiastiques. Au long des remparts, Mâcon possédait une forme de port réparti entre de multiples accostages⁵ :

Dans les années 1636-1637, pendant la Guerre de Trente Ans, face à la menace d'invasion espagnole à partir de la Franche-Comté, les remparts de Mâcon furent renforcés pour la dernière fois de leur histoire, en édifiant le long de la Saône les imposants Bastion Crèvecoeur au nord (vers le rond-point de Saône actuel) et Bastion Saint-Jean au sud (vers l'angle du quai des Marans et de la rue Gambetta).



Mâcon. Vue à vol d'oiseau. Gravure réalisée par Tassin et parue en 1638 dans le recueil *Les Plans Et Profils De Toutes Les Principales Villes Et Lieux Considérables De France* [Bibliothèque Nationale de France GE C-9187]

⁵ Benoit LETHENET, Le port de Mâcon dans la première moitié du XV^{ème} siècle, Paysages en mouvement, GAM-IRVM-Musées de Mâcon, 2012



Les remparts de Mâcon en bord de Saône, au droit du domaine épiscopal, vers 1618, avant la construction du quai
 Dessin de reconstitution de Michel Bouillot réalisé en collaboration avec le Groupement Archéologique du Mâconnais

1658 : les échevins mâconnais proposent un premier projet d'aménagement de quai

Dès 1658, après la fin de la Guerre de Trente Ans, les échevins mâconnais imaginèrent l'aménagement de quais sur les rives de la Saône entre le pont et le bastion Saint-Jean. Par décision du roi du 27 mars 1658 et lettres patentes du duc d'Epéron, gouverneur de Bourgogne, en date du 14 décembre 1658, la construction d'un mur de 151 toises de long fut autorisée, mais abandonnée peu après pour des raisons financières (privation de droits d'octroi) ⁶. Les échevins de Mâcon ne cessèrent ensuite de rechercher des moyens de financement de ce projet.

En 1659, se tint une négociation entre les échevins et Claude Rimont, lieutenant particulier au baillage et présidial de Mâcon, écuyer et seigneur de Changrenon, secrétaire du Roy maison couronne de France et des finances, en vue de l'achat des terrains d'une partie du fort Saint-Jean, au lieu-dit la Blancherie, et de la destruction de la maison appartenant au blanchisseur, au prix de 100 livres et 32 livres pour dommages, et pendant 4 ans 60 livres pour loyer d'occupation de la place et de prendre en plus 12 toises de long et 2 ½ toises de large ⁷.

Le 24 octobre 1694, le *fermier des domaines du roy* protesta contre les recteurs de La Charité qui se prétendaient propriétaires de l'Isle Saint-Jean (esplanade actuelle) et du bastion du Bourgneuf ⁸. Le 14 mars 1696, l'Intendant de Bourgogne ordonna par jugement qu'il sera nommé des experts pour

⁶ AMM, DD 15, n° 11 notamment

⁷ AMM DD 15 n° 1 à 3

⁸ AMM DD 15 n° 9

examiner si la propriété de Saint-Jean appartient à La Charité. Il s'agissait d'un point clé pour la construction d'un quai.

En 1681, le prince de Condé, gouverneur de Bourgogne, décida de nommer un certain nombre d'échevins, à l'exception de trois qui continuent d'être élus. En vertu de cette décision, son fils et successeur nomma Pierre Desvignes (devenu ensuite Desvignes de Davayé, 1658-1727) comme échevin, puis comme officier de police en 1689 et maire perpétuel par l'édit du 27 août 1692⁹. Un conflit s'instaura entre les échevins élus et le maire à propos de leurs prérogatives respectives. En 1697, une déclaration royale, enregistrée au Parlement de Dijon le 11 juin, précisait « *les fonctions, droits et privilèges attribués aux maires de la province de Bourgogne* ». En 1700, un édit royal créa la charge d'officier général de police ; Mâcon acheta cette charge pour la réunir à celle de maire¹⁰. Plus tard, les lettres patentes du 6 mai 1777 ont maintenu les officiers municipaux de Mâcon dans l'exercice de la police¹¹, domaine dans lequel figuraient depuis très longtemps d'importantes compétences de voirie (alignement, entretien des saillies, entretien du pavé).

Après l'apaisement de ces litiges, la question du quai ressurgit. Elle était d'autant plus actuelle que les remparts avaient perdu leur utilité, avec l'éloignement des menaces de guerre et l'extension du territoire national, et avec l'évolution des techniques militaires. De protection, les remparts étaient devenus un corset freinant le développement de la ville et son embellissement.

XVIII^{ème} siècle : la réalisation du quai – le rôle majeur des échevins et des maires

En 1736, le maire Jacques Marie Barjot de la Combe et les échevins adressèrent une requête aux Etats de Bourgogne sur « *la nécessité de poursuivre les travaux du quay qui fournira une belle place de marché sous le pont et d'autres avantages. Et d'accorder une gratification de la somme que vous jugerez à propos pendant le nombre d'années qu'il vous plaira pour parachever des ouvrages aussi utiles à la navigation et au commerce* »¹².

La véritable décision de réalisation du quai se situe au début des années 1750. Le 23 août 1753, un arrêt du Conseil autorise la continuation d'octroi pendant 9 ans, suivi de l'envoi de lettres patentes effectué le 20 décembre¹³. Un premier financement des travaux s'était donc concrétisé. Cependant, à la question financière se sont ajoutés les problèmes liés aux futurs aménagements et leurs incidences directes sur le mode de vie :

- Accord des notables et habitants, notamment des riverains
- Accord des propriétaires des terrains concernés par les futurs aménagements
- Accord de l'évêque pour la partie située dans le domaine épiscopal

Devant les lenteurs de l'administration royale et ducale, le maire Philibert Vaillant et les échevins écrivirent à l'intendant de Bourgogne le 14 décembre 1755¹⁴ pour lui rappeler la démarche initiale de leurs prédécesseurs en 1658.

Le 30 août 1756, Monsieur de Saint-André, ingénieur du Roi, remit un toisé des remparts du quai, des plans détaillés d'aménagement et un cahier des charges très précis. Le 16 septembre 1756, l'Intendant de Bourgogne ordonna le lancement de la procédure d'adjudication et chargea Claude Dumont, son

⁹ Mâcon et ses maires, op. cité plus haut

¹⁰ ADSL BB 152

¹¹ Archives Nationales, H¹, 1136, pièce 57

¹² AMM DD 15 n° 11

¹³ AMM DD 15 n° 19

¹⁴ AMM J 109

subdélégué à Mâcon, de gérer la procédure¹⁵. De façon assurément peu crédible, ce cahier des charges prévoyait un achèvement des quais en quatre ans, du nord au sud. Et l'autorisation de démolition des remparts, prérogative royale, n'était pas encore accordée !

La réunion de la commission d'adjudication s'est tenue dès le 29 décembre 1756, avec une mise à prix de 280.000 livres. Onze entrepreneurs ont déposé une proposition. Les propositions s'échelonnaient de 200.000 à 76.000 livres, un écart considérable. C'est le mieux disant (76.000 livres), Jean Boutaric, entrepreneur à Bourg-en-Bresse, a obtenu le marché¹⁶. Peu après, la municipalité décida que ces quais deviendraient, après leur achèvement, le lieu de passage de la grande route Paris-Lyon¹⁷. Les travaux purent démarrer dès les premiers jours de 1757. Un arrêt du Conseil du 27 août 1757 accorda à la ville de Mâcon « *un octroi extraordinaire pendant neuf années* » pour la construction du quai¹⁸.

Mais ce bouleversement qui commençait ne faisait pas l'unanimité :

- en 1756, l'Intendant de Bourgogne fut amené à demander une expertise à partir des documents de propriété pour savoir si l'ancienne île Saint-Jean et les jardins de la Charité (l'actuelle esplanade, notamment sa partie sud) étaient ou non propriété de la Charité. La réponse donna satisfaction à la Charité¹⁹
- en 1757, une supplique fut adressée par des bourgeois, marchands et habitants au maire et aux échevins de ne pas surélever le quai, comme prévu par l'ingénieur de Bourgogne²⁰.
- Le 4 août 1759, fut prononcé le délibéré sur les possessions et droits du Chapitre de Saint-Vincent. « *Il a la haute justice de la Seigneurie sur la rivière de Saône, le terrain contention fait partie du lit de la rivière. La construction du quai ne peut altérer ces droits. Mais pour les conserver, le Conseil estime que le Chapitre doit donner son accord aux officiers municipaux et signer un acte dans lequel il déclarera, en qualité de Seigneur de Saint-Clément, qu'il n'entend point s'opposer à la construction du quai, à condition que cette construction ne nuise pas à ses droits de haute justice et de seigneurie sur ce terrain* »²¹.

Alors que le Bastion Crèvecoeur avait déjà été démoli, Louis XV n'accorda la permission de démolir les remparts du Porche de l'Épée au Bastion Saint-Jean qu'en 1762, soit 5 ans après le début des travaux de construction du quai²². Le 12 décembre 1763, le roi autorisa la démolition des remparts du Porche de l'Épée au jardin des Dames Sainte-Marie (Visitandines)²³. Il fallut attendre 1812 pour la démolition du petit reliquat des remparts jusqu'à l'ancien Bastion de Crèvecoeur (rue du 28 juin 1944).

Mais dès 1760, les remblais et les aménagements réalisés avaient déjà fait du quai un lieu de promenade des Mâconnais, du Porche du Maure à l'ancienne boucherie (place Poissonnière). Par arrêté municipal du 2 mai 1760, Godefroy Plomion fut autorisé à louer des chaises sur le quai²⁴ ! Le même Plomion fut autorisé en 1763 à ouvrir une « *platte à laver* » en louant « *à perpétuité* » aux chanoines de Saint-Vincent l'espace situé entre le pont et le Porche des Magniens (rue Franklin). De façon

¹⁵ AMM J 91

¹⁶ AMM J 91

¹⁷ AMM DD 115

¹⁸ Pierre BODINEAU, L'urbanisme dans la Bourgogne des Lumières, Dijon, 1986

¹⁹ AMM DD 115

²⁰ AMM DD 15 n° 16

²¹ AMM DD 15 n° 18

²² Gabriel JEANTON, Le Vieux Mâcon, Editions du Gile, 1934, réimpression 1994

²³ Georges RAYMOND, Mâcon hier et aujourd'hui, Edition Le Ciel est Bleu, réédition 2010

²⁴ Gabriel JEANTON, Le Vieux Mâcon, Editions du Gile, 1934, réimpression 1994

générale, les rives de la Saône ont été aménagées dans cette période en gradins en pente douces, garnis de galets, avec des murets et rambardes décoratives en haut des gradins, tels qu'ils sont encore visibles sur des photos du début du XX^{ème} siècle, ou bien à St Laurent-sur-Saône. Le pavage des quais a été prescrit dès 1766 et confirmé par une délibération des échevins du 29 octobre 1774.

De 1765 à 1771, les travaux du quai ont été ralentis par la vacance de la charge de maire. Jusqu'à cette date, les maires étaient choisis par les Etats Généraux de Bourgogne. En 1765, un édit imposa de choisir le futur maire parmi trois personnes proposées par la municipalité. Prétextant que cet édit était inapplicable dans les pas d'Etats, les Elus Généraux de Bourgogne incitèrent le Parlement de Dijon à refuser de l'enregistrer. Mâcon se retrouva sans maire. Les Etats du Mâconnais adoptèrent un mémoire, cosigné par Mgr Moreau au nom du clergé, faisant ressortir que Mâcon dépendait du Parlement de Paris et non de celui de Dijon, et demandant aux Etats de Bourgogne une déclaration permettant le retour à l'ancien mode de nomination du maire de Mâcon²⁵. L'édit de 1765 fut abrogé en 1771.

La municipalité s'est ensuite rapidement préoccupée de la qualité environnementale des quais en cours d'aménagement²⁶:

- le 23 avril 1774, a été promulguée l'interdiction de déverser "*bois, cèpes, sarments, fagots, cotterets*" ailleurs qu'entre la boucherie et le Porche Chesnard (rue Rameau)
- le 17 juin 1775, un arrêté interdisait le dépôt de bois, pierre, gravier, cendre et autres matériaux, interdisait aux tanneurs, chamoiseurs et corroyeurs de déposer leurs peaux et eaux de vidange sur le quai, sauf à l'abreuvoir aux chevaux

L'impatience de la municipalité était grande par rapport aux difficultés qui ralentissaient les travaux de construction des quais. Un conflit éclata entre la municipalité et l'Intendant de Bourgogne en 1767, parce que la Ville avait anticipé les travaux entre le pont et la rue de l'Epée, dès le 30 juillet 1764, avant d'avoir l'autorisation de l'Intendant de Bourgogne. Il fallut l'intercession de l'évêque, Mgr Moreau, pour résoudre le différend²⁷ quelques mois avant l'achèvement de cette tranche de travaux fin 1768. Par ailleurs, ce n'est qu'en 1774 que le Porche des Magniens (rue Franklin) fut totalement démoli.

Construire les quais ne pouvait se concevoir en continuant de déverser dans la Saône les déjections et des eaux usées par des "*aqueducs*" à l'air libre qui les auraient traversés de loin en loin. Par exemple, en 1770, Boutaric construisit la canalisation souterraine d'égout de la rue Sirène jusqu'à la Saône²⁸. C'était l'un des multiples avenants au projet initial. L'un des plus importants, très détaillé, date du 31 mars 1769²⁹. Il fournit nombre de précisions sur le projet d'aménagement des quais, les matériaux, les techniques de réalisation, les éléments décoratifs prévus.

Les dépassements de devis ont été nombreux. Les Archives Municipales possèdent par exemple un relevé très détaillé de la période 1769-1775³⁰ qui met en évidence :

- de nombreux travaux complémentaires qui n'étaient pas envisagés au départ
- un retard considérable de paiement pour la part relevant des États de Bourgogne, atteignant 36 % pour les années 1769 à 1775. Ces retards étaient bien sûr générateurs de frais financiers élevés qui accroissaient encore le coût des opérations.

²⁵ ADSL C524/6

²⁶ Georges RAYMOND, Mâcon hier et aujourd'hui, Edition Le Ciel est Bleu, réédition 2010

²⁷ AMM DD 15

²⁸ Georges RAYMOND, Mâcon hier et aujourd'hui, Edition Le Ciel est Bleu, réédition 2010

²⁹ AMM J91 à J109

³⁰ AMM J91 à J109

Le 7 avril 1781, eut lieu la réception des travaux et le paiement d'un reliquat de 155.000 livres à Jean Mailly, gendre de Jean Boutaric qui avait obtenu l'adjudication initiale 25 ans plus tôt ³¹. Il est intéressant de noter que Jean Mailly était aussi engagé dans l'exploitation des plâtrières de Berzé-la-Ville. Il avait saisi l'opportunité de l'amélioration des liaisons avec Lyon pour développer le commerce du gypse et du plâtre ³². On peut rapprocher cette observation de la construction, en même temps que le quai, de la rue Bacquencourt (actuelle Place Poissonnière) qui était conçue comme l'amorce d'un grand boulevard est-ouest allant jusqu'à la place de la Barre pour relier efficacement le Mâconnais aux amarrages du quai et faciliter la desserte économique du Mâconnais. Dans l'optique d'embellissement de la ville que nous évoquerons juste après, une délibération municipale de 1778 contraignait les riverains de la rue Bacquencourt au respect d'un plan d'élévation ³³.

Les prémices du concept d'intérêt général

Le comte de Montrevel avait acquis le 13 novembre 1767 l'Hôtel particulier édifié par Abel-Michel Chesnard de Layé, lieutenant général du baillage de Mâcon. Le rempart venait d'être supprimé entre l'Hôtel et la Saône.



L'Hôtel de Montrevel-façade côté Saône - Gravure de Jean-Baptiste Lallement

Au début de 1768, profitant probablement de la vacance de la charge de maire évoquée ci-dessus, le comte de Montrevel proposa aux échevins d'obtenir la concession à perpétuité d'un terrain

³¹ AMM DD 16 n° 64

³² Marie-Anne GAGNOL, Berzé-la-Ville en Mâconnais, un bourg de la Seigneurie de Cluny aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, 2009

³³ Pierre BODINEAU, L'urbanisme dans la Bourgogne des Lumières, Dijon, 1986

rectangulaire, situé sur l'esplanade actuelle, d'une largeur égale à celle de son Hôtel et d'une profondeur de 16 m., séparé de son Hôtel par une bande de 10 m. de largeur ³⁴, afin d'aménager un Jardin (« la Promenade Montrevel ») ³⁵. Le 23 mai 1768, les échevins refusèrent cette privatisation de l'espace public ³⁶, bien que le comte de Montrevel appartint à la très haute noblesse du royaume. Il faut noter que parmi les échevins figurait Marie-André-Placide Daugy, élu en 1765, qui sera nommé maire en 1771. Daugy était actif et influent Il était en outre maître de la loge maçonnique mâonnaise « La Parfaite Union de l'Orient » fondée le 28 septembre 1765. Comme tout le mouvement franc-maçon, cette loge était porteuse des idées des Lumières, très présentes dans les choix et les orientations de Daugy, notamment dans le refus opposé aux demandes du comte de Montrevel.

L'irruption du concept d'embellissement de la ville

Dans son ouvrage qui fait autorité en la matière, Jean-Louis Harouel ³⁷ montre comment est née la notion **d'embellissement des villes** vers la fin du XVII^{ème} siècle, à la fois pour des raisons pratiques et esthétiques. La ville est perçue comme « *un décor de théâtre, où ne comptent que l'apparence, la régularité des façades, la rectitude des rues... Parallèlement, la ville s'ouvre sur la nature et notamment sur l'eau qui la traverse ou la longe* ». Cette vision nouvelle est au cœur du projet de création des quais de Mâcon. Elle est portée par des échevins représentant une bourgeoisie mâonnaise qui a adhéré totalement à cette vision nouvelle de l'espace urbain.

L'un des éléments majeurs de l'embellissement des villes était l'usage important de la ligne droite, donc de l'alignement des façades des constructions.

Le 15 février 1765, l'Intendant de Bourgogne transmet au roi un projet d'arrêté très précis pour mettre en œuvre des travaux d'alignement des façades de l'ensemble des quais, au nord et au sud du pont ³⁸. La fin du texte liste les obstacles à la mise en place sur les quais d'une route permettant un trafic nord-sud sans emprunter les rues de la ville : constructions à l'entrée du pont, jardin cultivé de la Charité et maisons sur cet espace. Le roi signa cet arrêté.

Les réalisations s'échelonnèrent sur une certaine période (dates d'autorisation des travaux) :

- 19 août 1767, maison Ferrand
- 27 avril 1768, maisons Guyot et Pelletier
- 23 mai 1768, approbation de la façade de l'Hôtel de Montrevel.
- 21 février 1771, alignement des Jardins de la Charité
- 30 mai 1772, ordonnance de l'Intendant de Bourgogne pour la levée des plans du quai pour l'alignement de toutes les façades
- 3 juin 1780 et 28 avril 1781, maison Courtois juste au sud de l'Hôtel de Montrevel à l'angle de l'actuelle rue Montrevel et du quai
- 12 avril 1788, maison Rubat du Mérac
- 19 avril 1788, maison Peltrat de la Balmondière, dont le décrochement à l'angle de la rue du Pont souleva un litige apaisé le 14 janvier 1790

Une pause dans les travaux d'alignement fut décidée par le Conseil Municipal le 6 janvier 1792, pour effectuer un état des lieux et redéfinir les urgences. Après la Révolution et l'Empire, les travaux

³⁴ Probablement pour laisser une emprise pour la future route Paris-Lyon

³⁵ AMM D 33

³⁶ AMM D 33

³⁷ Jean-Louis HAROUEL, L'embellissement des Villes, l'urbanisme français au XVIII^{ème} siècle, Picard, 1993

³⁸ AMM, J91 à 109

d'alignement n'étaient pas tous entrepris ni terminés. Par exemple, on note les nombreux courriers échangés en 1815 et 1816 entre le maire, la Préfecture et les frères Bigonnet au sujet des travaux importants requis pour aligner leur maison quai Nord, à l'angle de la rue du Maure, compte tenu du mauvais état de la façade et de l'étroitesse du quai à cet endroit ³⁹.

L'alignement des façades des quais a donc été, pour l'essentiel, réalisé dans les deux dernières décennies du XVIII^{ème} siècle. Vers 1811, furent effectuées les démolitions/reconstructions des maisons situées aujourd'hui rue Gambetta entre le quai des Marans et l'avenue Edouard Herriot. Vers 1810, la plus grande partie du Jardin de la Charité était déjà réunie à l'esplanade Lamartine actuelle, mais il restait encore 6 maisons vers le carrefour actuel rue Gambetta/quai Lamartine. Leur démolition s'est faite peu après, en même temps que la création de la rue Joséphine (actuelle rue Gambetta) dont la réalisation permit l'achèvement du grand axe nord-sud qui, avec la rue de Lyon, a représenté la N6 dans la traversée de la ville.

La recherche de l'embellissement de la ville a suscité parfois une véritable recherche architecturale dans la conception des nouvelles façades. C'est le cas de l'immeuble situé 109 quai Lamartine. Philippe Dubois écrit à son sujet : « *La façade se distingue de ses voisines par plusieurs aspects. D'une part, élevée en pierres de taille, elle a bénéficié d'un budget plus important qu'une façade de même envergure qui aurait été construite en moellons recouverts d'enduit, c'est-à-dire en utilisant les matériaux locaux plus économiques. Le décor de cette façade, pour être discret, n'en est pas moins d'une insigne qualité : sous l'appui des fenêtres au niveau 2, sont par exemple sculptées de fausses consoles, en très léger relief, qui s'inspirent des décors gréco-romains. De même, les garde-corps à l'attique reprennent-ils un modèle dont on peut trouver des équivalents dans certaines demeures antiques à Herculaneum. Sans en avoir l'air, cette façade est un bel exemple d'architecture néo-classique et date probablement de la toute fin du XVIII^{ème} siècle, époque où en peinture triomphait Jacques-Louis David, dans la même veine à la fois raffinée et sévère* » ⁴⁰.

Conclusion

Au terme de l'analyse de la conception et de la réalisation des quais de Mâcon, on constate l'émergence de trois éléments décisifs, caractéristiques du XVIII^{ème} siècle, qui sont au cœur de notre monde contemporain :

- La constitution et le développement de **la notion d'intérêt général**. Depuis des siècles, la bourgeoisie mâconnaise avait contesté le pouvoir féodal, puis royal, ainsi que le pouvoir épiscopal. Elle s'est progressivement affirmée comme porte-parole d'une large partie de la population. Dans l'exemple de la construction des quais, elle a joué un rôle moteur dans la transformation de la ville.
Cette réalisation s'est faite contre l'avis et l'intérêt de l'évêque qui allait perdre en août 1789 son droit de péage sur la Saône, si essentiel pour ses revenus. Cette réalisation s'est opérée aussi contre les intérêts de la haute noblesse, du comte de Montrevel qui n'a pas pu aménager son parc, contredit par la construction de la route Paris-Lyon qui allait passer sous les fenêtres de son Hôtel particulier.
- L'apparition de la notion **d'embellissement**, de ville où il est agréable de vivre, pour tous et avec tous. Après deux nouveaux siècles d'évolution, ce concept a donné naissance à l'urbanisme contemporain, à ses règles et à ses principes. Il faut souligner la clairvoyance et la

³⁹ ADSL J222

⁴⁰ Philippe DUBOIS, Joël NOYON, Yves PAGNOTTE, Dominique SPAY, Cours et traboules de Mâcon, Cahier n° 27 de la Société d'Etudes Mâconnaises, 2019

vision d'une ville sans rempart qu'ont porté les échevins et les maires de cette époque : Philibert Vaillant, Nicolas Bodin, Jean-Baptiste Gelin et Marie-André-Placide Daugy.

- Ce dialogue permanent, parfois dur et émaillé de procédures, c'est aussi la naissance de la **démocratie** de la société contemporaine. On en perçoit l'émergence dans les épisodes de la construction des quais.
- Une classe montante, cultivée, qui vit une certaine sociabilité démocratique, prend conscience de sa légitimité dans la gestion des affaires publiques. Cette classe bourgeoise se dote peu à peu d'une éthique de responsabilité vis-à-vis de la communauté, éthique qui échappe aux ordres supérieurs soucieux de préserver leur position sociale de privilégiés.

Dans ces événements du XVIII^{ème} siècle à Mâcon, on voit clairement se former les idéaux de la Révolution et le socle de l'époque moderne.