

5

LE QUAI SAINT-ANTOINE : DES BERGES AMÉNAGÉES AUX QUAIS MONUMENTAUX



Berge médiévale en amont de la culée du pont du Change (XIII^e s.)

Monumentaliser : le quai Villeroy (XVIII^e s.)

En 1713, les consuls déplorent le délabrement du quai. Sa réfection et son agrandissement doivent permettre de désengorger la rue Mercière, dans laquelle « des accidents arrivent journellement »³. Sur la partie amont du port Chalamont, on procède au réalignement des façades et à la destruction des immeubles sis en travers du quai. En 1719, le nouveau quai, monumental, est livré : bâti sur un maillage de pieux et madriers, il est doté d'un accès à la rivière constitué d'un emmarchement en calcaire et d'un imposant mur de quai rythmé par deux rangs d'anneaux d'amarrage. Baptisé « quai Villeroy », il offre un passage carrossable entre le nouveau quai Saint-Antoine au sud et la place de l'Herberie (actuelle place d'Albon) au nord.

3. Arch. mun. Lyon, BB 274 fol. 78

Mur du quai Villeroy (XVIII^e s.) au débouché de la galerie d'évacuation vers la Saône. On distingue un anneau d'amarrage et la première marche d'accès à la rivière



L'emmarchement du quai Villeroy permettait aux bateaux un amarrage aisé. Un imposant système de pilotis permettait de soutenir la construction



Confronter les sources archivistiques et iconographiques à celles du sol permet de reconstituer l'histoire récente du quai. Du chemin étroit et boueux à l'ouvrage monumental actuel, le quai Saint-Antoine se développe à proximité de deux places économiques fortes : la rue Mercière et la place de l'Herberie située à la descente du pont du Change.

Viabiliser : de la berge de terre aux premiers quais de pierres (XIII^e-XVII^e s.)

Au Moyen-Âge, le quai se résume à des berges non aménagées. Si les données archéologiques restent encore lacunaires pour le quai Saint-Antoine, la rive du XIII^e siècle a été dégagée de part et d'autre de la culée du pont du Change, alors en cours de construction. Dès le XVI^e siècle, les archives mentionnent la nécessité de viabiliser la berge pour la « commodité dudit lieu et de la chose publique »¹. Dans les années 1590,



Port Chalamont : la portion de quai découverte au cours du printemps 2019 au-devant de la rue Dubois correspond à la phase de travaux débutée à la fin du XVI^e siècle

la construction du port Chalamont est lancée². Doté d'une chaussée pavée et d'un mur maçonné, le nouveau quai est élargi au XVII^e siècle au débouché de la rue Chalamont (actuelle rue Dubois) afin de faciliter le chargement et le déchargement des marchandises près de la rue Mercière, l'une des principales artères commerciales de la ville.

1. Arch. mun. Lyon, DD 335 n° 63
2. Arch. mun. Lyon, DD 335 n° 49

Agrandir et sécuriser : les grands travaux du XIX^e s.

En 1838, le quai Saint-Antoine, qui figure sur l'itinéraire des routes royales de Paris à l'Italie, ne remplit plus son rôle. Le passage est inondé au moment des crues et l'éloignement du quai de la ligne des basses eaux oblige les bateaux à se tenir à trop grande distance. L'accumulation de débris végétaux et animaux fait « de l'un des quartiers les plus peuplés de Lyon un cloaque infect »⁴. Décision est prise, dans les années 1840, d'exhausser et d'élargir le quai. À la demande des professionnels de la navigation, un bas-port est construit en 1867.

4. Arch. dép. Rhône, S 1385

En haut : évolution des berges et des quais de Saint-Antoine (du Moyen Âge à nos jours)
En bas : évolution des berges du Moyen-Âge à nos jours (plan simplifié sur parcellaire ancien)

