

1736

En 1736, la Maine et ses rives se présentent à peu près telles qu'à la fin du Moyen Âge. Angers - 30 000 habitants environ en 1700, mais 25 044 seulement en 1769 - est une ville d'aspect encore médiéval, malgré de multiples embellissements, mais qui n'ont pas touché le fleuve. Elle est enserrée dans des fortifications que l'on a avancées en rivière au maximum des possibilités des ingénieurs.



Le quai du Godet, le Petit Pont entre l'île des Carmes et la Doutre, l'église de la Trinité, vers 1840.

Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 2619 (original aux Arch. dép. Maine-et-Loire, coll. C. Port).

À l'amont, le bastion de la Haute-Chaîne, qui emprisonnait l'actuelle tour, est élevé en 1448, tandis que sur la rive gauche, on construit en 1523 l'ouvrage fortifié de Saint-Serge. Ce système de défense est complété par une série de pieux fichés dans la rivière, des murailles le long de la rue Boisnet, se raccordant au pont des Treilles. Une chaîne tendue la nuit entre les pieux termine le dispositif.

Il en est de même à l'aval, où se font face la tour Guillou du côté des prés de la Savatte (actuelle cale) et la tour de la Basse-Chaîne, laissant entre elles un espace de 150 mètres, encore réduit par des pieux. De la tour Guillou, on pouvait fermer par une chaîne ce chenal, l'un des principaux points d'arrivée en ville.

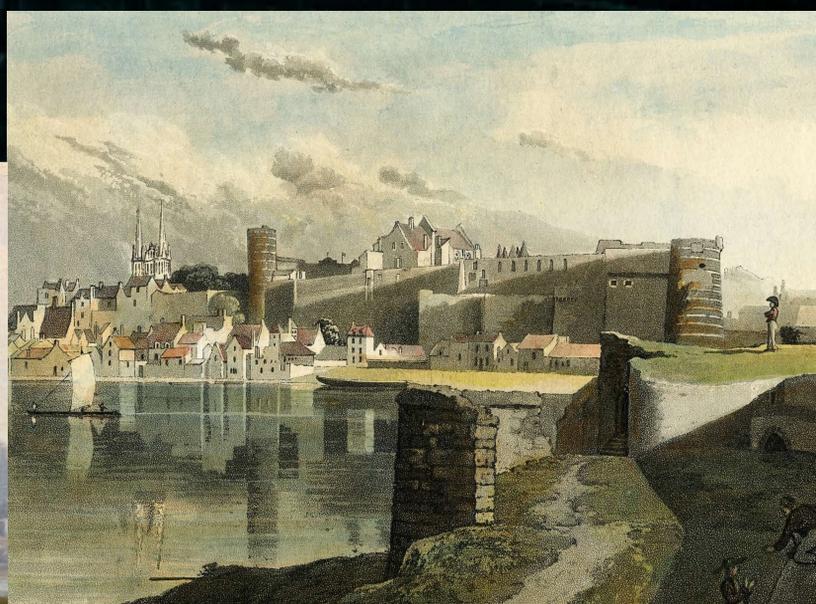
Un seul pont relie les deux rives, « la ville » rive gauche à « la Doutre », quartier d'outre-Maine, rive droite. En effet, le pont des Treilles - appelé ainsi à cause des treillis défensifs élevés entre les piles - n'est plus praticable depuis 1663, même pour les piétons. À l'origine d'ailleurs, il n'avait pas pour fonction d'assurer le lien entre les rives, mais d'abriter des moulins.

Le lit de la Maine n'a rien de régulier, puisqu'elle serpente entre plusieurs îlots : l'île des Carmes ou de la Savatte - la seule bâtie - les prés Saint-Jean face à l'hôtel-Dieu, les prés de Boisnet vers la rive gauche et d'autres petits îlots en amont de la Haute-Chaîne. Tous ces prés sont inondés chaque année ou presque, de même que les vastes prairies basses situées devant l'abbaye Saint-Serge. La plupart des activités économiques sont alors concentrées le long de la rivière, seul moyen de transport commode. Les rives grouillaient de vie et se trouvaient fort encombrées !

C'est à tel point que les récriminations sont récurrentes... En septembre 1684, par exemple, plusieurs marchands se plaignent aux échevins « que les bateaux chargez de bois déchargent sur le port de la Poissonnerie quoyque ledit port ait esté de tout temps destiné seullement pour le bled, poisson et autres marchandises [...], que le port Ligné et port Ayrault sont commodes pour lesdits marchands de bois [...] ». De leur côté, les marchands de bois protestent que le port Ligny « est toujours embarrassé par les mairains et tonneaux des tonnellers et qu'enfin tous les ports de cette ville sont occupez et remplis de vuidanges et tailles de tuffeau et pierre qu'on y taille journellement. » (*Arch. mun. Angers, BB 96, f° 164*).

Ruines du pont des Treilles, huile sur toile par R. Jouhan, premières décennies du XIX^e siècle.

Musée des Beaux-Arts, INV.03.37.1, cliché Pierre David.



Le quai Ligny vu depuis la tour Guillou, par C.-A. Stothard, dessinateur et D. Havill, graveur, juin 1820.

Arch. mun. Angers, 3 Fi 1.

Et pourtant, deux maires avaient tenté d'améliorer la situation portuaire de la ville au XVI^e siècle, René Ayrault et Jacques Richard de Boistravers. Le premier fait creuser en 1556 le nouveau port auquel on donnera son nom, entre les prés de Boisnet et ceux de Saint-Serge. Malgré ses insuffisances, ce port devient le troisième centre économique, avec les ports Ligny et de la Poissonnerie. Jacques Richard de son côté entreprend en 1566 de faire bâtir un quai derrière la rue de la Poissonnerie. Malheureusement, l'ouvrage reste à l'état embryonnaire.

Construire des quais, voilà la grande affaire. On en ressent la nécessité, on en imagine les bienfaits pour le commerce, mais on en reste aux projets, à l'idée. Un devis de quai allant du port Ayrault à la Basse-Chaîne est même imprimé en 1691, mais l'entreprise dépasse visiblement les moyens du conseil de ville. Et c'est ainsi que le plan de Moithey indique encore en 1776 : « quai projeté ».

1863

Octobre 1863 : les grands travaux de la rive droite de la Maine débutent avec le comblement du canal de la Tannerie qui rattache l'île des Carmes à la Doutre. Jusqu'alors cette rive avait conservé son aspect sinueux, un peu chaotique, mais d'un grand pittoresque, hérité des siècles passés.

Deux importantes réalisations avaient toutefois déjà entièrement remodelé la Basse-Chaîne : la levée du pont qui remplace en 1837-1838 le bastion de la tour Guillou et le terre-plein voisin destiné à l'abattoir, mis en service en février 1847. À la Haute-Chaîne, une importante levée prolonge le boulevard de l'Hôpital (boulevard Daviers) pour conduire au troisième pont d'Angers, ouvert en 1839. Elle laisse subsister le bastion fortifié et sa tour. Ce sont là les seuls travaux effectués sur la rive droite jusqu'en 1863, car la rive gauche, où se trouve le grand centre administratif et commerçant de la ville, capte toute l'attention...



Les projets de quais sont relancés avec la Révolution. Le cahier de doléances des marchands de bois et voituriers par eau réclame naturellement « la construction la plus prompte des quais depuis si longtemps projetés dans la ville d'Angers, pour l'avantage du commerce, entr'autre en premier lieu l'ouverture du bas boulevard du château pour communication du port de la Basse-Chaîne à celui du port Ligny reconnu de première nécessité et très avantageux. »

Le quai des Luisettes, futur quai Gambetta, vers 1860.

Cliché G. Berthault. Coll. Jean-Pierre Baillergeau.

C'est donc rive gauche, où sont concentrés les principaux ports, que l'on entame la réalisation des quais. Après l'ouverture du « passage de la Liberté » vers le quartier du Roi-de-Pologne à travers le bastion de la Basse-Chaîne, les efforts se portent en 1791 - à tout seigneur tout honneur - sur la construction du quai de la Poissonnerie. Maintes fois arrêté, repris, modifié, exhaussé, après un chantier fort laborieux, il semble terminé en 1806, quoique l'ensemble ne soit définitivement achevé que vers 1819-1820, avec la cale pour les bateaux. En même temps, on cherche à régulariser le Grand Pont, devenu pont du Centre, en le débarrassant de ses maisons, puis en assurant sa reconstruction en 1846-1847.

Il se trouve au centre du dispositif des quais, dont l'édification se poursuit avec le quai Ligny, bâti pour l'essentiel entre 1831 et 1839, avec l'aide de l'État (moitié de la dépense). On en attendait beaucoup pour le commerce. Il fallut déchanter, du fait d'une erreur d'appréciation de la part des Ponts et Chaussées. Si nous avons bien connu le niveau des eaux, écrit en substance l'ingénieur Fourrier le 17 mars 1841, « peut-être aurions-nous pu éviter quelques inconvénients qui diminuent les services importants que procure cet ouvrage au commerce d'Angers ». Avec son double palier et ses rampes d'accès, le quai n'est pas pratique. Le palier inférieur est trop bas : il est recouvert par les hautes eaux pendant cinquante-cinq jours chaque année, « ce qui rend le port inutile ». Quant à la cale, son inclinaison trop considérable ne permet pas aux voitures d'approcher des bateaux. Chargement et déchargement doivent se faire à bras !

Il s'agit ensuite de poursuivre le quai de la Poissonnerie (quai Royal) jusqu'au port Ayrault. En ligne droite ? Oui, décide le conseil municipal en 1841, en même temps qu'il prévoit deux « gares à bateaux » perpendiculaires à la Maine, dans les prairies de Boisnet. Non, répliquent les ingénieurs des Ponts et Chaussées : ces gares seront incommodes et sujettes à l'envasement. Le conseil doit donc adopter la ligne inclinée vers le pont de la Haute-Chaîne en 1846. C'est ainsi qu'en 1854 le quai des Luisettes, futur quai Gambetta, enclôt les prés de Boisnet : de là le nouveau quartier des Luisettes, appelé plus tard « Thiers-Boisnet », sur des prairies que la municipalité ne souhaitait initialement pas lotir.



Quai et cale Ligny, depuis le pont de la Basse-Chaîne, vers 1910.

Arch. mun. Angers, 4 Fi 3012.

L'abandon du projet de « gares à bateaux » aux Luisettes conduit la Ville à réaliser celle de la cale de la Savatte en 1869-1870. En amont, le comblement du port Ayrault, sacrifié à l'achèvement des boulevards en 1869, l'avait incitée à acheter la « douve » creusée par Gilbert et Houdet dans les prés Saint-Serge, aux environs de l'actuel bâtiment de la Caisse nationale de prévoyance. Le « nouveau port Ayrault » est mis en communication avec la Maine en 1846, mais reste fort modeste.

Le plan d'exhaussement des bas quartiers décidé, avec l'aide financière de l'État, après les catastrophiques inondations conjuguées de la Loire et de la Maine en 1856, ne laisse pas complètement de côté le quartier outre Maine. Les premiers travaux conduisent à la suppression du canal nauséabond de la Tannerie en 1863-1865. Il est remplacé par le boulevard Henri-Arnauld, poursuivi jusqu'à l'entrée des nouveaux bâtiments de l'école des Arts et Métiers, par une place en formation. Mais en 1865, la Doutre est encore privée de quais.

Le plan général des quais de la rive droite est mis en oeuvre à partir du quai des Carmes en 1872. Il s'achève par le remblaiement de la boire Saint-Jean en 1883, devenue la vaste place La Rochefoucauld-Liancourt, hommage rendu en 1890 au fondateur des écoles d'arts et métiers. Ce vaste espace est dévolu aux foires à bestiaux mensuelles, puis bientôt utilisé pour passer les revues des sapeurs-pompiers et troupes de la garnison, pour les courses cyclistes du Vélo-Doutre angevin et un grand nombre de manifestations.

Les quais sont encore au centre de l'activité, quoique la concurrence du chemin de fer, arrivé en 1849, se fasse sentir déjà fortement. L'ancienne île des Carmes et la Doutre ont concentré - grâce à la proximité de la rivière - une grande partie des usines de la première ère industrielle. Il s'en établit également rive gauche, que ce soit la distillerie Ohry et Régulier (puis Guéry et Rayer) à la Basse-Chaîne, la droguerie Sautreau (puis Justeau) quai Ligny, Cointreau au quai des Luisettes... De grands hôtels se sont ouverts quai Ligny, car les bateaux à vapeur y accostent (1822-1893). D'une façon générale, les quais de la rive gauche sont terre d'élection du grand négoce. Chalands, gabarres et futereaux y déchargent les matériaux, sable, charbon, tuffeau, ardoises... Cales et quais sont tout aussi encombrés que les berges autrefois !

2009

Depuis cinquante ans, le développement d'Angers a pris une extension sans précédent dans son histoire : la ville est arrivée à conquérir tout son territoire constructible - 4 600 hectares - ou presque, avec l'amorce de l'urbanisation du plateau des Hauts-de-Saint-Aubin. Mais elle a heureusement réussi à préserver deux zones naturelles inondables, ses poumons verts : l'île Saint-Aubin au nord-est, incluse dans les basses vallées angevines classées site Natura 2000 ; le parc de Balzac et le lac de Maine au sud-ouest.

Après la grande métamorphose des rives de la Maine entre 1831 et 1883, l'élan des travaux retombe pour quatre-vingts ans. Les dossiers de projets sont volumineux, les réalisations parcimonieuses. Un décret d'utilité publique approuve en 1873 la construction du quai du Roi-de-Pologne, en aval du pont de la Basse-Chaîne, et du quai de l'Hôpital, en amont de celui de la Haute-Chaîne. Le premier n'est réalisé qu'en 1938-1940, le second ne le sera jamais. Plus que sur ces quais, l'attention se concentre sur le quai Félix-Faure, susceptible de compléter le port fluvial du quai Gambetta voisin. Mais il aurait fallu employer les grands moyens pour remblayer les prairies Saint-Serge sur cinq à six mètres de hauteur. On s'est contenté d'un hottoir, autrement dit d'une décharge publique. De sorte que, commencé en 1886, le quai ne prend véritablement forme qu'en 1932, et sur 200 mètres seulement.

Les autres opérations menées sur les quais sont ponctuelles. Des ouvrages insubmersibles sont aménagés sur une partie des quais Ligny (1918) et Gambetta (1918-1921), à la demande de la chambre de commerce. Le port fluvial d'Angers - ranimé par la première guerre mondiale - est encore utilisé pour décharger 141 517 tonnes en 1929, mais c'est un maximum qui ne sera plus dépassé du fait de la concurrence conjuguée du rail et de la route. Le trafic porte essentiellement sur le sable de Loire, les matériaux d'empierrement et les gravillons pour le béton. Font encore l'objet d'un transport fluvial, bois, charbon, vins, bières, farines, mais dans une moindre mesure.



Port au sable, à l'angle du quai des Carmes et de la cale de la Savatte, vers 1970-1980. Coll. Paulette Métivier.

C'est sans doute la raison pour laquelle le nouveau port fluvial projeté à la Blancheraie, en aval du Roi-de-Pologne, ne voit pas le jour, pas plus que la reconstruction du pont de Verdun, obstacle cependant crucial pour la navigation selon les marins. L'urbanisme et la circulation routière ne sont pas plus déterminants pour provoquer la reconstruction du pont : grandiose projet de percée de quarante mètres de large entre la cathédrale et la rue Beaurepaire (1905-1909) ; repositionnement du pont à la hauteur de la place Molière (plan d'aménagement de 1934) ; pont Molière adopté au conseil municipal de décembre 1974. La reconstruction, ou le doublement du pont de Verdun, est finalement abandonnée. En revanche, les deux autres ponts sont reconstruits (1949-1951 et 1957-1962). Celui de la Haute-Chaîne avait été dynamité par les Allemands lors de la libération d'Angers. Quant au pont de la Basse-Chaîne, il ne pouvait supporter la circulation croissante des années cinquante...

Les grandes transformations reprennent dans les années cinquante-soixante. Les prairies Saint-Serge, remblayées jusqu'à la voie ferrée du pont de Segré, accueillent une zone industrielle et commerciale. À l'aval, point de remblai. Au contraire, on creuse les prairies d'Aloyeau à partir de 1969 pour aménager le plan d'eau du lac de Maine. Les principaux équipements en sont achevés en 1978.

Voie sur berges, construction de la trémie Molière, septembre 1976.

Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 2893.



Quai Ligny, les prémices de la voie sur berge, 1973. Les immeubles du quai ont été détruits jusqu'à la rue Claude-Robin.

Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 3083.

Transformation radicale : la suppression des quais au profit d'une « voie de traversée rapide ». Le projet voit le jour en novembre 1963. Il s'agit de dévier la route nationale 23 (route de Paris) par les quais pour lui faire rejoindre la route de Nantes par un nouveau pont, le quatrième d'Angers. Ainsi, comme Paris où elle est achevée en 1967, Angers aura sa voie express des berges... À Paris, elle est baptisée voie Georges-Pompidou. À Angers cette « liaison ouest », déclarée d'utilité publique en 1969, reste sans nom, d'autant qu'elle se confond à partir de 1987-1989 avec l'autoroute A 11 Le Mans-Angers-Nantes. Pour loger les quatre voies, tous les immeubles des quais René-Bazin (ex-quai de la Poissonnerie) et Ligny sont abattus et l'accès à la Maine rendu impossible sur la rive gauche. Le lien avec la rivière est rompu.



Parc de Balzac et quartier du Front-de-Maine, 2004.

Arch. mun. Angers, cliché Ville d'Angers, Thierry Bonnet.

C'est pourquoi les municipalités cherchent par compensation, à partir de 1975, à relancer le tourisme fluvial et à revivifier les berges de la rive droite, depuis l'aménagement d'un port de plaisance cale de la Savatte (1975-1976), jusqu'au chantier de la boucle verte (2003-2007). Cet agréable parcours, des berges de la Mayenne au lac de Maine, profite du nouveau parc naturel aquatique de Balzac (1996-2000) destiné à créer une continuité végétale entre l'étang Saint-Nicolas et le lac de Maine. Pour que la Maine retrouve son niveau d'eau du début du siècle, un seuil est aménagé en 1992-1994. Un nouveau quai est construit en 1997-

1998, ce qui ne s'était pas vu depuis 1940 : en gradins, le quai Éric-Tabarly est une invite à suivre les spectacles nautiques... L'ouverture en 2008 du contournement autoroutier de l'A 11 en constitue une autre pour la rive gauche : renouer des liens avec le fleuve.