

ANNEXE 4

QUELQUES COUPURES DE PRESSE DEPUIS 1964 ...

- "Les cultivateurs des bords de Saône s'élèvent contre le projet de creusement du canal" (presse locale 1964).
- "Les raisons d'un "non" unanime à la construction d'un canal" (Le Progrès de Lyon du 21 juin 1978).
- "MACON : faut-il casser le pont de Saint-Laurent ? Ou creuser un canal dans la prairie bressane ?" (Le Progrès de Lyon du 11 décembre 1979).
- "Canal de Saint-laurent : après la Chambre d'Agriculture et la F.D.S.E.A, la Commission d'enquête rejette le projet" (L'Ain Agricole du 27 janvier 1984).
- "Le Canal de Saint-Laurent refait surface" (L'Ain Agricole du 18 mai 1984).

Les cultivateurs des bords de Saône s'élèvent contre le projet de creusement du canal

M. Joseph Duby, président du syndicat agricole de Feillens, nous présente la position des exploitants



Saint-Laurent-sur-Saône, 9 janvier.

DANS le cadre de l'arrêté interdépartemental de MM. les préfets du Rhône, de l'Ain et de la Saône-et-Loire en date du 26 novembre 1963, ordonnant l'ouverture d'une enquête sur un projet d'aménagement de la Saône au gabarit européen entre Lyon et Verdun-sur-Doubs, un registre subsidiaire d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique avait été déposé à la mairie de Saint-Laurent. Toute personne intéressée par cette question pouvait énoncer ses observations.

Aussi, des dizaines (134 hier jeudi) de cultivateurs, venus principalement des communes de Feillens, Replonges, Manziat, ont tenu non seulement à consulter le plan du projet de future voie fluviale afin de se rendre compte des amputations faites à leurs propriétés par expropriations envisagées, mais aussi à faire connaître noir sur blanc leur point de vue sur cette réalisation. Hier soir, la dernière page du registre était atteinte.

Le tout se déroula dans l'ordre et la discipline, toutefois cela ne fut pas sans de véhémentes protestations, chacun prenant à témoin les personnes présentes pour constater l'importance du

préjudice qu'allaient subir certaines exploitations. Citons quelques chiffres pris au hasard à Replonges : une exploitation de 15 ha s'en verra prendre 5 ha, une autre de 15 ha également s'en verra ôter 6.

M. Joseph Duby, président du Syndicat agricole de Feillens a présenté pour notre journal la position des exploitants vis-à-vis du canal. L'opinion du syndicat de Feillens rejoint d'ailleurs celle des représentants des syndicats des autres communes à quelques détails près.

Les cultivateurs du Syndicat agricole de Feillens, tout en précisant qu'ils n'entendent pas mettre en doute la nécessité de la création de l'axe Rhône-Rhin, se permettent d'élever la plus vive opposition à la dérivation envisagée au niveau de Saint-Laurent-sur-Saône.

1° Cette dérivation n'est pas nécessaire à la navigation sur ce tronçon, la rivière répondant parfaitement aux normes de la navigabilité.

de vue du Syndicat des exploitants agricoles de Feillens, exposé par son président M. Joseph Duby.

D'ailleurs les cultivateurs n'en resteront pas là puisqu'ils ont prévu d'organiser au début de la deuxième quinzaine de ce mois, une manifestation à la Madeleine-Replonges, cette manifestation étant placée sous l'égide du Groupement de défense contre le canal.

à l'heure actuelle, les services des Ponts et Chaussées de Saône-et-Loire avaient été chargés d' dresser les plans d'un nouveau pont en remplacement de l'actuel, connu comme ne répondant plus aux normes de la circulation.

1° La dérivation traverserait une zone de prairies inondables et sans valeur est particulièrement fautive. Les inondations nuisibles sont celles d'été et un endiguement à la cote de 5 m. suffirait amplement à garantir les récoltes.

2° Peut-on supposer que les responsables des deniers publics puissent accepter de réaliser un projet qui coûterait plus de 200 millions d'anciens francs et qui ruinerait en même temps la population rurale des communes riveraines.

En effet, la population rurale de Feillens va se voir dépouillée sur le territoire communal que par extension d'exploitation sur le territoire de Replonges, d'une surface considérable.

Car, il faut remarquer que le creusement du canal n'est pas seule partie enlevée à la bonne rentabilité de nos exploitations rurales. Toute la portion de prairie se trouvant entre le canal et la Saône qui est constituée de près de meilleure qualité, va s'avérer d'une exploitation presque impossible pour nos ruraux, étant donné qu'il faut y accéder, il se trouvera dans l'obligation de passer par Saint-Laurent-sur-Saône. L'allongement de trajet se situera entre 10 et 15 km. aller et retour.

Nos exploitants verront de fait leur ressource fourragère réduite d'au moins 30 %, à quoi faut ajouter la perte subie par le pâturage, du fait du manque de voie d'accès pour y conduire les troupeaux, pertes supplémentaires en valeurs fourragères 15 %, so en tout 45 %.

Bien sûr, on déclare que la suppression de la Saône est une nécessité par le creusement de l'ouvrage, sera l'objet d'une indemnisation, mais ceux qui ne parlent pas, ce sont les exploitants. Où ceux-là trouveront-ils les ressources pour vivre sur leurs exploitations diminuées, qui ne sont plus rentables. Qui les indemniseront ? Faudra-t-il que les vivants soient sacrifiés à quelques vieilles pierres d'un pont désuet et inadapté à la circulation moderne ?

Nos ruraux n'ignorent pas d'ailleurs que la création d'une route à grande circulation reliant l'A à l'autoroute en voie de réalisation sur l'autre rive leur apportera un gêne considérable pour leurs exploitations ; toutefois, ils savent prendre conscience de la nécessité de plier aux exigences de la vie actuelle, mais ils ne sauraient admettre d'être les victimes de projets qui ne sont pas nécessaires à l'intérêt général.

Les ruraux ne seront pas les seuls à souffrir de l'exécution de ces travaux, se rendant sur Mécoeur, toute une catégorie de la population, ouvriers et autres, utilisent les bords de la Saône. Après la réaction, leur trajet sera doublé.

Nous espérons que nos protestations seront entendues, le simple bon sens les rend valables et les populations sont bien décidées à entreprendre toutes actions qui seront nécessaires pour les faire triompher.

Certains que nous sommes qu'elles ne portent en rien préjudice à l'intérêt supérieur de la région. Le projet, même pas à l'état de réalisation, d'un complexe industriel, côté Aïn, toujours possible et réalisable. Rappelons qu'il s'agit du pont.

Le Progrès

Mercredi 21 Juin 78

Le val de Saône

La colère des élus du Val de Saône

Les raisons d'un « non » unanime à la construction

d'un canal

Jeudi prochain, à 15 heures, le conseil général de l'Ain sera appelé à donner son avis sur le projet de création d'un canal de dérivation de la Saône sur le territoire des communes de Crottet, Grièges, Replonges et Feillens.

On sait que ces communes (Voir notre édition de lundi) réagissent très vivement contre ce projet qui entraînera une mutilation de leur territoire. Elles appellent leurs habitants disponibles à venir « Manifester dans le silence » jeudi à 15 heures lors de la séance publique au conseil général.

Les sujets d'inquiétude de cette réalisation projetée sont exprimées dans le détail par une motion prise par le maire de Replonges et son conseil municipal et adressée au Préfet de l'Ain.

Voici le texte de cette motion :

Le Conseil municipal de Replonges, convoqué en réunion extraordinaire le 16 juin 1978, après avoir étudié le projet de liaison Rhin-Rhône-Méditerranée,

En avoir trouvé le bien-fondé dans l'intérêt général du pays,

Après avoir étudié le projet de dérivation de la Saône sur le territoire des communes de Crottet, Grièges, Replonges, Feillens,

Considérant que la réalisation de ce projet amputerait le territoire des communes précitées de 80 hectares.

Considérant que les territoires situés à l'intérieur de la boucle du canal, soit environ 250 hectares, seraient interdits à l'agriculture de par les remblais entreposés.

Considérant ainsi que le territoire de la commune de Replonges serait amputé de 1/6^e de sa superficie.

Considérant d'autre part que la hauteur de construction des trois ponts de franchissement du canal s'élèverait sur le C.D. 69 A à 11 m du niveau des sols actuels, sur la R.N. 79 à 9 m du niveau actuel de la chaussée, avec un accès long de 350 m seulement, sur le C.D. 51 à 11 m du niveau de la chaussée actuelle, que deux ouvrages de cette même nature enjambent déjà l'autoroute, de déviation du nord de Mâcon, que notre paysage uniformément vert et plat, unique en France, deviendra celui de cinq montagnes russes et qu'à une période où l'on défend l'environnement et la nature, il est impensable de laisser s'installer de tels ouvrages dont l'esthétique est douteux.

Qu'une digue de 3 m de haut coupera en un arc de cercle de 5 km de long notre belle prairie.

Considérant que le creusement à 6 m de profond entraîne un danger de pollution pour la nappe phréatique, car le canal se trouve situé en pleine zone de captage, ce qui risquerait à brève échéance de mettre en péril le ravitaillement en eau potable de l'agglomération du val de Saône.

Considérant que les avantages économiques annoncés ultérieurement ont bien changé (crise démographique, crise de l'énergie, crise de la sidérurgie) et que la zone industrielle et le port fluvial de Grièges peuvent bien s'élaborer sans la construction du canal.

Considérant que, juste en face, le port fluvial de Mâcon peut doubler sa surface en aménageant la darse existante, et pensant que le département de l'Ain, n'a aucun cadeau à attendre du point de vue économique du département de Saône-et-Loire.

Considérant les propos tenus à une réunion de la C.L.A.U. à Bourg en 1974 par M. l'Ingénieur en chef de la navigation de Lyon qui annonçait que pour le coût du canal, il construirait deux ponts au gabarit européen avec leurs voies d'accès, sur la Saône.

Considérant que le pont de Saint-Laurent ne correspond plus au trafic routier et fluvial du XX^e siècle et que le projet étudié déverserait encore l'inégalité du trafic routier sur ce pont, que

dans ce sens, aucune amélioration serait apportée à la circulation locale.

Considérant qu'à une époque où parle de restriction et d'économie, le coût exorbitant de 53 000 000 de francs noncés (francs 1975) apparaît comme gaspillage des deniers publics.

Décide à l'unanimité : le refus projet de construction du futur canal.

Le refus du S.D.A.U. de l'aire connaît, en se rapportant à la responsabilité lors de son approbation.

Le refus de voir figurer le canal P.O.S. en cours d'élaboration.

Affirme à l'unanimité : sa part solidarité avec le groupement communal de défense des exploitations expropriées de la prairie de la Saône

Demande à l'unanimité : le rejet et simple du projet.

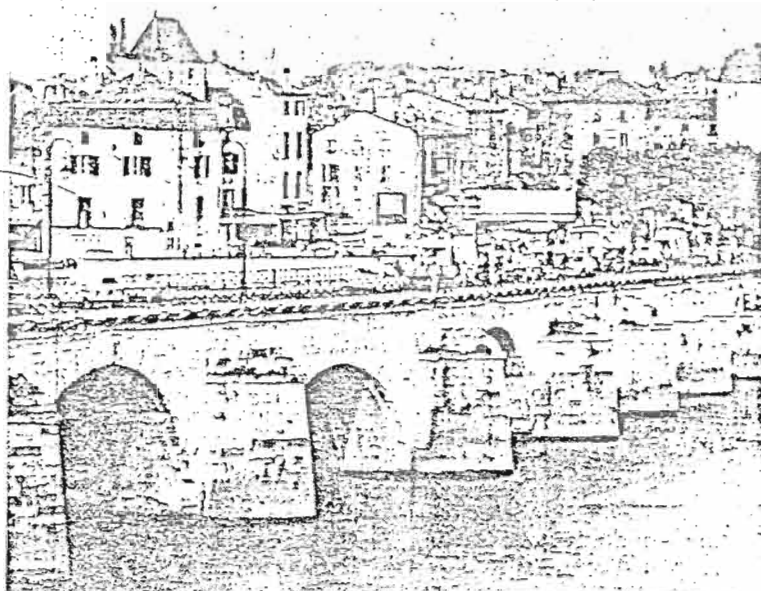
L'étude d'un nouveau projet de mise de la Saône au gabarit européen la construction de ponts correspond au trafic fluvial et routier actuel.

Faute de quoi il se verrait l'obligation de présenter sa démission M. le Préfet de l'Ain.

Fait et signé à Replonges, le 16 1978, Amédée Chambard (maire), Georges Renaud (adjoint), Michel Voisin (joint) ; Pierre Lacour (Adjoint) ; Mor Lucien, Rion Jacky, Allouin Madel, Verdellet André, Broyer Philippe, Georges, Leduc Pierrette, Colin Da Blanc Edmond, Lacour Andrée, Br Jean-Pierre, César Guy, Noblet L. (conseillers municipaux).

Mâcon : Faut-il casser le pont de Saint-Laurent ? Ou creuser un canal dans la prairie bressane ?

Traditionnellement, un pont symbolise l'union. Or, voici que le pont de Saint-Laurent à Mâcon, est devenu un motif de discorde. A cause de lui, amoureux du site, défenseurs des vieilles pierres et fervents des ports nautiques s'opposent avec véhémence aux « verts », cologistes et éleveurs.



Lié à l'aménagement de la Saône, servi pendant de nombreuses années, le conflit s'est trouvé soudain exacerbé par des prises de position qui se situaient dans un contexte électoral.

Alors va-t-on détruire ou mutiler le pont ? Ou bien amputer de plusieurs dizaines d'hectares et transformer profondément une prairie dans laquelle paissent deux mille vaches ?

Le service de la navigation, qui vient d'établir un nouveau rapport sur ce délicat problème, estime que le moment est venu pour l'Etat d'arbitrer entre les points de vue locaux jusqu'il s'agit d'un projet de niveau national s'inscrivant dans la modernisation des voies navigables.

« En attendant qu'une voie d'eau à grand gabarit relie, un jour, la Mer du Nord à la Méditerranée, un premier résultat va être atteint. La batellerie disparaîtra bientôt d'un axe moderne Rhône-Saône de 550 kms entre la mer et Saint-Symphorien ».

C'est ce que répètent, avec une dentelle conviction, partisans et adversaires de Rhin-Rhône en évoquant la prochaine mise en service de l'ouvrage de Vaugris, en aval de Vienne.

Les premiers cherchent ainsi à se convaincre qu'une partie considérable de la liaison étant réalisée c'est de bon augure pour son rapide achèvement. Tandis que les seconds aboutissent à la conclusion diamétralement opposée : l'essentiel étant fait, rien ne presse pour ce qui est du canal Saône-Rhin.

Que les interprétations divergent, rien de surprenant. Seulement, sur le fond, les uns comme les autres trichent quelque peu. Ils anticipent. Ils escamotent purement et simplement plusieurs opérations importantes qui ne seront pas achevées avant plusieurs années sur ce fameux axe Rhône-Saône.

Au Sud : Un nouveau canal du Rhône à Fos

Rappelons le but à atteindre : permettre en permanence le passage de convois poussés longs de 180 M, larges de 11,40 M, capables de transporter quatre mille tonnes de marchandises à un enfoncement de trois mètres.

Pour ce qui est du Rhône, il est exact que Vaugris représente le dernier aménagement à réaliser par la C.N.R. sur le fleuve lui-même. Et que l'achèvement des travaux, en mai

prochain, constituera une étape essentielle puisque les problèmes qui se posent encore pour remonter jusqu'à Lyon se trouveront enfin gommés.

L'objectif global sera-t-il pour autant atteint ? Non. Il restera encore, à l'extrémité sud de l'axe, à raccorder convenablement le Rhône au port de Fos. C'est-à-dire à assurer une jonction correcte avec le maritime.

Dans le cadre de l'aménagement du Danube, un canal de déviation a été construit à Ratisbonne pour sauver la Steinerne Brücke, un pont datant du XII^e siècle.

Passons à la Saône. La encore l'objectif ne sera nullement atteint en mai prochain. Et ne pourra l'être avant plusieurs années. Car si, en amont de Lyon, les convois peuvent déjà remonter jusqu'aux ports de Villefranche et Mâcon, au delà rien ne va plus. On se trouve bloqué par le pont de Saint-Laurent. Verdict catégorique du service de la navigation : « Il présente un obstacle important à la navigation actuelle et sa géométrie est complètement réhabilitaire vis-à-vis de la future navigation à grand gabarit ».

Le dossier mâconnais : En sommeil pendant dix ans

Curieuse géométrie en effet que celle du pont de Saint-Laurent. Des arches inégales. Côté mâconnais, les six premières correspondent à l'ouvrage du XII^e siècle, édifié alors que le lit de la Saône était moins large. Les six autres, plus étroites, furent construites longtemps après, côté Bressé. De surcroît, l'axe de cette seconde partie forme avec l'axe primitif une ligne brisée.

Tel qu'il est, ce vénérable pont constitue une composante essentielle d'un site dont les Mâconnais sont légitimement fiers. Le supprimer ou le modifier serait mutiler irrémédiablement ce site. Nul ne l'envisageait d'ailleurs au départ. C'est-à-dire en 1965 quand une première déclaration

d'utilité publique fut obtenue pour la réalisation d'un canal à grand gabarit, long d'environ six kilomètres, à travers la vaste prairie située à l'est de Saint-Laurent. La solution paraissait évidente. Quelques protestations modérées des éleveurs n'avaient guère suscité d'écho.

Si les travaux avaient été effectués alors, les fourches n'auraient certainement pas été brandies. Seulement, faute de crédits et comme, au Sud, l'aménagement du Rhône traînassait, on laissa dormir le dossier.

En 1970, la déclaration d'utilité publique fut normalement renouvelée pour une seconde période de cinq ans. Pendant laquelle le projet ne fut pas d'avantage contesté. Ne figurait-il pas au schéma du S.D.A.U. de l'aire mâconnaise, accepté par une commission mixte réunissant élus de l'Ain et de la Saône et Loire ?

Cependant, le chantier ne fut pas ouvert. On avait tout le temps, n'est-ce pas ? Mais tout se trouva soudain remis en question en 1975, lorsque l'administration demanda au département de l'Ain de participer financièrement à la réalisation du canal.

M. Hubert Pernin, conseiller général et vétérinaire, brandit aussitôt l'étendard de la contestation. Avec vigueur. Et non sans succès. Il sut rallier à sa cause non seulement ses collègues mais aussi des parlementaires qui inscrivent l'opposition au canal dans leur programme électoral.

D'autre part, comme la déclaration d'utilité publique ne peut être accordée plus de dix ans pour un même projet, un nouveau tracé, légèrement plus court, a été étudié pour le canal.

Parmi les enjeux : les sports nautiques

Trois solutions possibles. Citons en premier celle qui a l'ambition de satisfaire tout le monde. Elle propose un aménagement passablement monstrueux du pont : deux piles

seraient supprimées pour offrir un large passage à la navigation et la chaussée actuelle, déjà en dos d'âne surélevée de plusieurs mètres... De quoi déclencher un infractus chez tous ceux qui aiment Mâcon.

Autrement, il faut choisir entre la destruction du pont et le creusement du canal. Les contestataires proclament : « près de trois cents hectare de prairie sont menacés. Dont quatre vingts qui seraient détruits par le canal et les autres désastreusement isolés. Sauver le pont ? Pourquoi ? Il n'a aucun intérêt historique. Tout comme le couteau de Jeannot, il a été reconstruit, arche après arche, au cours des siècles. Il ne subsiste plus rien de l'ouvrage primitif. En fait, c'est surtout leur bassin d'aviron que les Mâconnais veulent conserver ».

A cela les défenseurs du pont répondent : « Le canal détruira tout juste soixante hectares et cette prairie inondable n'avait jamais été considérée, dans le passé, comme particulièrement intéressante. Ce serait pas contre criminal, alors que l'on parle tant de protéger la qualité de la vie d'anéantir un site exceptionnel ».

Peu importe que le pont ait été plus ou moins reconstruit dans le passé. L'important c'est qu'il a son cachet particulier et qu'il est intimement lié au paysage mâconnais ». M. Louis Escande, qui a été maire de Mâcon pendant de longues années et qui préside la commission des transports du Comité d'expansion économique de Saône et Loire ajoute cela : « Si notre bassin d'aviron était détruit et toutes les installations que nous avons réalisées pour les sports nautiques inutilisables, l'Etat devrait en compensation nous fournir un autre bassin. Où pourrait-il être réalisé mieux que dans la prairie inondable que l'on veut si bien protéger ? »

Pour sa part, M. Marcel Blanchard président de la chambre de Commerce et d'Industrie de Mâcon aborde le problème avec réalisme : « Si nous voulons conserver le site actuel, il faut que les collectivités attachées à ce environnement acceptent de payer les frais supplémentaires qui seront provoqués par sa protection ».

M. Hubert Pernin quand à lui estime qu'il est urgent d'attendre : « Les péniches qui circulent actuellement sur la Saône, estime-t-il, suffisent amplement au trafic. Le canal Saône - Rhin ne sera pas réalisé avant longtemps. D'ici là le plus sage est de ne détruire ni la prairie bressane, ni le pont. Qui d'ailleurs s'effondrera peut-être de lui-même... ».

On en revient ainsi à la version marinière de la fameuse histoire « l poule a-t-elle précédé l'œuf, ou est-ce l'inverse ? » Ce qui se traduit ainsi pour la navigation : Faut-il attendre qu'il y ait suffisamment de trafic pour aménager la voie d'eau à grand gabarit ?

Ou mettre la voie d'eau au grand gabarit pour susciter le trafic ?

Mario-Remi GONNARD

Ain Agricole

Jeudi 27.01.80

n° 1008 P. 13

Canal de Saint-Laurent

Après la Chambre d'Agriculture et la F.D.S.E.A., la Commission d'enquête rejette le projet

L'enquête publique portant sur le projet de canal d'évitement du Pont de Saint-Laurent a recueilli, durant deux mois, les observations des parties intéressées, en particulier celles des riverains de la Saône. Après quoi, la commission d'enquête, présidée par M. Walter Epinat, ancien ingénieur général d'agriculture à Lyon, a étudié l'ensemble du dossier et s'est forgé une conviction transmise récemment au Préfet de l'Ain. Sa décision unanime condamne le projet tel qu'il a été soumis à l'enquête dans sa version longue de plus de 5 km. La Commission d'enquête n'exclut cependant pas la possibilité soit d'aménager le pont actuel de Saint-Laurent, soit de soumettre à nouvelle enquête publique un projet de canal court.

La décision a dû être transmise au ministre des Transports qui, pour l'heure, ne s'est pas prononcé sur la suite à donner à cette décision. Dans l'Ain, l'immense majorité des élus comme de la population se félicite des conclusions de la Commission.

sion d'enquête. Elle redonne un peu d'espoir à ceux qui, depuis si longtemps, se battent pour éviter à ce Val-de-Saône d'être défilé et aux exploitants agricoles de ce secteur d'être privé de terrains agricoles au potentiel indiscutable. La F.D.S.E.A. et la Chambre d'Agriculture de l'Ain voient dans cette décision la prise en compte de leurs vives réserves quant aux conséquences de la réalisation du projet sur l'agriculture locale.

La commission d'enquête présidée, nous l'avons dit, par M. Epinat était composée de 5 membres (M. Berges, retraité de l'administration des impôts ; M. Déborne, retraité de l'équipement ; M. Malavielle, vétérinaire, directeur du parc ornithologique de Villars-les-Dombes, M. Gaby Perret, représentant la Chambre d'Agriculture de l'Ain). Réunie une dizaine de fois, la commission s'est déplacée pour apprécier sur place le site, tant du pont de Maçon que celui de la Prairie menacée. Les membres de la commission

d'enquête ont été reçus par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Chalon-sur-Saône. Celle-ci se déclare très intéressée par le projet qui consiste à faire sauter le verrou que constitue Maçon.

Mais elle ne s'est jamais prononcée pour la réalisation d'un canal ou l'aménagement de l'actuel pont de Saint-Laurent. C'est maintenant une évidence pour tout le monde, la liaison fluviale Rhin-Rhône peut se réaliser sans creuser un canal coûteux et inutile. La commission d'enquête vient de le démontrer, le Conseil général de l'Ain l'avait affirmé. On ne sera donc pas surpris que son président, Roland Ruet, affiche une certaine satisfaction.

Quant aux organisations agricoles, les conclusions de la commission confortent leur intransigeance face au grignotage permanent dont la terre agricole est la victime.

S.B.

La F.D.S.E.A. satisfaite des conclusions de la commission d'enquête

Le projet d'évitement conclusions les observations du pont de Saint-Laurent, qui a largement mobilisé les agriculteurs et les responsables syndicaux des communes concernées, a fait l'objet d'une prise de position défavorable de la part de la F.D.S.E.A.

Le projet d'évitement conclusions les observations du pont de Saint-Laurent, qui a largement mobilisé les agriculteurs et les responsables syndicaux des communes concernées, a fait l'objet d'une prise de position défavorable de la part de la F.D.S.E.A.

La F.D.S.E.A. a, d'ailleurs, par courrier en date du 7 novembre, déposé sa position auprès de la commission d'enquête qui a largement repris dans ses

(L'Ain agricole du 18 mai 1984)

Aménagement de la Saône

Le canal de St-Laurent refait surface

On se souvient de l'enquête publique portant, en octobre et novembre derniers, sur la réalisation d'un canal de plus de 5 kilomètres pour éviter l'aménagement du pont de St-Laurent à Mâcon, et ainsi permettre la liaison fluviale Rhin-Rhône. Les Mâconnais et les St-Laurentins voulaient, pour sauver leur pont, le canal, les élus de l'Ain et les agriculteurs locaux n'en voulaient pas. Une commission d'enquête, composée de 5 membres et présidée par M. Walter Eplnat, a émis, en janvier 1984, après deux mois d'enquête publique, un avis défavorable au projet du canal long.

Il restait à M. Fitterman, Ministre des Transports, soit de mettre à l'étude un nouveau tracé d'un canal plus court, soit d'admettre un aménagement du pont de St-Laurent. On le sait, les Mâconnais tiennent à cet ouvrage comme à la prunelle de leurs yeux. A tel point que, pour le rendre intouchable, ils sont parvenus, par quelques moyens efficaces, à le faire classer monument historique. Restait à la mise à l'étude d'un nouveau tracé d'un nouveau projet. C'est sans doute la solution vers laquelle on s'oriente. En fait, trois projets sont actuellement étudiés par les services de la navigation et les administrations compétentes.

Placée sous la présidence de M. Loiseau, Commissaire de la République, une réunion s'est tenue le jeudi 17 mai à la préfecture de l'Ain. Elle avait pour objet de soumettre aux responsables agricoles les projets actuellement étudiés. M. le Préfet l'indiquera à plusieurs reprises, « rien de définitif n'est arrêté ». Seuls les premiers éléments d'une nouvelle étude sont portés à la connaissance des partenaires les plus touchés par cette réalisation, en l'occurrence les agriculteurs. La version du canal dit « long »

est complètement abandonnée. Reste 2 autres solutions, l'une porte sur un canal moyen (3,600 km), l'autre sur une version courte (2,700 km) qui contourne St-Laurent/Saône en passant au ras des maisons de l'agglomération. La position des St-Laurentins s'appuie sur deux revendications. La première, celle pour laquelle, avec les Mâconnais, ils se sont battus, consistait à défendre, coûte que coûte, le pont. Ils ont, selon toute vraisemblance, gagnés. La deuxième s'appuie sur la réalisation d'un canal

le plus long possible, et donc le plus loin possible de la cité St-Laurentine. Ainsi, ils obtiendraient, entre la Saône et le canal, une zone, pour l'heure inondable, mais qui, remblayée, présente une capacité d'urbanisation appréciable. On comprend que les Mâconnais soient plutôt favorables à cette perspective, eux qui souhaitent pouvoir développer leur cité de part et d'autre du fleuve. Ce sont là les intérêts des urbanistes. Hélas, ils se heurtent à ceux tout aussi légitimes des agriculteurs locaux et des Bretons dans leur ensemble, qui voient dans ce schéma un pan entier de leur département rattaché à terme à la Saône-et-Loire.

180 hectares économisés

D'un point de vue strictement agricole, les projets en présence ont des conséquences sur l'emprise du foncier. La réalisation d'un canal de 3,600 km (longueur moyenne) permet le gain de 114 hectares par rapport au canal long qui a fait l'objet de l'enquête publique, et dont l'éventualité a été rejetée. Le creusement d'un canal court (2,700 km) permet de réduire l'emprise foncière de 180 hectares. Les agriculteurs savent compter, et leur choix sera sans doute commandé par les économies de terre agricole qui seront possibles.

Reste le problème du rétablis-

sement des voies de communication. Le canal, dans sa version moyenne ou courte, coupe la nationale 79 entre St-Laurent et La Madeleine. Selon que le canal moyen ou court est retenu, il passe loin ou près des premières maisons de St-Laurent.

La route nationale doit passer au-dessus du canal. Ce franchissement impose la réalisation, de part et d'autre de l'ouvrage, d'une rampe d'accès qui, pour n'être pas trop raide, doit partir de loin. La version moyenne du canal permet, sans toucher à l'agglomération de St-Laurent, ces travaux d'accès. Par contre, retenir la version courte du canal, celui qui passe au ras des premières maisons de St-Laurent, impose de dévier l'actuelle nationale 79 pour permettre la circulation en praine des rampes de franchissement. Cette dernière version implique de faire déboucher la nationale 79 dans St-Laurent, ce qui à pour conséquence la destruction de quelques maisons.

Les agriculteurs locaux consultés

Ce sont là les tout derniers éléments de ce vieux dossier qui a fêté ses 20 ans d'âge récemment. Une chose est sûre, Mâcon et St-Laurent ont gagné la bataille du pont, et l'ouvrage sera sauvegardé. Les agriculteurs et les élus de l'Ain ont écrits

grâce à leur obstination, la réalisation de l'incohérent canal long de plus de 5 kilomètres.

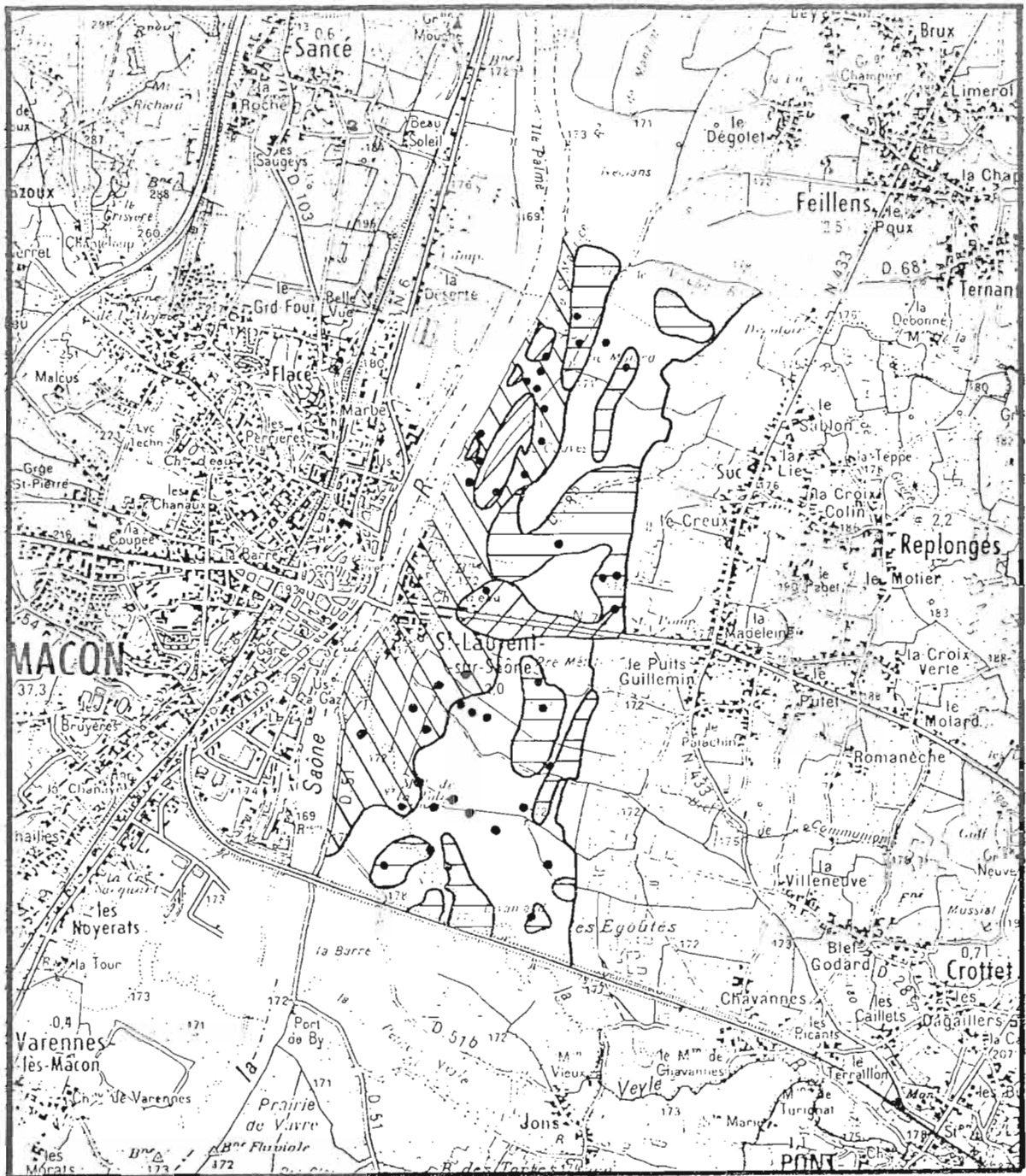
Chacun a marqué son but. La balle est au centre. Il faut maintenant que le bon sens s'impose pour obtenir, outre le moins d'emprises agricoles possibles, l'assurance que des améliorations foncières et hydrauliques compenseront les effets que risquent d'avoir sur ces fragiles bords de Saône la réalisation d'un projet considérable.

Déjà, au cours de la réunion placée sous la présidence de M. le Préfet de l'Ain, Gabriel Perret, représentant la Chambre d'Agriculture, est intervenu dans ce sens. Albert Thiévon, le président de la F.D.S.A., pour sa part, s'est engagé à prendre contact avec les agriculteurs des bords de Saône, pour étudier avec eux l'attitude qui sera celle du syndicalisme agricole face à ces nouvelles propositions.





Dans cette affaire, les intérêts des uns et des autres doivent être pris en considération. Ceux des St-Laurentins et des Mâconnais ont été largement satisfaits. Reste à prendre en compte maintenant ceux des agriculteurs locaux, et personne n'acceptera que ceux qui ont voulu garder « leur pont » viennent maintenant imposer « leur canal ».

S.B.

LOCALISATION DES RELEVÉS FLORISTIQUES EFFECTUÉS EN JUIN 1984 PAR
 RAPPORT AUX UNITÉS NATURELLES DE VÉGÉTATION (d'après documents CETE)



LEGENDE :

- | | | | |
|---|--------|---|---------|
|  | Zone a | } | ZONE I |
|  | Zone b | | |
|  | Zone c | } | ZONE II |
|  | Zone d | | |

ATTITUDES MENTALES DES POPULATIONS
VIS-A-VIS DU PROJET DE CANAL

Au cours des 38 entretiens effectués lors l'étude socio-économique de 1983 on avait pu recueillir les opinions des agriculteurs sur le projet de canal de dérivation : ILS ETAIENT TOUS OPPOSES AU PROJET A QUELQUES RARES EXCEPTIONS PRES.

Nous fournissons ci-après la liste des principales raisons invoquées contre le bien fondé du projet avec un indice de fréquence par thème :

<u>Indice de fréquence</u> (base 100)	<u>Raison invoquée</u>
45	"... <i>La prairie a un fonction importante dans mon exploitation...</i> "
23	"... <i>Ce projet constitue un gaspillage de fonds publics par rapport à d'autres projets moins coûteux ...</i> "
18	"... <i>On ne connaît pas les incidences du canal sur le régime des crues, et on craint de mauvaises surprises...</i> "
18	"... <i>La justification du canl c'est les régates sur la SAONE et non pas le travail...</i> "
18	"... <i>L'aménagement de la liaison fluviale RHONE-RHIN ne se justifie plus ... aujourd'hui il n'y a même plus assez de fret pour les petites péniches...</i> "

<u>Indice de fréquence</u>	<u>Raison invoquée</u>
14	"... La prairie de REPLONGES est très bonne : bon foi bonne pâture ... On en a besoin ... Une prairie comme ça c'est unique en FRANCE ..."
9	"... Le pont de MACON n'est même plus un pont histo- rique ..."
9	"... Le projet va détériorer le site ..."
5	"... Le canal sera surtout utile à la ville de MACON.
5	"... Les remblais augmenteront l'étendue des crues ..
5	"... Le pont de MACON est de toute façon insuffisant désormais pour la circulation ..."
5	"... Un nouveau prélèvement foncier de l'Etat : on a déjà donné avec le T.G.V, le Chemin de Fer, la Bretelle routière ..."

A propos de l'ENDIGUEMENT DU CANAL EN RIVE GAUCHE comme mesure compensa-
toire du projet MAJORITE DES OPINIONS RECUEILLIES ETAIT EGALEMENT CONTRE

<u>Indice de fréquence</u> (base 100)	<u>Opinions défavorables</u>
33	"... En période de crues, la digue constituera un obs- tacle à l'écoulement des eaux ..."
27	"... La digue aggravera les effets des grosses crues, car le goulot d'étranglement restera toujours à l'aval ..."
13	"... Aujourd'hui l'eau vient vite mais se retire aussi vite, la digue freinera l'eau dans les deux sens
7	"... La digue : ça ne sera qu'une emprise foncière de plus ..."

Indice de fréquence
(base 100)

Opinions défavorables

- | | |
|---|--|
| 7 | "... Les maraichers du bas de FEILLENS pourront planter du riz ..." |
| 7 | "... La digue ne servira à rien, l'eau pénétrera à l'aval et par infiltration ..." |

Opinions favorables

- | | |
|----|---|
| 27 | "... La digue préservera des petites crues ..." |
|----|---|

A propos du REMEMBREMENT DE LA PRAIRIE LES OPINIONS ETAIENT PARTAGEES EN SONT ROLE D'AMELIORATION FONCIERE ET LE RISQUE D'ENTRAINEMENT DE LA DISPARITION DE LA VAINÉ PÂTURE :

Indice de fréquence
(base 100)

Opinions défavorables

- | | |
|----|---|
| 31 | "... Le remembrement risque de supprimer la vaine pâture ..." |
| 8 | "... On a des bons prés, on risque de perdre au change ..." |
| 8 | "... On demandera le remembrement de la prairie le jour ou on aura l'assurance que le canal ne se fera pas ..." |

ANNEXE 13

ATTITUDES MENTALES DES POPULATIONS VIS-A-VIS DU PROJET DE MISE A GRAND GABARIT DE LA SAONE A MACON EN 1984

(D'après les question ouvertes du questionnaire passé dans le cadre de la présente étude)

Question : "... Souhaitez vous vonserver à tout prix l'exploitation en vaine pâture de la prairie ?"

Réponses :	<input type="checkbox"/> oui	23 sur 29	:	79 %
	<input type="checkbox"/> non	0 sur 29	:	0 %
	<input type="checkbox"/> ne sait pas	6 sur 29	:	21 %

Raisons invoquées :

"... Importance de la prairie dans le calendrier fourrager du troupeau..."	:	13 sur 22
"... Vaine pâture adaptée aux structures foncières..."	:	2 sur 22
"... Prix de revient intéressant de l'UF pâturé..."	:	5 " 22
"... Meilleure rentabilisation de la Surface prairiale..."	:	2 sur 22

Question : "... Dans le cas d'une réduction sensible de votre surface en herbe (pâturée ou fanée) seriez vous prêt à modifier votre système de production ?"

Réponses :	<input type="checkbox"/> oui	4 sur 26	:	15 %
	<input type="checkbox"/> non	20 sur 26	:	77 %
	<input type="checkbox"/> ne sait pas	2 sur 26	:	8 %

→ Raison invoquées

"... volonté à priori de conserver le même système..."	:	2 sur 1
"... âge de l'exploitant sans successeur..."	:	5 sur 1
"... mise en cause de la survie de l'exploitation..."	:	3 sur 1
"... volonté de continuer à faire du lait..."	:	1 sur 1
"... besoin de pâture pour les systèmes viande..."	:	1 sur 1