

La Vallée de la Saône à Mâcon

Cette vue large tournée vers le nord, et axée sur la Saône, insiste sur la dissymétrie de la vallée pour ce qui est de l'occupation humaine.

Une vaste zone industrielle

À l'arrière-plan, la vieille ville (1) dense appuyée à la rivière est enrobée, en demi-cercle, de ses quartiers modernes hétérogènes (2). En face, sur l'autre rive, le village des Saint-Laurent, dans l'Ain, est relié à la ville par un pont. Mais l'intérêt principal de cette photo réside dans l'étalement au premier plan, d'une vaste zone industrielle et d'activités qui prolonge la ville vers le sud et, surtout, juxta la Saône, avec des plans d'eau portuaires. À l'évidence, par sa position, Mâcon a toujours été tournée vers la rivière avec une batellerie active.



Un aproport trimodal

Une première zone industrielle (3) est établie après la Première Guerre mondiale autour un bassin portuaire (4) visible sur ce cliché. Mais la zone industrielle portuaire s'étend amplement, vers le sud, autour d'un vaste bassin (5), seulement dans les années 1960. L'Aproport, comme il est appelé, se veut trimodal, car il est situé, effectivement, à un carrefour ferroviaire et routier, que le document met en évidence.

La voie Centre Europe-Atlantique

L'axe nord-sud, le moins visible ici, est représenté par la ligne de chemin de fer Paris-Marseille, par Dijon (6). La RN6 lui est parallèle et passe dans la zone d'activités (7). Il est vrai que l'autoroute A6 a été rejetée à la périphérie occidentale de l'agglomération (8), mais elle est facilement accessible, évidemment. L'axe est-ouest est représenté ici par la ligne de chemin de fer (9) qui gagne Genève et surtout, maintenant, par la voie routière dite « Centre Europe-Atlantique » qui barre tout le premier plan (10).

Une bretelle de contournement

Cette trimodalité du port favorise les activités de manutention pour le déchargement et le chargement de bois, d'engrais, de matériaux de construction, de tourteaux ou de sel de déneigement (11). Des extensions du port avaient été prévues, notamment sur la rive gauche, dans l'Ain (12) ou au sud de l'A406, où subsiste une ébauche de bassin (13). Ces projets n'ont pas



André Humbert - Colette Renard - Daniel Sirugue - Juin 2021

abouti. Faut-il mettre ce renoncement en relation avec l'échec de la voie Rhin-Rhône, à grand gabarit qui a été condamnée politiquement à la fin des années 1990 ? Dans les années 1980 ce grand rêve était encore caressé et des dispositions avaient été prises pour que les convois fluviaux puissent passer sous le pont Saint-Laurent (14), lors des crues, lorsque le tirant d'air des bateaux les en empêchait. Des travaux importants ont été alors réalisés par la CNR (Compagnie Nationale du Rhône) pour créer une bretelle de contournement, par l'est, en creusant un canal de presque quatre kilomètres. C'est ce canal qui traverse les prairies inondables, à l'est de Saint-Laurent (15). En un demi-siècle, les paysages et les activités de cette partie de la vallée ont connu des transformations majeures. La rivière a sans doute renoncé à une grande destinée européenne mais ses fonctions se sont diversifiées avec la plaisance et les sports aquatiques.

André HUMBERT, Colette RENARD & Daniel SIRUGUE



