

Crottel

au fil du temps...



Le Quartier "St Laurent" vers 1986



Originale vanne-grille en prairie



*Canal de dérivation de la Saône
en construction (1991)*

S.N.C.F.
Centre de Travaux T.G.V.
Gare de Pont-de-Veyle
01290 - PONT-de-VEYLE

V/Référence :
V/Référence : GM/TG - 223.
DOSSIER N° 223.B.
Affaire suivie par M. MOTTAY

Messieurs,

Suite à notre intervention des 3 et 4 Mai 1979 sur les pieux de l'ouvrage T.G.V de Pont-de-Veyle, nous vous confirmons qu'aucun des 39 pieux auscultés (dont la liste est donnée ci-après) ne présente d'anomalie visible.

Le rapport définitif contenant les copies des diagraphies vous sera adressé dans les meilleurs délais.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Le Chef de la Division
"GÉOTECHNIQUE"
G. PHILIPPONAT

*Compte rendu d'un contrôle viaduc TGV
de Chavannes*

ENCORE UN PEU D'HISTOIRE DE CROTTET...

Après la parution de l'opuscule « **CROTTET AU 20^{ème} SIECLE** » fin 2014 de « **CROTTET AU FIL DU TEMPS** » en début 2016, de « **CROTTET AU FIL DU TEMPS n° 2** » en 2017 voici le dernier développement de l'histoire de CROTTET (n° 3).

Comme annoncé dans la précédente brochure nous avons exploré différents thèmes qui ont eu un rapport étroit tant avec l'histoire que le quotidien de CROTTET

- Les infrastructures (Canal St Laurent, ligne Grande Vitesse)
- L'histoire du quartier St Laurent
- L'histoire des digues

Et notamment avec la participation active de Raymond DESPLANCHES (92 ans) et détenteur de la mémoire de Crottet

- Les techniques de pêche au siècle dernier,
- L'utilité des mares et leur réseau

Il reste encore à explorer des thèmes inconnus des Crottéssiens : faits marquants de la vie municipale notamment les tentatives d'annexion d'une partie de notre territoire, les difficultés à gérer la vaine pâture en prairie au cours des siècles écoulés, les procès intentés aux bouchers de MACON, les démêlés avec le Syndicat d'Irrigation de la Veyle, les maires qui se sont succédé depuis 1790, également la toponymie des lieux-dits disparus.

Les reportages photo et vidéo du pont Mitterrand et de l'autoroute A406 sont toujours en stock. Il est probable qu'un montage puisse voir le jour mais la question du financement est posée.

La parution de cette dernière brochure, distribuée gratuitement, a une fois de plus été rendue possible d'une part grâce à nos fidèles partenaires qui sont identifiés en dernière page et aussi grâce à l'implication de Christophe GREFFET qui a mobilisé le Conseil Départemental et la Communauté de Communes de la Veyle.

Nous vous souhaitons bonne lecture de la présente.

Georges PONCIN
Novembre 2019

Publié sous l'égide et avec la participation du Club



de CROTTET



CONSTRUCTION DU CANAL DE DERIVATION DE LA SAONE

- TRAFIC FLUVIAL SUR LA SAONE -

PREAMBULE

Bien que la commune de CROTTET soit peu impactée par la réalisation du canal de dérivation de la Saône, il nous a paru intéressant d'évoquer cet important chantier qui a certes modifié le paysage mais dont l'impact environnemental a été largement traité par de nombreuses plantations.

En effet le tracé du canal ne concerne la commune que sur une longueur d'environ 570 mètres sur 3 675 mètres au total ; le contour de ce tronçon est matérialisé au nord à la limite de REPLONGES par le lieu-dit « En Marmaron » et au sud par l'embouchure de la Veyle.

ORIGINE DU PROJET

C'est au début des années 1960 qu'est apparue la nécessité d'aménager la Saône au gabarit européen dans le cadre de la liaison Mer du Nord-Méditerranée.

QUE DISAIT LA PRESSE

Comme on pourra le constater dans les extraits de la presse de l'époque, le projet « canal » a été privilégié dès le début des débats.

I. — SAINT-LAURENT-SUR-SAONE DEVIENDRA-T-IL UNE ILE ?

Un projet de canal latéral vient d'être étudié par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées de Mâcon et de Lyon. Ce canal transformerait la commune de Saint-Laurent en île. Il aurait une largeur de

60 m et une profondeur de 4, ce qui permettrait le passage de bateaux de 1300 tonnes, tout en régularisant les crues de la Saône et en laissant un bras de la rivière libre pour les sports nautiques.

Il n'est pas interdit de penser que ce canal profitera à la Bresse en permettant de concevoir l'installation d'une zone industrielle, peut-être d'un port.

IV. — ENCORE LE CANAL DE DERIVATION DE LA SAONE

En complément de notre information parue dans notre dernier numéro sous la même rubrique, M. Touton, de Replonges (1), a bien voulu nous adresser outre le croquis ci-joint les précisions suivantes :

1° La reconstruction du pont de Saint-Laurent en libérant le tirant d'eau nécessaire, conduirait à un remaniement complet des accès rive droite, ce qui causerait une gêne considérable à Mâcon.

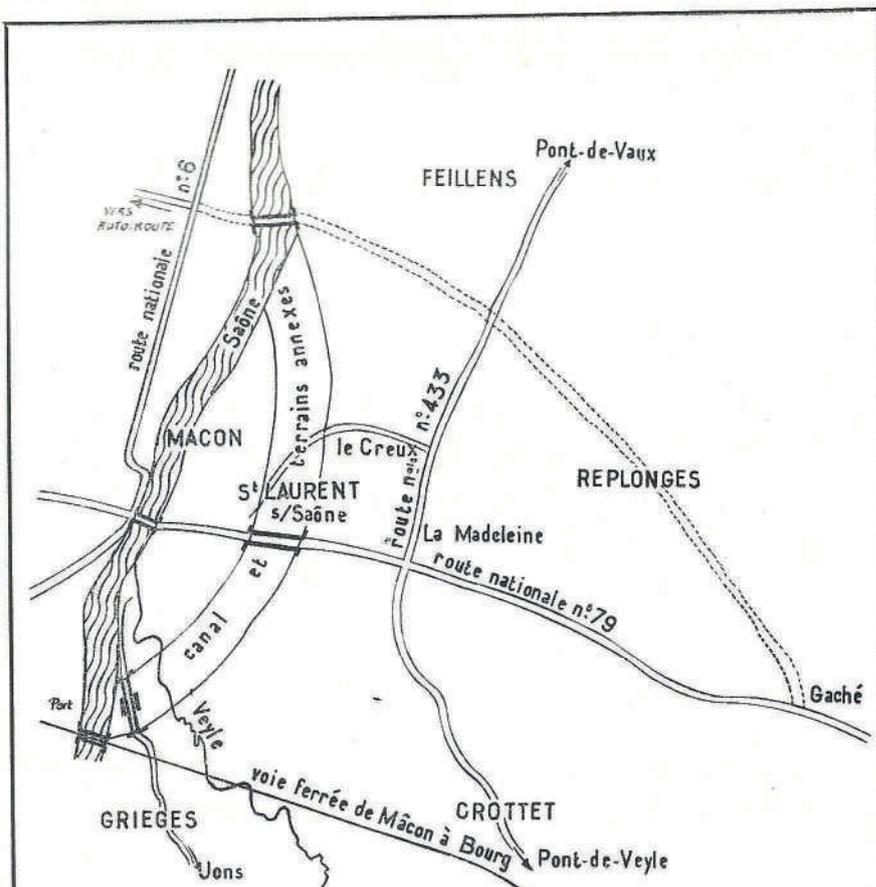
2° Le canal aurait une largeur de 75 m et serait dépourvu d'écluses. Comme il risque deux ou trois fois l'an d'être immergé, il serait balisé et la navigation ne subirait pas d'interruption.

3° Deux ponts seulement enjamberaient le canal. L'un partant de la voie ferrée Bourg-Mâcon, l'autre passant au-dessus de la N. 79, à deux cents mètres des dernières maisons de Saint-Laurent.

4° Le cours de la Veyle serait détourné et n'aurait pas de point de contact avec le canal.

5° La route actuelle du creux Saint-Laurent qui traverse la prairie s'arrêteraient au canal.

Et notre collaborateur, dans l'antipathie atavique des Bressans, contre les gens de Mâcon, soupçonne ses voisins de tenter encore d'annexer Saint-Laurent « une nouvelle Alsace-Lorraine », en obtenant par des manigances souter-



raines que le canal devienne la nouvelle limite « naturelle » entre les départements de l'Ain et de Saône-et-Loire.

Quoiqu'il advienne, le pont perdra beaucoup d'animation le jour où la future auto-route Paris-Lyon sera reliée à la N. 79 Bourg-Mâcon

par une bretelle qui partant de Gache traversera la prairie de Replonges pour franchir la Saône juste en amont du canal.

Quant à la ville de Bourg, elle espère qu'un port fluvial qu'on appelle déjà « le port de Bourg », sera créé vers la partie du canal

contiguë à la voie ferrée Bourg-Mâcon, en face du port de Mâcon en voie de modernisation. Une zone industrielle pourrait aussi s'établir sur des terrains rendus insubmersibles par les déblais du canal pour le bénéfice des jeunes ruraux de l'Ain.

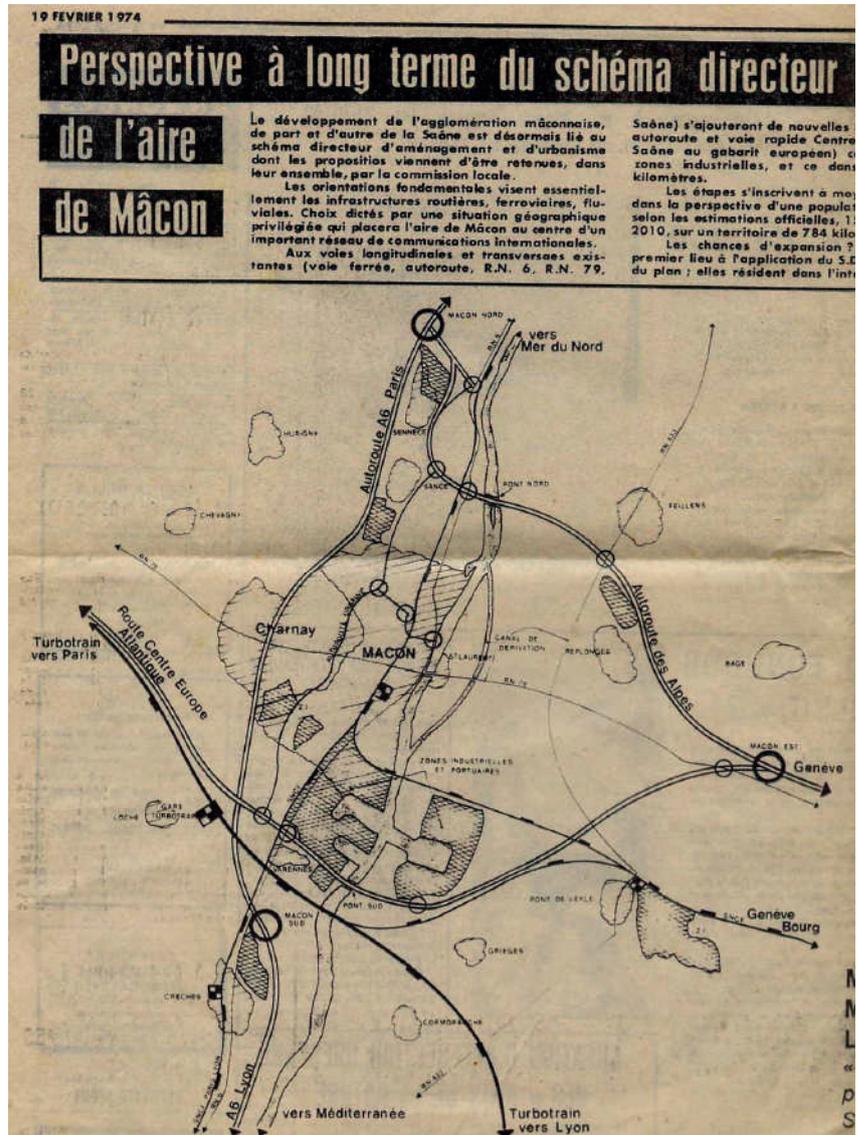
Le canal de Saint-Laurent

Les travaux de terrassement pourraient commencer dès le début de l'an prochain. Les déblais permettront l'installation de la zone industrielle et d'une zone portuaire ainsi que la construction de digues destinées à lutter contre les inondations qui se sont manifestées tous les ans jusqu'ici.

On envisage aussi la création d'une darse (ou bassin ouvert) à l'intérieur de laquelle seraient assurés le stationnement et le déchargement des chalands car on ne peut pas concevoir leur stationnement linéaire le long d'un quai.

Mais les crédits du V^e Plan seront-ils suffisants pour créer ce canal ?

Extraits successifs de « Visages de L'Ain » et de « Voix de l'Ain » de septembre 1962 à février 1974



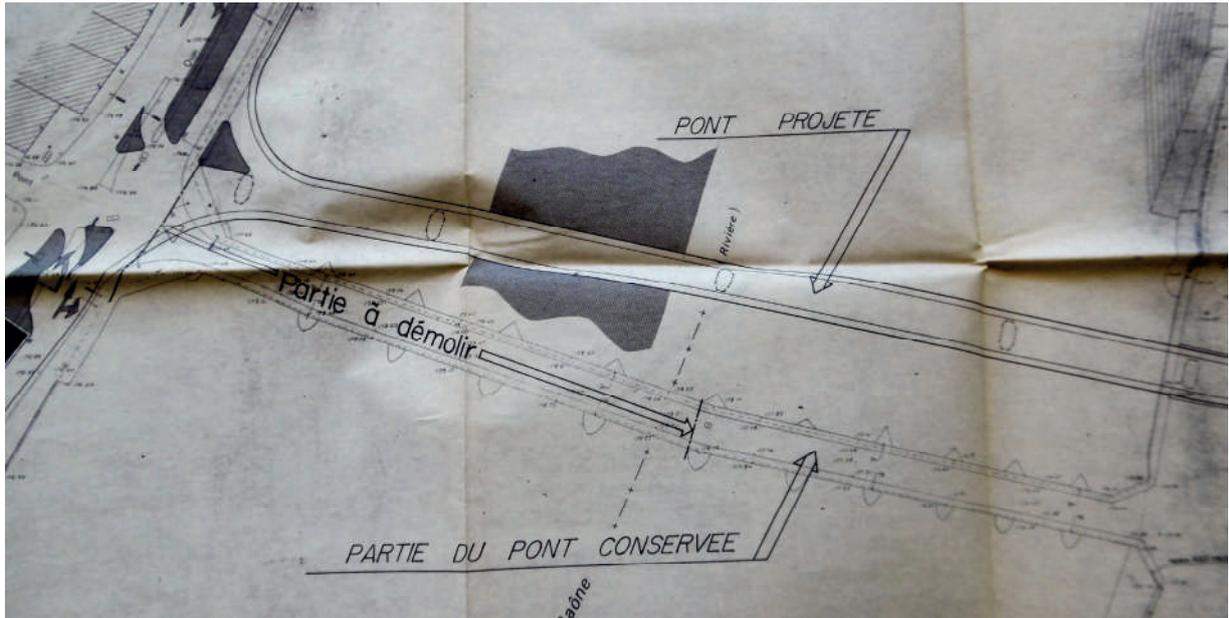
Malgré la réalisation d'un chenal navigable de 40 m de largeur et de 3,50 m de profondeur, qui a nécessité le dragage de 2 millions de m³ entre LYON et CHALON-SUR-SAONE et un déroctage de 30 000 m³ les régions en amont de Mâcon étaient privées de la desserte à grand gabarit.

En effet le trajet Bas-Rhône-Saône qui s'étend sur 470 kilomètres de MARSEILLE jusqu'à CHALON-SUR-SAONE était contrarié par le gabarit du pont SAINT LAURENT qui relie MACON à SAINT LAURENT-SUR-SAONE.

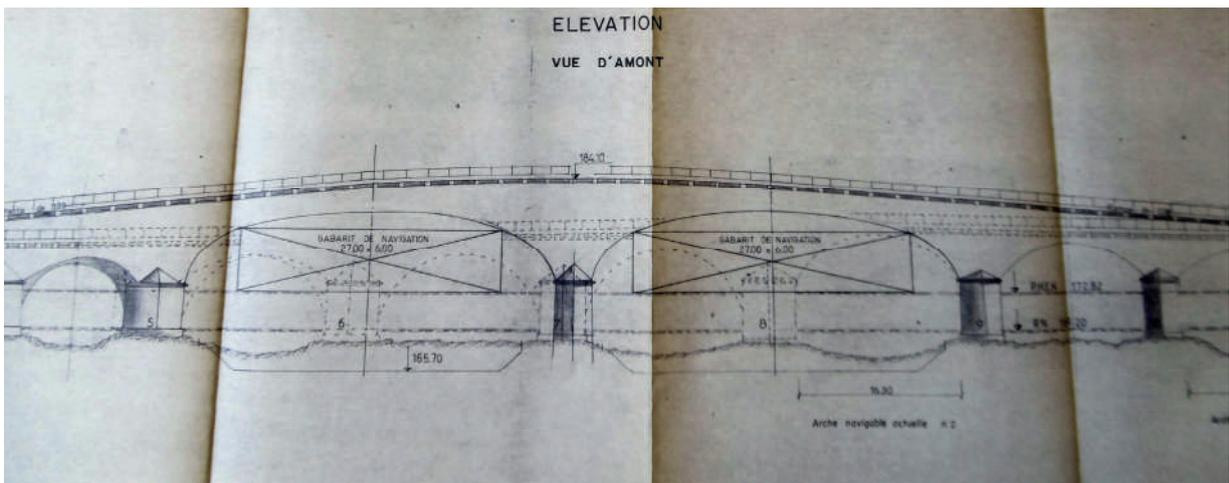
Cet ouvrage limite la navigation en basses eaux par un tirant d'eau insuffisant et en moyennes et hautes eaux par son tirant d'air réduit. Il ne permet la navigation à pleine charge à gabarit moyen qu'en moyenne deux mois par an et la navigation à grand gabarit que quelques jours par an.

Une adaptation de l'ouvrage en l'état étant impossible compte tenu de la nature de ses fondations et de l'étroitesse de ses passes, quatre solutions ont été envisagées afin de supprimer cet obstacle à la navigation. A titre de « précaution » le maire de MACON demande le classement du pont au titre des Monuments Historiques (classement express le 06/07/1987 !).

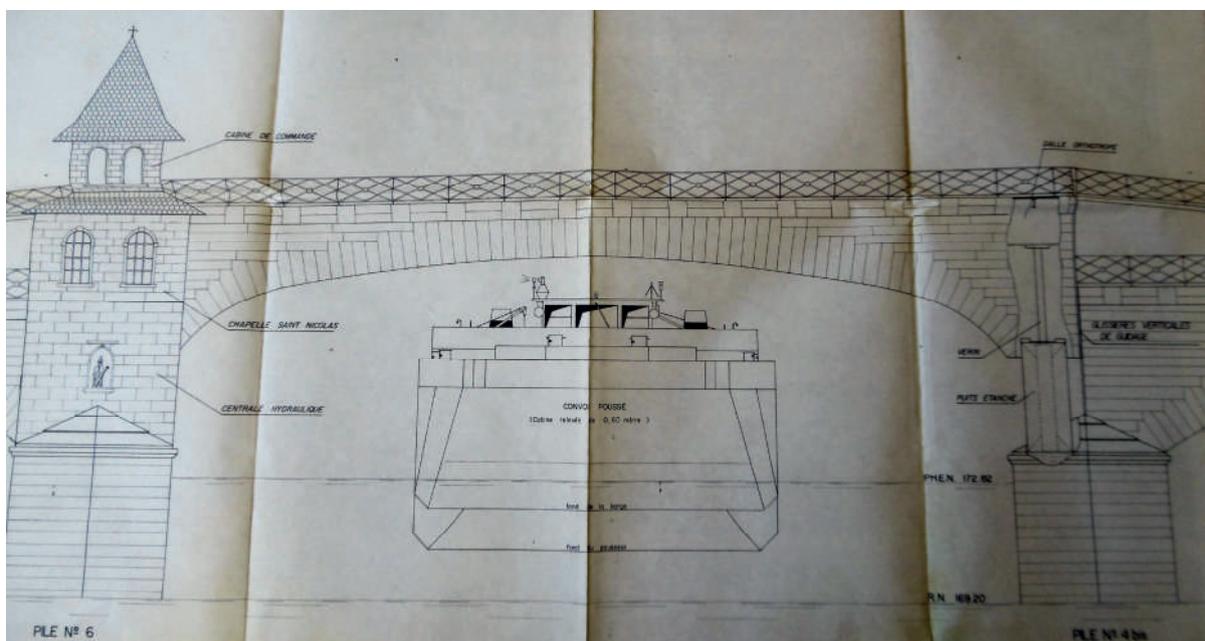
1^{ère} - Nouveau pont à l'amont avec destruction de 6 arches de l'existant côté MACON (type pont d'Avignon) afin de conserver l'architecture de cet ouvrage en y créant un belvédère.



2^{ème} - Modification partielle par élargissement de deux arches



3^{ème} - Modification partielle avec établissement d'une travée levante



Les sondages effectués sur l'emprise du futur canal révèlent que sur la profondeur requise par les travaux on trouve 2,10 mètres d'argile compacte, 1,70 mètre de sable argileux et ensuite sables et graviers. La pente moyenne dans la partie qui nous intéresse est très faible, soit 6 cm au km.

Le volume global des déblais est estimé à 2 100 000 m³ dont 615 000 m³ de sables et graviers. Ces matériaux seront utilisés de la façon suivante : 290 000 m³ pour élaborer les rampes d'accès aux ouvrages d'art, 340 000 m³ pour les digues de préservation des crues de printemps et le restant destiné à la mise hors d'eau des abords de SAINT LAURENT SUR SAONE sur 31 hectares. A noter qu'une partie de ces remblais a été déplacée ultérieurement à CORMORANCHE SUR SAONE en vue de réaliser les rampes d'accès au nouveau pont d'Arciat.



Travaux de déboisement au nord de SAINT LAURENT-SUR-SAONE

Les travaux démarrent le 21 août 1988 et se déroulent sans problèmes majeurs exceptées quelques crues.



Vue de SAINT LAURENT SUR SAONE le 22 février 1991 ; le chantier est bel et bien à l'arrêt...



Pont provisoire de la dérivation de la « Levée »

La RN79 est coupée à la circulation le 7 mars 1990 ; dès lors et pour plusieurs mois, les usagers emprunteront la déviation construite côté nord.



Test de charge du pont provisoire

Compte tenu du trafic routier enregistré sur la RN79 (12 860 véhicules par jour en 1976) il est impossible d'envisager un alternat de circulation ; la DDT (DDE à l'époque) impose donc la réalisation d'une déviation provisoire.

Cette voie n'a pas été complètement détruite par la suite et sert actuellement d'aire de stationnement pour convois exceptionnels. Il avait même été envisagé à une époque d'y édifier un quai d'embarquement de marchandises volumineuses afin d'éviter aux convois exceptionnels de se rendre au port de MACON.



Ci-dessus vue d'un « casier » côté sud de la Levée. On aperçoit au loin le pont provisoire de la Levée. La construction du pont définitif n'a pas encore démarré (on pourrait se croire devant une immense piscine).

Le creusement du canal s'est effectué par tronçons successifs isolés les uns des autres afin qu'il n'y ait pas de courant susceptible de gêner le chantier.



La drague « Marion » ; elle se déplaçait à l'aide de patins qui « marchaient ». On pouvait loger une voiture dans le godet.



Travaux de décapage (scraper poussé par un bulldozer)

OUVRAGES D'ART

Cette construction a nécessité l'édification de 3 ponts permettant le maintien des accès à SAINT LAURENT-SUR-SAONE. Il s'agissait de celui de la route du Creux, de celui de la Levée et celui reliant GRIEGES et CORMORANCHE-SUR-SAONE ; ces trois ponts ont quasiment les mêmes caractéristiques architecturales. Celui de la Levée est cependant plus large compte tenu du gabarit de la circulation qu'il accepte.



Travaux de forage des pieux devant supporter les piles du pont



Le pont de la route de Grièges sort de terre

Chaque pont a été soumis à l'épreuve du lestage ; étaient stationnés environ 8 camions à charge normale pendant qu'un opérateur effectuait des relevés de tassement afin de valider la mise en service de l'édifice.



Pont de la route du « Creux » en voie de finition



Appareil de mesure de la charge des ouvrages d'art (ici route de Grièges)



Vue aérienne du chantier en mars 1989 ; au centre le dépôt des matériaux extraits qui constituera la zone remblayée

Pour assurer une navigation fiable continue à tous les types de bateaux, le chenal de la Saône doit avoir obligatoirement une profondeur appelée mouillage de 3,50 m ; depuis 1995 la vérification de cet impératif est effectuée grâce aux relevés bathymétriques réalisés et traités par Voies Navigables de France (VNF) à MACON. (Relevés bathymétriques = mesure des fonds de la rivière donc de la hauteur d'eau, avec sonar et positionnement GPS par satellites).

TRAVAUX CONNEXES

Les élus et riverains de la rive gauche ont demandé que soit réalisé un endiguement permettant de préserver les prairies des crues ordinaires de printemps et d'été (soit la côte de 173 NGF : nivellement général de la France) :

- Fermeture de la Saône le long du canal sur environ 4 550 mètres de FEILLENS au moulin de la Folie

- La municipal   de CROTTET a demandé et obtenu en outre une digue latérale à la Veyle qui va de l'entrée de la prairie au canal (environ 1 500 mètres de long)

Deux vannes de régulation à commande manuelle des flots ont été construites sur la digue Saône (passage du Bief de Communion et de la Lo  ze). Sur la digue de la Veyle une troisième vanne permet l'écoulement du fossé de la Chaîne ; deux vannes de moindre gabarit à contrepoids complètent le système d'écoulement des crues.



Une des trois vannes



Construction de la digue latérale à la ligne de chemin de fer et à la Veyle



Dernier ouvrage d'art réalisé : il s'agit du pont qui enjambe La Veyle peu avant son embouchure sur le canal (janvier 1992)



La navigation du canal vient d'être ouverte (12 février 1992)

CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTE

L'aménagement à grand gabarit a ouvert la voie à une nouvelle catégorie de bateaux commerciaux d'une capacité supérieure aux 250 tonnes de la péniche dite « Freycinet » :

- Automoteurs rhodaniens d'une capacité variant de 500 à 1 500 tonnes
- Convois constitués d'un pousseur et d'une ou plusieurs barges pouvant transporter 4 400 tonnes de marchandises
- Navires fluviomaritimes d'une capacité de 1 050 tonnes. Ces unités peuvent remonter jusqu'à CHALON-SUR-SAONE, assurant des échanges sans ruptures de charges entre les ports de la Saône et du Rhône et les ports méditerranéens, par exemple importation en 1995 de 1 387 tonnes de tôles depuis ALGESIRAS pour UGINE-CREUSOT ou encore exportation de 1 200 tonnes de sucre vers le Moyen Orient.

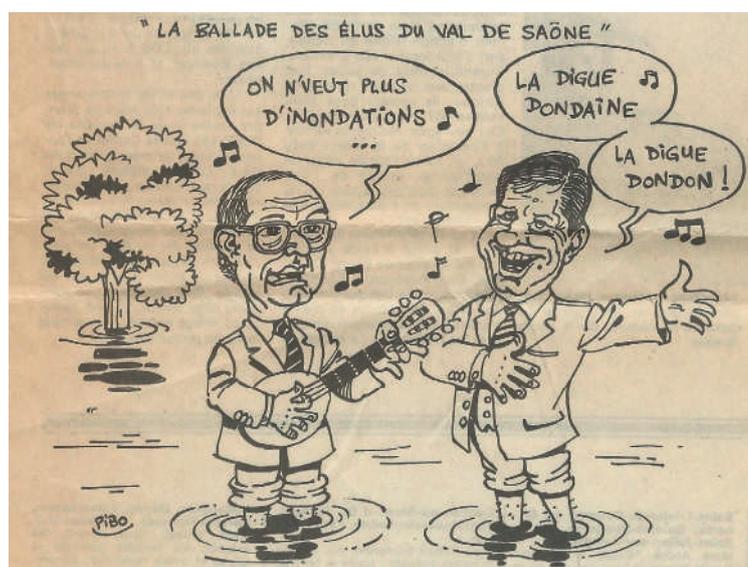
A charge et distance identique, cette nouvelle flotte est source d'économie de carburant mais un peu moins rapide. A titre de comparaison, un automoteur de 900 tonnes remplace 22 wagons de 40 tonnes ou bien 45 camions de 20 tonnes.

Enfin on assiste depuis quelques années à un développement significatif du tourisme fluvial et notamment des bateaux à passagers (gabarit 135 m) avec une forte clientèle étrangère, proposant des croisières sur l'axe Rhône Saône.

CONCLUSION

Cette réalisation a connu une réticence certaine de la part des élus et habitants de la rive gauche si on se réfère à la mémoire locale et aux articles de presse de l'époque. Toutefois et comme dans nombre de projets d'infrastructures significatifs, force est de constater que les craintes exprimées n'ont pas été justifiées.

Ci-contre ; les clin d'œil à nos parlementaires qui ont géré ce dossier avec conviction.



Reportage réalisé grâce à l'exploration du dossier d'enquête publique qui m'avait été aimablement confié par Pierre DESMARIS (dossier volumineux qui est actuellement entre les mains des archivistes du Département de l'Ain). Également, le précieux concours des agents de Voies Navigables de France de Mâcon qui, sous la direction de Laurent MALBRUNOT, m'ont ouvert leurs archives sans restriction.

LES DIGUES

Préambule et rappel historique

Il a existé dans le passé deux digues situées entre la Saône et le hameau de Chavannes.

Dans un rapport rédigé en 1910 par M. JANIN, maire à cette époque, il est stipulé qu'à cette date la « petite digue » a été à peu près complètement démolie ; il précise également que l'origine de ces digues est « *si ancienne qu'il n'a été possible de retrouver aucun document relatif à leur établissement si toutefois il en a existé, ce qui est peu probable* ».

Il est également relaté que la digue protège des crues de la Saône, ne dépassant pas 6,40 mètres, environ 212 hectares, le hameau de Chavannes et également la route n° 2 (Pont de Veyle-Mâcon) ainsi que la ligne de tramway qui suit cette route.

Enfin il faut savoir que dans le passé une digue était appelée « étourne » ou « détourne ».

La digue dite « des Sarrazins » présente les caractéristiques suivantes : sa longueur de « Chavannes » au « Sepey » est de 3 258 mètres ; sa hauteur relevée à la vanne du fossé du « Canard » est à la cote de 3,57 mètres et sa cote moyenne est, selon les relevés satellites, d'environ 3,15 mètres.

La « petite digue » évoquée ci-après mesurait 2 505 mètres ; en l'absence de vestiges et/ou d'écrits descriptifs sa hauteur restera inconnue.

Questions

L'histoire des digues de CROTTET reste donc très énigmatique faute d'éléments tangibles : laquelle des deux digues a vu le jour la première : la « Digue de la Lie » (petite digue) ou de la « Digue des Sarrazins » (actuelle digue) ? Pourquoi deux digues ?

Quelques éléments de réponse retrouvés dans les archives

Petite digue

Sur le cadastre Napoléonien elle était appelée « Digue de la Lie » car elle longeait ce lieu-dit ; dans sa partie Nord elle empruntait le même tracé que la digue actuelle jusqu'à la bifurcation de « Rippe Neuve ». Elle suivait ensuite les chemins des « Châtaigniers », des « Perches » et des « Sablons » pour se diriger vers Chavannes dont le tracé suivait la route de Grièges, puis s'effaçait à hauteur des premières maisons de ce hameau.

Cet édifice avait été dans le passé source de conflit entre la commune et les riverains car ceux-ci n'hésitaient pas à se servir des matériaux pour leur usage personnel, arguant son inutilité. Pour y remédier, la municipalité fait rédiger en janvier 1771 un acte par Me DOMBEY de Pont de Veyle qui définit les modalités d'entretien et de jouissance de cet édifice ainsi que les mesures de police et de conservation.

Le 20 juin 1825 le conseil municipal autorise les riverains de cette digue à y planter des arbres.

Suite à certaines revendications de propriété, émanant notamment de l'hôpital de Pont de Veyle, le conseil municipal fait procéder en octobre 1843 à un bornage contradictoire avec les 125 riverains afin de réintégrer l'emprise de cette digue au chemin vicinal contigu après son possible arasement.

Sa démolition définitive a été accélérée par la construction de la ligne de chemin de fer car elle était située précisément sous l'actuel pont des Sablons. Il est à supposer que ses matériaux ont été les bienvenus pour la confection du talus de la voie...

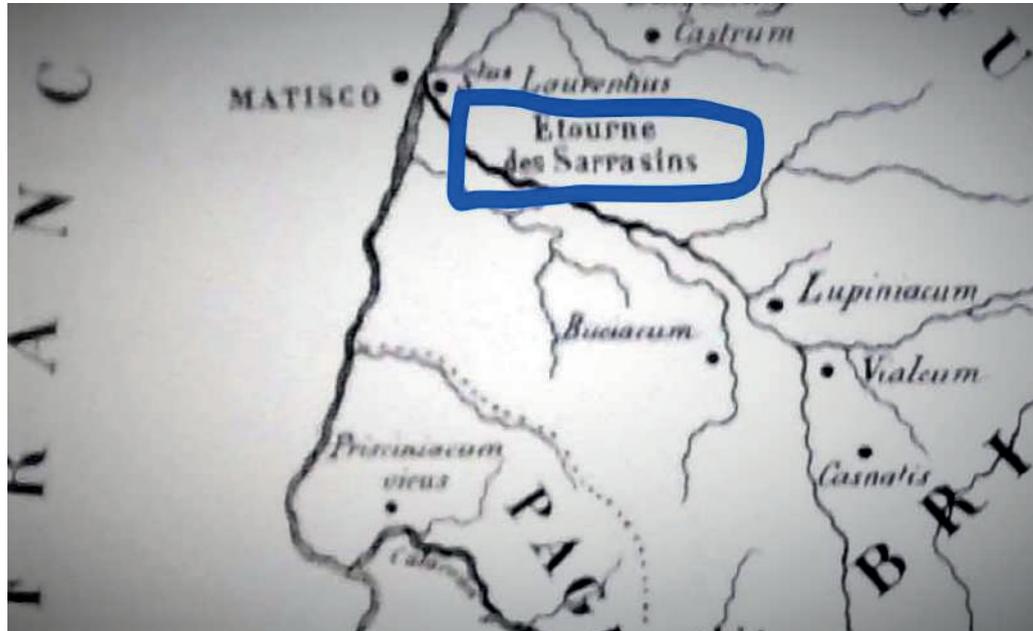
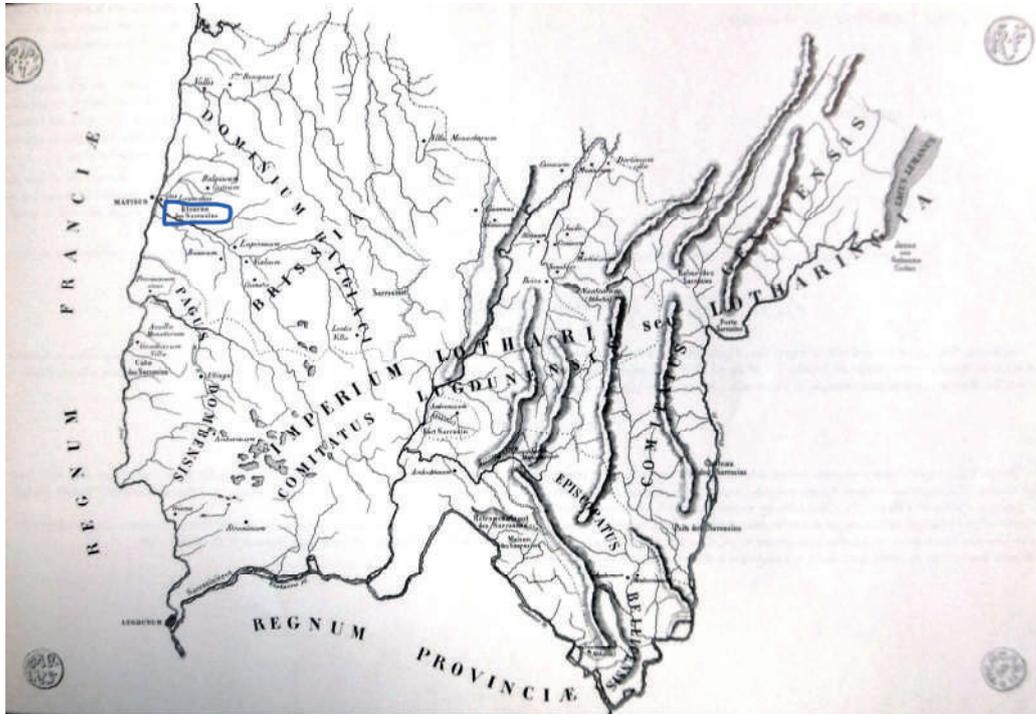
On peut également remarquer de nos jours que les chemins de la « Lie », des « Perches » et des « Sablons » présentent une largeur inhabituelle, consécutive à la réintégration de l'emplacement du talus dans la voirie.

Grande digue

Un ouvrage intitulé « *Le département actuel de l'Ain sous les Rois Franks* » couvrant la période de 534 à 879, délivre une chronologie géographico-historique qui situe l'invasion des Sarrazins

à partir de 732. Dans ce document une carte du département de l'Ain situe des réalisations imputées aux Sarrazins, notamment près de Matisco (Mâcon) un lieu « *Etourne des Sarrasins* ». Il est plus que vraisemblable qu'il s'agisse bien de notre digue.

CARTE EXTRAITE DE L'OUVRAGE CI-DESSUS



Discussion

On serait tenté de considérer la petite digue comme primaire du fait qu'elle était située plus proche du hameau de Chavannes et vraisemblablement d'une hauteur plus modeste que sa voisine.

Toutefois, qui sait s'il ne s'agissait pas d'une digue secondaire destinée à protéger Chavannes des crues de longue durée dont les infiltrations sous la digue principale auraient pu atteindre le hameau ?

ACHATS DE TERRAINS POUR PRELEVEMENT DE MATERIAUX

1860 – Aux Mamboux

Le creux des « Mamboux » qui est actuellement en cours de comblement est issu de l'extraction de matériaux destinés au renforcement de la digue. Par délibération du 25 février 1860 le conseil municipal décide l'acquisition auprès de M. Antonin MARTIN d'une parcelle de 50 ares 70 (acte du 07 avril 1860 moyennant la somme de 1 600 francs).

1927 – En Bichonnée et Au Colliou (Couilloux)

La commune achète à Louis CHATELET (Replonges) une terre de 10 ares 40 pour 800 francs, puis à François GAILLARD (Mâcon) une terre de 11 ares 40 pour 864 francs et à Pierre LOUP (Crottet) une terre de 31 ares 70 pour 2 400 francs.

1955 – Bois Varenne

Le conseil municipal décide l'achat de la parcelle A 166 d'une superficie de 23 ares 95 appartenant à M. DESMURGET (ouest angle de la digue de Rippe Neuve).

PRINCIPAUX DOMMAGES CONSECUTIFS AUX INONDATIONS ARCHIVÉS

1883 : la digue a cédé en 14 emplacements ; il faudra 6 000 m³ de terre pour la rétablir et 4 000 m³ afin de réparer le chemin de la prairie. Dans sa séance de février, le conseil municipal rédige une requête à l'attention du Préfet afin d'obtenir une aide financière sachant que les travaux seront réalisés par les habitants. La terre nécessaire à ces travaux sera extraite à proximité.

1910 : l'inondation de 1910 a causé de graves dommages à la digue (deux brèches de 15 et 22 ml). La commune envisage un projet d'exhaussement en 1912. Le coût est estimé à 11 200 francs et une subvention de 1 780 francs est acquise.

En raison du début du 1^{er} conflit mondial, les travaux sont repoussés à la fin de la guerre car il y a pénurie de main d'œuvre. De plus le ministre suspend la subvention pour préserver les besoins de la défense nationale. Le dossier est relancé en 1924 ; les travaux sont alors estimés à 95 000 frs (revalorisation de la monnaie). La subvention promise est portée à 8 946 francs. Les travaux qui s'échelonnent de 1925 à 1933 s'élèveront à 104 506,02 francs (74 201 €).

Travaux de la digue	M. le Maire expose que les travaux d'exhaussement de digues de Chavaunnes, admis au bénéfice des subventions de l'Etat, sont terminés, et il invite le conseil à délibérer.	
Subventions	Le conseil,	
	Vu cet exposé,	
	Considérant que les travaux dont il s'agit sont complé- terminés et se sont élevés	
	1925. 1928	4980 ^f
	1928	7181
	1929	9924
	1930	21983
	1931	24641
	1932	16186. 50
	1933	8047.
	Total des travaux	92922. 50
	Indemnités de terrain (1924)	4862. 95
		97785. 45
	Honoraires de l'architecte	6720. 57.
	Montant total des dépenses faites	104506. 02
	Arrête au chiffre ci-dessus cent quatre mille cinq cent- fs 02 cent. le montant total des dépenses faites pour l'exhaus- sement des digues,	

1955 : importants dégâts non détaillés mais estimés à 1 250 000 francs (26 939 €) - aides de l'Etat et du Département pour 1 000 000 de francs.

1981 (dernière rupture à ce jour) : la digue cède le dimanche 20 décembre dans la soirée, en deux endroits entre « Rippe-Neuve » et « La Lie ». Elle sera entièrement refaite et largement renforcée entre 1982 et 1983 puis plantée en acacias. Le coût global des travaux s'est élevé à 1 847 607 francs (515 803 €).

LE « PORT DE CHAVANNES » EN 1981

Route du « Bois Rouge »



Traversée de Chavannes

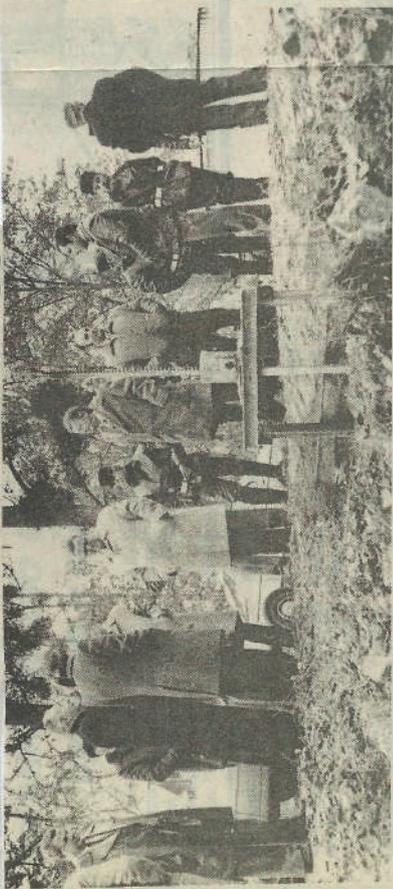


RUPTURE DE LA DIGUE A « RIPPE NEUVE » EN 1981



CROTTET :

Digue de Chavannes : les travaux sont terminés



Vendredi 18 novembre 1983, 11 h. M. le Préfet, commissaire de la République, est accueilli à Crottet par M. le Maire, Lucien Granger, entouré des élus locaux et des représentants cantonaux et départementaux : conseillers généraux, député, directions de l'Agriculture et de l'Équipement.

Tout le monde est là, car l'invitation reçue avait son importance : la digue de Chavannes, qui a hélas ! souvent fait parler d'elle lors des récentes inondations, est maintenant solide et stable.

Les travaux, entrepris il y a 2 ans, sont aujourd'hui terminés et chacun a pu constater les résultats sans avoir d'ailleurs à chausser ni bottes ni cuissardes.

Le cortège des voitures emprunta les petites routes au milieu des champs et des bois, recouverts de la brume automnale, pour s'arrêter en 4 points de la digue. Celle-ci fait en effet un cordon de 5 km et présente des points particulièrement « sensi-

in Agricolt. - Vendredi 25 novembre 1983

bles ». M. Loiseau fut très intéressé par les détails techniques donnés par un ingénieur des Travaux Publics de l'Etat et un responsable d'entreprise de travaux qui avaient dirigé les opérations. Les risques de brèches sont maintenant éliminés ; bien que l'on ne puisse jurer de rien face à la Saône qui sait être inattendue et rapide. M. le Préfet nota l'importance de la végétation dans la consolidation et le maintien des terres. Il ne reste que quelques arbres à planter, sans doute des acacias.

Après la promenade, les discours : M. Granger retraça les incidents survenus à la digue depuis les crues de l'hiver 1981. On se souvient encore que la Saône a atteint à Mâcon 6,64 m en décembre 81, 6,50 m à l'automne 82, et 6,66 m le 1^{er} janvier 83. De telles crues, inondant des centaines d'hectares, ont mis à rude épreuve la digue de Chavannes qui menaçait plus d'une fois de rompre. « Grâce au plan ORSEC et au travail de fourmi des pompiers et des équipes de secours, fut levé à la digue, en souhaitant à la digue à pu tenir », souligna M. Granger.

Les travaux, décidés en janvier 82, ont démarré l'été de la même année. Mais ils ont été interrompus et retardés au printemps 83 pour s'achever cet été : dur labeur pour tous ceux qui sont intervenus auprès de cette digue menaçante. On comprend donc la satisfaction de tous aujourd'hui devant cette « nouvelle et solide » digue.

M. le Préfet remercia Crottet pour cette sympathique et chaleureuse réception. Il se félicita de la réussite des travaux, dont l'Etat put financer 60 % du montant total de 1 500 000 F.

Il félicita les pompiers de Crottet, présents, qui ont travaillé sans relâche, et il souligna la solidarité des compagnies du département qui étaient venues en renfort dans les communes de la région. M. le Préfet dit par ailleurs sa satisfaction d'avoir pu travailler dans les moments très difficiles, en collaboration avec des élus solidaires et efficaces dans la tâche comme dans les responsabilités.

Le traditionnel verre de l'amitié fut levé à la digue, en souhaitant néanmoins que la Saône reste sage dans son lit.

LE PREFET SUR LA DIGUE DE CROTTET Un travail de fourmi

Ce vendredi 18 novembre, le maire de Crottet, M. Lucien Granger, avait invité M. le préfet ; le vice-président du Conseil général ; le conseiller régional, M. Perrin ; le conseiller général, M. Rulière ; la D.D.A. ; la D.D.E. ; la brigade de gendarmerie de Pont-de-Veyle ; les pompiers de Crottet ; le Conseil municipal ainsi que l'ancien Conseil de la commune à la réception de la digue de Crottet.

Dans un premier temps, une visite sur le terrain permit à chacun d'apprécier la qualité des travaux. Puis à la mairie de Crottet, M. Granger, maire, remercia toutes les personnes présentes en rappelant les cotés des trois crues précédentes (du jamais vu pour une digue ancestrale longue de 5 km). Il rappela qu'en 1981, elle craquait entre le 20 et le 21 décembre, et 500 ha et 40 maisons étaient sous l'eau, et ceci jusqu'au 22 janvier.

Suite à cette catastrophe, l'ancien Conseil demandait un renforcement de la digue dont le devis s'élevait à 1,5 million de francs non supportable pour la commune. Grâce aux ministères de l'environnement et de l'agriculture ainsi que du conseil général, les travaux étaient réalisés par la S.O.C.A.F. et l'entreprise Permucho. Malheureusement, les conditions climatiques n'ont pas favorisé le déroulement des opérations. C'est ainsi qu'en décembre 82 et juin 83 un travail de fourmi à

très. M. le préfet rappelait le financement de cette opération, et tenait à féliciter tous les maires du Val-de-Saône qui, avec l'aide des pompiers et des bénévoles, ont permis de créer une solidarité face à ces catastrophes naturelles et de venir en aide aux sinistrés. Votre manifestation d'aujourd'hui permet, dans une ambiance bien sympathique, de remercier toutes ces personnes qui ont contribué à ce travail de fourmi.

Cette manifestation devait se terminer par l'apéritif suivi d'un buffet froid.

Gérard MATHIEU



DETAIL DES SOMMES ENGAGEES

DEPARTEMENT DE L'AIN
ARRONDISSEMENT DE BOURG
COMMUNE DE CROTTET

TRAVAUX DE REMISE EN ETAT DE LA DIGUE DE PROTECTION 2/CRUES DE LA SACHE

STAT DES DEPESEES

OBJET DU PAIEMENT	FOURNISSEUR	FACTURE		PAIEMENT		
		N°	DATE	N° du MANDAT	DATE	MONTANT
Transport de terres Colmatage des brèches Colmatage des brèches Insertion avis appels d'offres Insertion avis appels d'offres Travaux de réfection-lar apte Honoraires Maître d'oeuvre-lar Fourniture d'enchâssements Fourniture d'enchâssements Transport de terres Travaux de réfection-2° apte Travaux de réfection Fourniture de matériaux : bois Travaux de réfection Travaux de réfection - solde Fourniture de matériaux : bois Intervention crue décembre 82 Intervention crue mai-juin 83 Honoraires Maître d'oeuvre : 2e-3° aptes et solde	PERPUCHE 01-CROTTET	82/0303	31.03.82	82-097	19.04.82	12 912,48
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	032-202	15.06.82	82-229	12.07.82	111 050,43
	T.P.S. 01-CROTTET	0340	15.06.82	82-230	12.07.82	71 136,92
	USINE NOUVELLE 75-PARIS	2001372920 X	09.09.82	82-299	11.10.82	543,30
	LE JOURNAL DU BATIMENT 69-LYON	475/AA/CS	02.09.82	82-300	11.10.82	433,54
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	Certificat	16.11.82	82-353	20.11.82	751 596,66
	D.D.E de l'Ain	Etat	82-354	20.11.82	20.11.82	36 808,00
	PILLIERE 71-St-MARTIN BELLE ROCHE	304/8283 JM	10.82	82-376	3.12.82	116 766,19
	PILLIERE 71-St-MARTIN BELLE ROCHE	596/8283	12.82	83-003	12.01.83	7 566,44
	CHMA de CROTTET	Certificat	25.01.83	83-025	09.02.83	711,60
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	122-097	10.02.83	83-053	22.02.83	326 707,42
	T.P.S.	07267	31.01.83	83-060	10.03.83	30 124,40
	STRAND-CADRE 01-BOURG-EN-BRES.	Certificat	30.06.83	83-219	13.07.83	2 362,51
	T.P.S.	07267	31.10.83	83-362	20.11.83	87 467,50
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	Certificat	22.11.83	83-406	26.12.83	202 782,36
	SABUCL 01-CORMORACHE/SAONE	1171	15.12.83	83-407	26.12.83	7 762,53
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	122-096	31.01.83	84-053	12.03.84	33 345,52
	SO.CA.PL. 01-CROTTET	063-270	30.06.83	84-053	12.03.84	12 195,64
	D.D.E de l'Ain	Etats		04-054	12.03.84	33 209,80

TOTAL 1 647 607,30

Certifié sincère et véritable le présent état s'élevant à la somme de
UN MILLION HUIT CENT QUARANTE SEPT MILLE SIX CENT TRENTY FRANCS 30 Centimes.

CROTTET, le
Le Maire,



Vo, vérifié et certifié exact.
Le Receveur municipal,

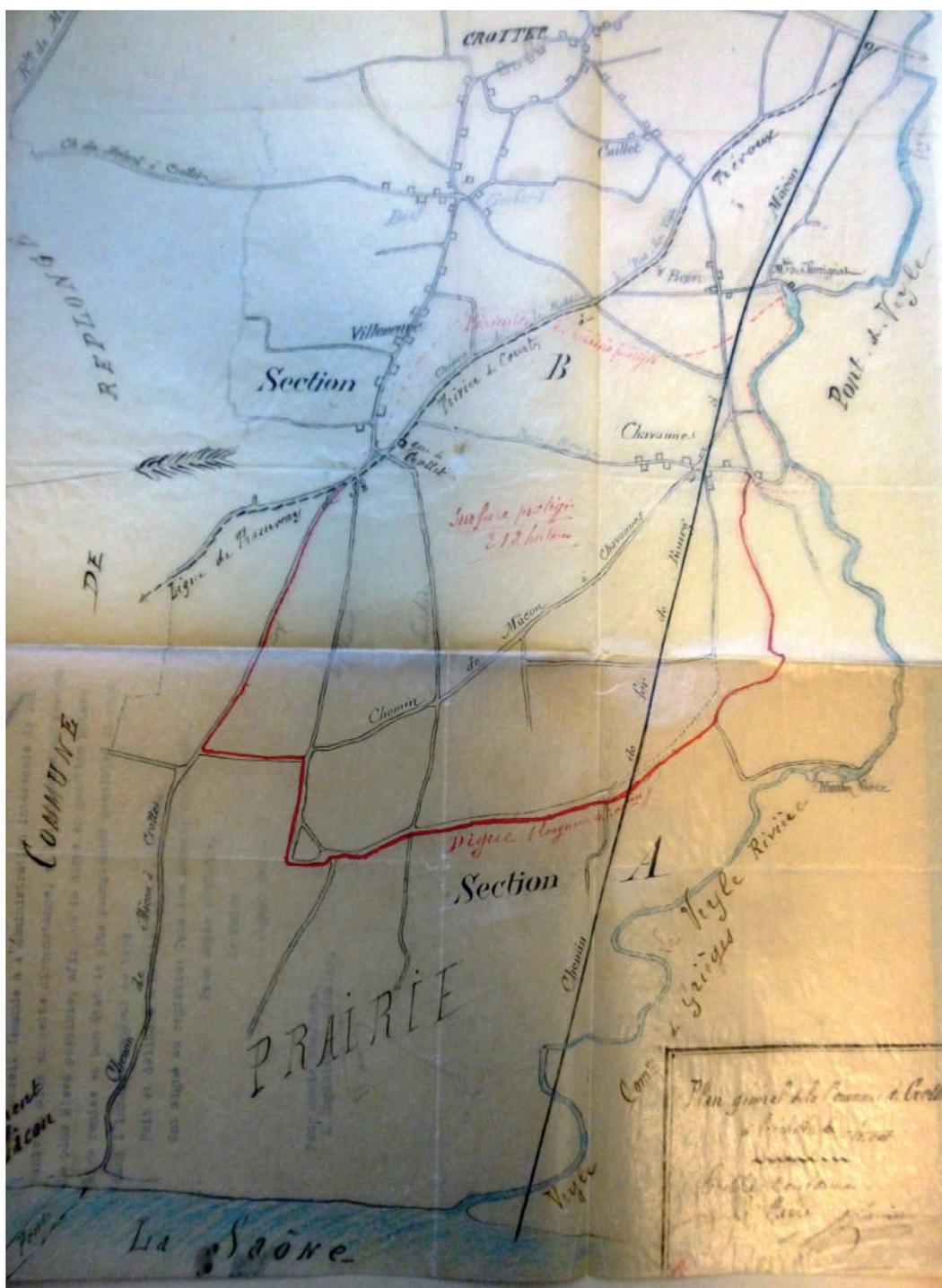
01780
C.C.P. 53-23 LYON

D'une époque plus contemporaine, il convient d'évoquer la digue secondaire construite au titre des mesures compensatoires lors du creusement du canal de dérivation de la Saône à hauteur de ST LAURENT SUR SAONE.

Cette digue longe la ligne PLM et la Veyle, depuis la jonction de cette rivière avec le canal de dérivation jusqu'à l'entrée de la prairie au pied du pont autoroutier de l'A406.

Elle est d'une hauteur plus modeste car destinée à simplement protéger la prairie des crues moyennes de la Saône et aussi de la Veyle (NGF de 173,00). (Cote dite « Nivellement Général de la France »)

CROQUIS REPRESENTANT LA DIGUE ET LES TERRAINS PROTEGES



ET ACTUELLEMENT...



NAISSANCE DE LA DIGUE AU NORD (« Sepey »)



BIFURCATION DE « Rippe Neuve »

C'EST A CET EMPLACEMENT QUE LA « DIGUE DE LA LIE » PRENAIT NAISSANCE



EXTREMITE SUD DE LA DIGUE
Hameau de « Chavannes »



VANNE « Terre du Canard »
Située au nord du chemin des Léchères
C'est la plus importante car elle absorbe les flux pluviaux du versant nord-ouest de la commune.



VANNE DITE « Les Léchères »

Située au sud du chemin des Léchères

Cet ouvrage est d'une utilité très limitée car réalisé à une mauvaise cote.



VANNE DITE « Les Huitains »

Située immédiatement près de la ligne de chemin de fer

L'essentiel des flux pluviaux collectés au sud de la ligne de chemin de fer passent ici.

LA LIGNE A GRANDE VITESSE (LGV) SUD

NOTE LIMINAIRE

Le projet de ligne à grande vitesse mis en étude le 10 juillet 1967 a été approuvé par un comité interministériel en date du 25 mars 1971 sous la présidence de Georges POMPIDOU.

A l'origine ce projet portait le nom de TURBO-TRAIN car il était prévu que les rames seraient motorisées par des turbines à gaz. Cependant le « choc pétrolier » de 1973 (*les membres de l'OPEP décident de façon unilatérale une augmentation de 70 % du prix du brut et une réduction mensuelle de 5 % de la production ; ceci se traduisant par une hausse du baril qui passe de 2,32 \$ à 9 \$*) amène les constructeurs à revenir à une solution de traction électrique. Il était également prévu qu'il n'y aurait pas de gare intermédiaire entre PARIS et LYON, mais devant la mobilisation des élus, la gare de MACON-LOCHE est incluse dans le projet.

Le décret de la déclaration d'utilité publique a été signé le 24 mars 1976 par Jacques CHIRAC, alors premier ministre. La construction du premier tronçon de la L.G.V. SUD EST (ST FLORENTIN-SATHONAY) a débuté fin 1976 (gare de MONTCHANIN sise sur la commune d'ECUISSÉS en Saône et Loire) et a été inauguré le 22 septembre 1981 par François MITTERRAND, Président de la République. Sa mise en service commerciale a débuté le 27 septembre 1981.

CARACTERISTIQUES

Les trains à grande vitesse empruntent cependant des tronçons classiques à l'intérieur des zones urbaines denses, ce qui a permis d'en réduire le coût. Son tracé direct représente un gain de 84 km par rapport à la ligne historique.

Elle traverse 175 communes situées dans 6 départements et a la particularité de ne comporter aucun tunnel. D'une largeur moyenne de 40 mètres, elle occupe une superficie de 1 600 hectares.

Elle comporte 17 grands ouvrages et 780 ouvrages d'arts courants. Ses voies principales mesurent 778 km et comportent 1,4 million de traverses en béton bi-blocs de 2,41 ml qui supportent 102 000 tonnes de rail.

L'alimentation électrique (25000V 50 Hz) est assurée par 1 000 km de fil de contact en bronze soutenus par 15 900 supports caténaux.

Les appels d'offres sont lancés dès 1976 et les marchés passés au 1^{er} semestre 1977. Le contexte économique de l'époque a suscité une assez vive concurrence.

SECTEUR DE CROTTET (lot 10bis)

Afin de desservir BOURG EN BRESSE et les SAVOIES (et par la suite GENEVE) un raccordement avec le réseau classique à hauteur de PONT DE VEYLE avait été décidé.

Le premier tracé proposé situait la ligne au sud du moulin de Thurignat permettant d'épargner la ferme PAGNON. La route de Chavannes à la Samiane aurait été déviée pour suivre la ligne jusqu'au bas de la butte du Terraillon faisant ensuite jonction avec le chemin initial.

Le choix définitif du tracé de cette infrastructure passant plus à l'ouest afin de s'éloigner notamment du château de PONT DE VEYLE et de son parc, aura au final eu raison de la ferme des frères Joanny et Joseph PAGNON de CROTTET qui ont été relogés dans la petite maison édifiée à leur intention à proximité (propriété actuelle de la famille PASCANET). Ceci a été facilité car ils atteignaient l'âge de la retraite.

Selon les chiffres relevés auprès des archives, le volume des emprunts pour remblais s'élève à 482 400 m³ en ce qui concerne le tronçon 10bis (Grièges-Crottet). Il a fallu également construire un viaduc afin de franchir la VEYLE et la route de Chavannes (VC 3) avec les contraintes liées à la nature des sols, la présence de l'eau et aussi la hauteur du talus qui prenait en compte le dégagement nécessaire pour le passage sous ce viaduc.

Ce viaduc (appelé pont-rail) est d'une dimension de « 16-24-16 » ml de portées biaises (données techniques) pour une largeur entre garde-corps de 11,88 m et une hauteur de 4,40 ml ; il est bâti sur une série de 39 pieux bétonnés jusqu'à une profondeur de 13,30 mètres.

En termes de génie civil, le ferrailage tant des piles que du tablier a consommé plus de 111 tonnes d'armatures en acier.

Le bétonnage qui s'est échelonné de mai 1979 à novembre 1980 a nécessité la livraison de 182 malaxeurs soit un volume d'environ 1 092 m³. Dans le déroulé de la construction du pont-rail, il est précisé par l'entreprise MAILLARD & DUCLOS, que le bétonnage a été assuré par une équipe de 21 personnes. Ce pont a été réalisé selon la méthode classique à la SNCF par poutrelles enrobées.

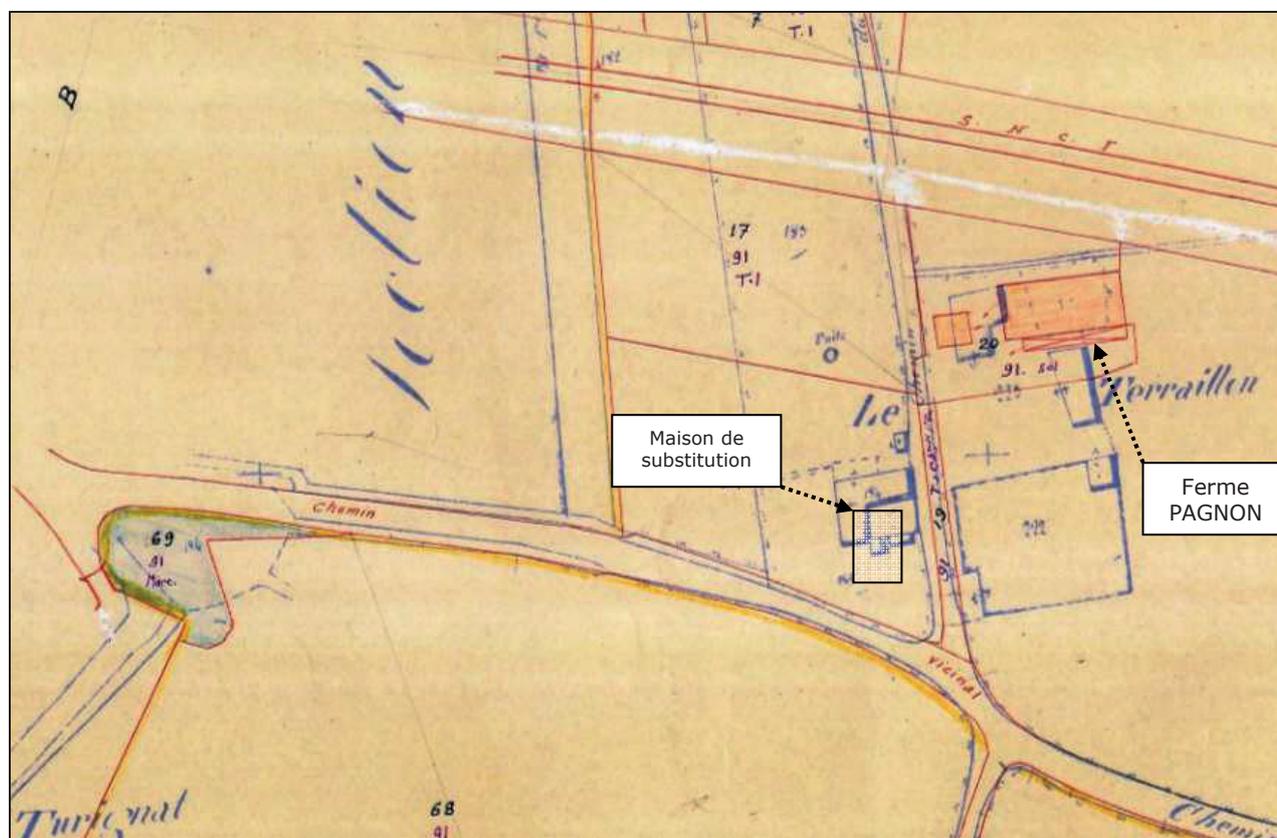
Au final la commune de CROTTET a été peu impactée par la ligne L.G.V., puisque son tracé qui débute au franchissement de la VEYLE entre Thurignat et Chavannes et qui va jusqu'à la jonction avec la ligne classique S.N.C.F. au niveau du Terrailon représente une longueur de seulement 565 mètres.

Le raccordement L.G.V.-Voie conventionnelle (dit raccordement de PONT DE VEYLE) qui en réalité prend naissance à CORMORANCHE SUR SAONE à la bifurcation de la sortie du viaduc de la Saône (saut de mouton), mesure 5 874 mètres.

Sa construction aura nécessité 2 300 m³ de ballast pour les voies et 2 500 m³ pour les plateformes.

Son prix de revient prévisionnel du génie civil s'établissait en avril 1979 à 17 106 460 francs (8 333 682 €) et celui des installations caténaïres à 687 000 francs (334 682 €).

Ferme PAGNON sur le plan cadastral de 1957



(A noter que la maison de substitution a été construite sur les ruines d'un ancien bâtiment)

DEROULEMENT DU CHANTIER

L'essentiel des matériaux utilisés pour la création des remblais a été extrait à CORMORANCHE SUR SAONE près du lieu-dit « Pierre Thorion » donnant naissance au plan d'eau qui est devenu une base de loisirs largement fréquentée de nos jours. Toutefois lors de son creusement était apparu un sérieux dysfonctionnement, car le pompage de la nappe phréatique qui fonctionnait en continu avait littéralement asséché les puits alentour, notamment à GRIEGES (celui de la Laiterie et ceux des deux horticulteurs). L'entreprise a dû procéder au colmatage de la nappe qui s'est avéré compliqué compte tenu de la circonférence de l'emprunt, tout en assurant des livraisons d'eau. A l'époque c'est l'entreprise CHAPELLE de SAINT ETIENNE LES OULLIERES (69) (depuis intégrée au groupe AXIMA) qui était cotitulaire du marché aux côtés de l'entreprise FAMY pour les terrassements.

La partie génie civil qui comportait le viaduc de la Veyle et de la VC 3 en ce qui concerne CROTTET a notamment été assurée par l'entreprise MAILLARD et DUCLOS de BOURG EN BRESSE aux côtés de l'entreprise CHAPELAND de VONNAS. Un rapport du bureau d'étude SNCF souligne l'importance des entreprises provinciales qui ont œuvré globalement sur l'ensemble du chantier L.G.V., pour l'essentiel implantées dans le Sud-Est : GUINTOLI (ARLES), VALERIAN (SORGUES), BEC FRERES (CLERMONT L'HERAULT), SPADA (NICE). A noter que le viaduc de la Saône a été réalisé par l'entreprise SGE-TPI tout comme nombre d'autres ouvrages d'art (viaduc de la Roche Vineuse notamment).

Alors que le coulage des ouvrages d'art ordinaires était la règle, les entreprises intervenantes ont opté pour la technique du poussage en raison de nombreux intérêts (pas d'installations fixes au-dessus des cours d'eau franchis, construction du tablier à poste fixe d'où amélioration de l'organisation du travail, de la sécurité et du contrôle qualité). De plus cette technique permettait de construire des tronçons de longueurs importantes avec un rythme hebdomadaire approprié : ferrailage et bétonnage d'un tronçon du mardi au vendredi puis mise en précontrainte et poussage le lundi. A noter que les ouvrages d'art de plus de 20 mètres de portée sont équipés de repères de nivellement à chaque appui afin de faciliter les contrôles périodiques.

Le chantier fonctionnait en continu, de jour comme de nuit. Le restaurant DEROCHE de GRIEGES assurait trois services à midi : les ouvriers mécaniciens en premier qui effectuaient ensuite l'entretien du matériel pendant que les chauffeurs d'engins déjeunaient et enfin au troisième service les agents d'encadrement et administratifs.

Les engins de décapage étaient des moteurs-scrapers (15 m de long, 4,5 m de hauteur, pneumatiques de plus de 2 m de diamètre) poussés par deux boteurs (bulldozers) en raison de leur faible adhérence. Au niveau performance, un motor-scrapers peut enlever 29 m³ soit 42 tonnes en moins d'une minute. La composition d'un chantier de décapage standard était de 4 à 5 décapeuses et 2 boteurs.

En amont des travaux de décapage, il était établi un diagnostic appelé « mouvement des terres » (origine, nature et destination) suivi d'un scénario d'assemblage de matériaux (drainants, rocheux, imperméables, terres meubles), sachant que les terrains meubles doivent être terrassés en saison sèche alors que les terrains durs peuvent l'être toute l'année. Les agents SNCF qui étaient chargés de contrôler dans les 3D (trois dimensions) les terrassements, disposaient d'un gamma-densimètre qui leur permettait de vérifier la stabilité des ouvrages en terre et également des ouvrages d'art.

Ci-après le commentaire des services techniques relevé sur le mémoire d'un élève ingénieur (archives DU MANS) « seule la réalisation des ouvrages d'art a été prolifique pour les entreprises. Les terrassements soumis aux contraintes restrictives du compactage, aléas climatiques et étroitesse du chantier ont mis un certain nombre d'entreprises en difficultés financières ».

Le tracé de la LGV sur GRIEGES ayant nécessité des changements de sens de circulation, il a été décidé de créer un axe nouveau allant directement à CORMORANCHE SAONE. Pour ce faire il a fallu démolir le bâtiment du restaurant... qui avait accueilli le personnel du chantier pendant de nombreux mois.

DOCUMENTATION

ARRETE PREFECTORAL

DIRECTION DES FINANCES ET
DES COLLECTIVITES LOCALES

Bureau des Opérations Immobilières

LC/GB

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE L'AIN

- ARRETE -

Objet : Ligne nouvelle ferroviaire PARIS
SUD-EST et artères de télécommuni-
cations à grande capacité PARIS -
SUD-EST. Ouverture de l'enquête parcel-
laire sur le territoire des communes
de CORMORANCHE S/ SAONE, CROTTET,
CRUZILLE-les-MEPILLAT, RANCE, ST JEAN-
de-THURIGNEUX, REYRIEUX.

Le Préfet de l'AIN,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite,

Vu l'arrêté préfectoral en date du 22 Janvier 1976 prescrivant l'ouverture d'une enquête parcellaire du 24 Février 1976 au 16 Mars 1976 en application du Titre II du décret n° 59-701 du 6 Juin 1959, sur le territoire des communes de CORMORANCHE-SUR-SAONE, CROTTET, CRUZILLES-les-MEPILLAT, RANCE, ST JEAN-de-THURIGNEUX, REYRIEUX, sur les projets de construction de la ligne nouvelle ferroviaire PARIS SUD-EST et d'établissement de l'artère de télécommunications à grande capacité PARIS SUD-EST ;

Considérant que M. FULACHIER Léon, Inspecteur Central Honoraire des Impôts 4, Rue des Deux Saules à BOURG-en-BRESSE (AIN) n'étant pas en mesure d'assurer les fonctions de Commissaires-enquêteur qui lui avaient été confiées par l'arrêté préfectoral susvisé, il convient de pourvoir à son remplacement ;

Sur la proposition de M. le Secrétaire Général de l'AIN ;

- ARRETE -

Article 1er - M. DUPLECH Ernest, Inspecteur Central des Impôts en retraite 12, Boulevard des Belges à BOURG-en-BRESSE (AIN) est désigné en remplacement de M. FULACHIER Léon pour assurer les fonctions de Commissaire-enquêteur pour l'enquête parcellaire prescrite par l'arrêté préfectoral du 22 Janvier 1976 susvisé.

Article 2 - M. le Secrétaire Général de l'AIN,
MM. les Maires de CORMORANCHE-sur-SAONE, CROTTET, CRUZILLE-les-MEPILLAT, RANCE, ST JEAN-de-THURIGNEUX, REYRIEUX,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Pour Ampliation
Le Chef de Bureau,



BOURG-en-BRESSE, le 16 FEV. 1976

Le Préfet,

Par délégation du Préfet
Le Secrétaire Général de l'AIN

Signé : P. BRISSET

DEBUT DES TERRASSEMENTS



ENGINS AU REPOS



RESTAURANT DEROCHE A GRIEGES



DEBUT DE DEMOLITION

VUE ACTUELLE

**BIFURCATION LYON-PONT DE VEYLE AU
SORTIR DU VIADUC DE LA SAONE**



**PONT RAIL « Chavannes » (Passage
VC3 et la rivière La Veyle)**



VUE SATELLITE DE L'EMPRISE L.G.V. SUR CROTTET



Avec la collaboration de Mr Lhotelais, Mr Balson et Mme Chantemesse

J'ai pu mener à bien la rédaction de la présente avec la collaboration de Mme Isabelle CHANTEMESSE du service archivage de la SNCF de ST QUENTIN FALLAVIER ; le contact avait été établi en amont par Jean Philippe LHOTELAIS auprès de Philippe BALSON, responsable de département.

LA PECHE AU SIECLE PASSE

La pratique de la pêche à CROTTET au cours du siècle passé a été longuement relatée en détail par nos anciens et illustrée avec force anecdotes et résultats hors du commun, parfois extravagants. Ces derniers n'hésitaient pas à braver les interdits, pourvu que la musette soit bien remplie au retour des escapades, les épouses fermant volontiers les yeux dès lors que le menu du lendemain était déjà assuré.

A cette époque et lors des crues de la Saône, le fameux fossé de la « Chaîne » en prairie a été témoin de transhumances poissonneuses plutôt riches en quantité et qualité ; il s'agissait pour les autochtones de ne pas rater le reflux de la crue, source de « pêche miraculeuse » assez facile à réaliser. Pour ce faire, il fallait se positionner dans le cours d'eau et capturer les poissons avec les moyens du bord, souvent bannis par la réglementation. Il y avait bien entendu des proies qui échappaient mais le résultat était souvent plus que satisfaisant.

Dans un temps plus éloigné, peu après l'édification de la ligne de chemin de fer qui avait donné lieu au creusement de l'emplacement appelé « emprunt Mingret » situé côté Crottet par rapport à la ligne mais en définitive sur le territoire de Grièges, quatre canaux avaient été créés parallèlement à la ligne PLM afin d'y loger une frayère. Ceux-ci convergeaient au final en un seul fossé qui se déversait dans la Veyle vers le pont des « trois arches » ; toutefois, sur ce fossé un double vannage composé d'une part d'une vanne totale et d'autre part d'une grille indépendante, permettait de réguler autant le niveau d'eau de la frayère, du reflux de la Saône ainsi que celui des poissons qui tentaient de regagner la rivière.

EN PRAIRIE

Ci-dessous les quatre fossés de la frayère de « l'emprunt Mingret »



**Le vannage permettant de réguler le niveau d'eau
de la frayère et la capture des poissons**



Fossé débouchant dans le lit de la Veyle au Pont des « trois arches » Ouest



A LA GRAVIERE

Toujours lors de l'édification de la ligne de chemin de fer Mâcon-Bourg en Bresse, les emprunts de terre et autres matériaux ont donné naissance à diverses excavations qui, une fois mises en eau et alimentées par les crues de la Saône, ont logé une population de poissons significative, au point de mettre en place un système d'exploitation par adjudication publique du droit de pêche.

Il s'agit des emplacements que l'on nomme de nos jours « *trous de grove* » qui, littéralement traduits du patois local, signifient « lieux d'extraction de graviers ». A l'origine et comme rapporté dans la délibération du conseil municipal ci-après ce lieu-dit était dénommé « Gravière ».

A noter que la somme produite par l'adjudication était destinée d'une part à la prise en charge des indigents de la commune et d'autre part au bureau de bienfaisance (actuellement le CCAS).

De nos jours il ne subsiste que deux excavations, la troisième ayant été ensevelie par l'autoroute A406.

SCENE DE PECHE A LA « GRAVIERE » DANS LES ANNEES 1930

Sur ce cliché figurent de gauche à droite : Léon CHAFFURIN, Alexis DAUBOURG, un personnage non reconnu, Tony BROYER et Auguste COCHET



De gauche à droite sur cette barque : Claude BROYER, Tony BROYER et Louis SERVIGNAT



A THURIGNAT

**Clément MERCIER présente sa prise exceptionnelle
d'une carpe de 35 livres en 1954**



Une autre technique, « la pêche au carré » qui était de rigueur à l'époque et qui perdure timidement de nos jours, était plus physique que la pêche à la ligne, mais facilitait bien le travail car il n'y avait pas à décrocher les poissons de l'hameçon.

Raymond DESPLANCHES en plein effort

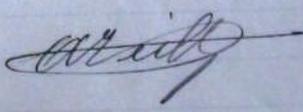


Jean Paul BUIRON avec une bonne prise



Avec l'aimable autorisation de Chantal et Eric et les prises de vues d'Éric

Délibération de 1935 attribuant le droit de pêche de la Gravière à Léon CHARVET de Chavannes (signée par Armand VEILLE)

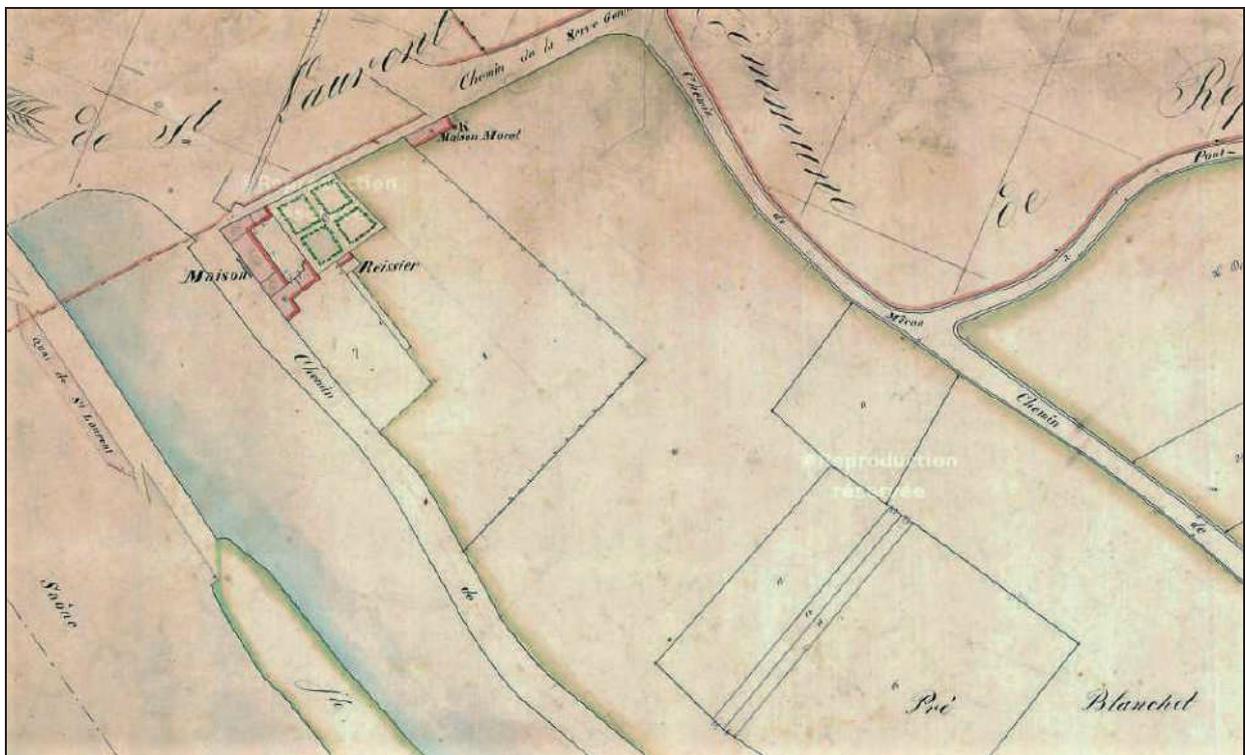
<p>DEPARTEMENT DE L'AIN ARRONDISSEMENT DE BOURG CANTON de Pont-de-Veyle MAIRIE de CROTTET OBJET de la délibération :</p>	<p>REPUBLIQUE FRANÇAISE. — Liberté - Egalité - Fraternité.</p> <p>COMMUNE DE CROTTET</p> <p>Extrait du Registre des Délibérations du Conseil Municipal</p> <p>SÉANCE DU <u>30 juin 1935</u></p>
<p>droit de pêche (adjudication)</p>	<p>Présidence de M. A. Veille, maire Présents : MM. Janin - Germain - Cochet Jm - Granger - Borgat - Guyenon Jm - Manigand H. Chambard Alb - Martin J. Absents MM. Rogier P. - Chaffurin.</p>
<p>1</p>	<p align="center">Le Conseil,</p> <p>Decide de mettre en adjudication aux enchères publiques le droit de pêche dans les creux au lieu dit "la Gravière".</p> <p>Approuve à nouveau et sans le modifier le cahier des charges établi en février 1931 - ci joint.</p> <p>Demande à Monsieur le Préfet de vouloir bien autoriser cette mise en adjudication à la date du 21 juillet et d'approuver le cahier des charges ci joint.</p> <p align="right">Pour copie conforme Le Maire,</p>
<p>Nombre de Conseillers en exercice _____</p> <p>Présents _____</p> <p>Votants _____</p>	<p align="center">  </p>
<p><i>Vu et approuvé BOURG, le 17 JUIL. 1935</i></p> <p><i>Le Préfet, a été avisé par le maire de la Gravière : l'adjudication est aux indigènes - droit de rouissage réservé Les frais afférents au B. de Bourgs - 4 ans de l. 8.37 - frais = l'adjudication -</i></p> <p><i>Après avoir reçu le de l'adjudication, après reçu sur cahiers négatifs, à 80 fr au profit de Charvet Léon de Chavannes. le 28.7.35 - 5 AOUT 1935</i></p>	<p align="right">  </p>

LE QUARTIER SAINT LAURENT

HISTOIRE

Lors de l'établissement du cadastre Napoléonien en 1834, le site consistait en une vaste prairie dite « Pré Blanchet ». Il n'existait que deux constructions, encore présentes de nos jours : la maison REISSIER (à l'angle des rues du Bon Lait et de La Prairie) et la maison MOREL (extrémité est de la rue de la Prairie).

Comme le montre le plan ci-dessous, initialement le territoire de la commune de CROTTET s'étendait jusqu'au cours de la Saône. Il existait une darse qui constituait la gare d'eau de St-Laurent-sur-Saône, longée par l'Île de la Réjouissance ; cette gare d'eau avait son extrémité au niveau des bâtiments du centre fiscal actuel. Il s'agissait d'un plan d'eau ouvert sur la rivière mais isolé des courants, ce qui permettait d'effectuer tranquillement approvisionnements et expéditions des marchandises échangées lors des marchés et foires qui se tenaient à St-Laurent-sur-Saône notamment sous les halles.



Plan cadastral dressé en 1834

En 1873 le conseil municipal de Crottet prend connaissance d'une délibération de la commune de Saint-Laurent-sur-Saône prise le 27 juin 1871 par laquelle son conseil sollicite « l'annexion d'une parcelle du territoire de Crottet contenant le hameau de la maison MARLE (ou REISSIER), le moulin de la Folie qui en est éloigné d'au moins un kilomètre et une certaine étendue de pré au midi dudit chemin de la maison MARLE ». Le conseil vote à l'unanimité le rejet total de cette demande ; il juge que le but de cette annexion est « un moyen d'équilibrer ses finances par l'accroissement de sa population et un agrandissement de territoire riche ». Il est soutenu dans cette démarche par les habitants majeurs du hameau de la maison MARLE (REISSIER) et du moulin de la Folie qui lui font parvenir une pétition d'opposition réalisée le 20 juin.

Le 11 juillet 1942 le Préfet de l'Ain ouvre une enquête publique concernant le rattachement du quartier St-Laurent à la commune de Saint-Laurent-sur-Saône (délibération de cette

commune en date du 9 avril 1942) à laquelle le conseil répond négativement en détaillant l'apport économique et financier de ce quartier à la commune (soustraction fiscale de 19 ménages et 4 commerçants et industriels et recul de la surface de vaine pâture).

Curieusement le 7 mars 1943, le conseil municipal prend connaissance d'une délibération du son homologue de Mâcon datée du 22 mai 1942 qui entérine le projet d'extension et d'embellissement de cette ville et qui prévoit notamment le rattachement du quartier St Laurent (et logiquement la commune de Saint-Laurent-sur-Saône mais ce n'est pas écrit). La chronologie nous permet de conclure que l'enquête publique faisait suite à ce projet. La réponse faite est claire : d'accord pour le projet d'urbanisme mais sans annexion ; s'il est décidé de passer outre, Crottet demandera une compensation financière perpétuelle égale à la somme payée à ce jour par les habitants du quartier. Le maire de l'époque, Edouard GRANGER, évoque même un recours auprès du Conseil d'Etat. Ces projets sont d'ailleurs restés sans suite.

Au déclin de l'activité commerciale du port de Saint Laurent, la darse est tombée en désuétude et dès lors, a commencé son comblement par tout ce qui pouvait être enfoui, y compris les ordures ménagères de la ville de Mâcon qui ne s'est pas privée de cette utilisation « facile ». Ceci n'a pas été sans conséquences environnementales ; le 12 octobre 1932 le conseil municipal demande au Préfet d'intervenir auprès de la municipalité de Mâcon pour non-respect de l'article 4 de l'arrêté de 1926 qui précise que les dépôts d'immondices réalisés par cette ville dans l'emplacement de l'ancienne gare d'eau doivent être recouverts afin d'éviter l'insalubrité et demande même le retrait de cette autorisation (il n'est pas évoqué la suite donnée à cette requête). De plus, dès qu'un usager enflammait son apport sans surveillance, les riverains étaient souvent conduits à appeler les pompiers qui, on peut en sourire de nos jours, mettaient depuis Crottet un certain temps pour parvenir au quartier St Laurent notamment quand la prairie était inondée. Au final ce sont les pompiers de Mâcon qui intervenaient mais qui ont décidé un beau jour de facturer leurs prestations.



Les immeubles du quartier se reflètent dans la gare d'eau
A gauche on devine les apports d'immondices de Mâcon

En 1964, la commune de Crottet s'est donc décidée à se séparer de cette bande de terrain d'environ 6 hectares qui aujourd'hui est occupée par les équipements sportifs et la Gendarmerie de Saint-Laurent-sur-Saône.

A retenir que l'actuelle rue du Bon Lait était à l'origine le chemin de halage qui permettait à des attelages de *tracter* les embarcations qui desservait la gare d'eau de Saint-Laurent-sur-Saône.

DEVELOPPEMENT IMMOBILIER

1 - Un premier immeuble est édifié à côté de la maison REISSIER. Il s'agit d'un bâtiment de forme carrée avec au rez-de-chaussée un grand vestibule, une salle de billard, deux pièces d'habitation et deux étages de 6 pièces chacun plus de vastes greniers au-dessus (A5 et A7p), flanqué de plusieurs petits bâtiments.

2 - Un second immeuble de style maison bourgeoise comportant un rez-de-chaussée commercial et un étage d'habitation ; il est situé au sud du précédent.

3 - Enfin, un troisième bâtiment sur 3 niveaux, construit dans les années 1950 entre les deux immeubles sus-évoqués.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

CORDERIE

L'industrialisation du site a commencé par l'installation d'une corderie par Michel CHAMONARD, à l'écart de la maison REISSIER. Peu d'informations sur cette activité qui a dû être éphémère.

SCIERIE

Le 18 février 1879, Michel CHAMONARD vend les emplacements section A n° 7 et 8 pour 5 014 m² à Léon BOULAY qui y construit une scierie puis par la suite une parquetterie. Lors de l'importante crue de 1910 la scierie est largement sinistrée, perdant une partie de son stock emporté par le courant.



En 1918 Léon BOULAY et son associé Louis BRUCHON cèdent l'entreprise à des financiers belges, Messieurs Léon BOURGEOIS et Léon REYNAËRT. Les repreneurs ne devaient pas avoir la fibre industrielle car les installations sont saisies le 30 avril 1926 et vendues aux

enchères le 11 janvier 1927 au prix de 200 000 francs. Elles concernent les parcelles A7p-A8p et A10p pour une surface approximative de 12 500 m².

LAITERIE

L'adjudicataire des installations de la scierie est la SOCIETE LAITIERE MODERNE dont le siège est à LYON. L'immeuble n° 2 fait partie du lot ; le rez-de-chaussée abritera les bureaux et l'étage sera utilisé pour un logement.



Les bureaux et le logement à l'abandon



Ce même bâtiment actuellement habilement rénové et paysagé

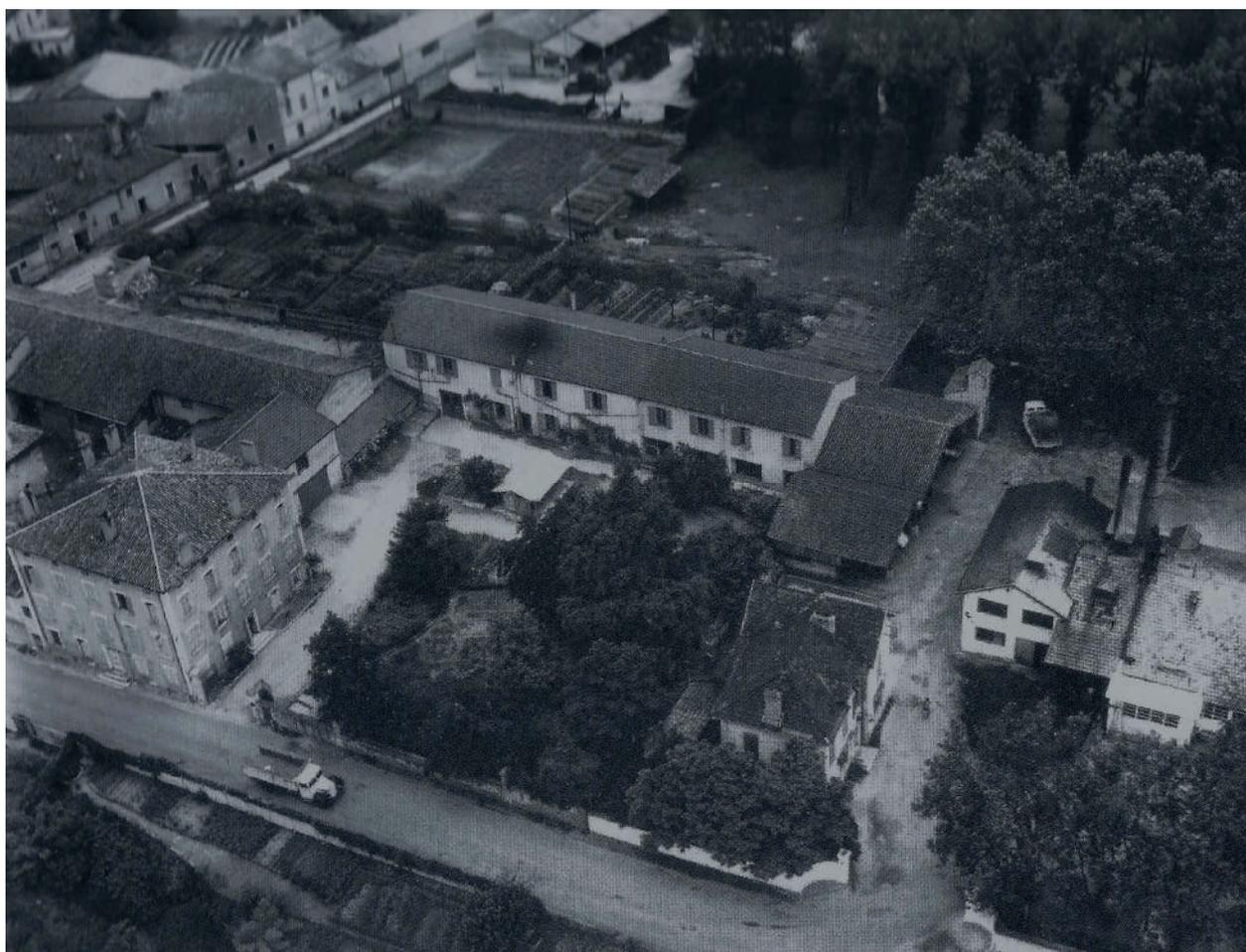
Cette société y a édifié une usine laitière communément appelée « Le Bon Lait » qui produisait notamment de l'emmental, du beurre et aussi de la poudre de lait destinée à l'alimentation animale.



L'usine abandonnée pendant sa démolition

IMPRIMERIE

Madame Elisabeth JAUBERT (née LAMBERT) a fait l'acquisition du tènement comportant l'immeuble n° 1 ainsi que plusieurs petits bâtiments en 1932 auprès des héritiers de Léon BOULAY. Elle cède le 13 mars 1937 ce tènement à Jean Marie COMBIER, industriel de Mâcon, qui se propose d'y transférer son usine d'impression de cartes postales logée jusqu'à présent à MACON mais de plus en plus à l'étroit. Il s'agit de la maison carrée avec dépendances et 3 550 m² de terrain (parcelles A6 et A6p) vendues 150 000 francs.



Vue aérienne du site Combiere vers 1940 ; à droite une partie de la laiterie
Au départ le bâtiment carré situé à gauche était destiné au logement du personnel.

Les éditions CIM (**C**ombier **I**mprimeur **M**âçon) se développent donc sur le site de Crottet en y édifiant plusieurs bâtiments contigus aux anciennes constructions.



M. COMBIER fait également construire dans les années 1950 un petit immeuble (n° 3) destiné à loger le personnel afin de le fidéliser. Ce bâtiment est toujours entretenu et occupé de nos jours.



Vue globale du quartier en 1987 (sur la droite la laiterie)

DECLIN ECONOMIQUE

LAITERIE

Cet établissement, créé à la fin des années 1920, et qui à son apogée employait une centaine de personnes, a changé plusieurs fois d'actionnaires : de « SOCIETE LAITIERE MODERNE » il est devenu le « BON LAIT » puis « VIVALP » pour être enfin intégré au groupe coopératif « SODIAAL ».

Cette dernière évolution lui sera fatale à cause de la nouvelle organisation imposée ; en effet, alors que les autres sites du groupe fermaient en fin de semaine, Saint-Laurent-sur-Saône travaillait en continu pour traiter les enlèvements du week-end.

Le surcoût salarial se traduit par un manque de compétitivité de l'entité au sein du groupe.

De plus, les approvisionnements de fin de semaine qui se réalisaient au moyen de citernes semi-remorques étaient compliqués de par la configuration des rues de Saint-Laurent-sur-Saône, non adaptées à cette circulation.

Enfin, lors des crues importantes de la Saône (1981 et 1983 notamment) l'usine a dû ralentir ou cesser provisoirement son activité car les effluents ne pouvaient pas être traités correctement.

Le site fermera définitivement en 1991 pour cause de normalisation des moyens de production. Suite à cette cessation d'activité, les installations laissées à l'abandon sont littéralement pillées.

Sollicités par le maire de Crottet, les services du SDIS préconisent la mise en sécurité par fermeture du site et la vidange des cuves de fioul.

IMPRIMERIE

L'entreprise est débordée par les mutations économiques et en 1982 est victime d'une grave défaillance de son installation informatique qui engendre des coûts insurmontables, et elle dépose le bilan le 30 novembre 1982.

Reprise en 1984 par M. CONDAMINE, professionnel aguerri, l'entreprise choisit de quitter les locaux qui sont mal adaptés car disparates. En effet, différents bâtiments de niveaux inégaux étaient reliés entre eux, créant une circulation difficile.

L'activité est transférée à Saint-Martin-Belle-Roche, le long de l'autoroute A6, dans des locaux neufs sous l'entité « EDITOR ».

Tout comme la laiterie, l'usine laissée à l'abandon est envahie de squatteurs.

CONCLUSION

Devant cet état de fait et notamment les risques qui en découlent, les collectivités publiques se décident de prendre en mains l'avenir de ces installations.

Il est ainsi créé un syndicat intercommunal qui regroupe les communes de Crottet, Grièges, Replonges et Saint-Laurent-sur-Saône, et qui négocie l'achat des deux sites, leur démolition et la remise en état des terrains.

Le site « BON LAIT » est acquis le 11 juillet 1998 au prix de 130 000 francs pour une surface de 19 337 m². La dépollution « fioul » aura coûté 257 680 francs HT...

Le site COMBIER est acquis le 15 janvier 1999 au prix de 150 000 francs pour une surface de 4 883 m².

La démolition est traitée au forfait global à 663 000 francs TTC. La maison abritant initialement les bureaux de la scierie puis de la laiterie ainsi qu'un logement à l'étage, échappe à la démolition et est vendue à un particulier qui procède à sa rénovation pour l'occuper.

Coût final 143 760 € réparti sur les 4 communes qui restent propriétaires du surplus de terrain (22 000 m²), net de cessions.



Vue actuelle du site

AVENIR DU SITE

Grâce à la présence mitoyenne de la zone remblayée suite au creusement du canal de dérivation, il avait été imaginé entre autres, par les élus de l'époque, d'implanter un établissement d'études supérieures qui aurait ainsi été situé à mi-chemin entre Lyon et Dijon.

Sans être trop avancées, les démarches entreprises avaient reçu un bon accueil de la part de l'Administration, peut-être un peu moins chaleureux par Mâcon qui souhaitait garder ses classes de BTS.

La modification des limites du Plan d'Exposition aux Risques Inondation, basées sur la cote de la crue de 1840, ayant rendu les terrains inconstructibles, tous les projets ont été abandonnés.

En date du 17 février 2014 la dissolution du SIVOM (syndicat intercommunal à vocations multiples) DU VAL DE SAONE est entérinée par son conseil d'administration.

Comme le montre le cliché ci-dessus, la végétation reprend lentement le dessus...

Sources : archives communales ; archives départementales ; archives du SIVOM du Val de Saône ; témoignage de Robert BEGUET, ancien cadre salarié de SODIAAL et Marc SAUVAGEON qui a réhabilité la maison sauvegardée.

LES MARES AU SIECLE DERNIER

- ORIGINE DES MARES -

De temps immémoriaux et au moins depuis plus de 500 ans, l'homme a créé ou laissé se former des petites étendues d'eau peu profondes, généralement d'une surface de moins de 1.500 m² et d'une profondeur de moins de 2 mètres, sur des terrains imperméables qui empêchent l'infiltration ; seuls l'évaporation et les prélèvements peuvent les assécher.

Leur alimentation est qualifiée de non-pérenne car assurée principalement par le ruissellement des précipitations ou encore par la remontée du plafond de la nappe phréatique, plus rarement par un cours d'eau. Ainsi l'eau y est généralement stagnante provoquant parfois un écosystème « lentique » (végétation de couleur verte qui recouvre certaines mares) pour les surfaces pas ou peu utilisées (par exemple celle de la Carrière).

Dans notre région le cadastre a souvent restitué l'implantation des mares sous le terme de « *serve* ». Il faut ici souligner que le terme « *serve* » est à rapprocher de « servitude » car l'eau y était captive, ne s'évadant dans le réseau de fossés que lors de précipitations importantes ou de crues de la Saône qui provoquaient une hausse de la nappe phréatique, donc était constamment à disposition. Plus familièrement on les appelait « *botasses* ».

Le réseau des mares de CROTTET est généralement issu de la main de l'homme car l'érosion du sol était insuffisante ; de plus pratiquement chaque quartier, voire chaque ferme se devait d'entretenir une mare afin de subvenir aux besoins qui seront exposés dans le chapitre ci-après.

A CROTTET toujours, les excavations situées entre la route de Replonges et la prairie sont désignées sur le cadastre sous le terme de « *serve* » (Grôves, Bois Rouge, Les Ormets, Les Léchères, Gonin, En Livenoud, Les Vesseries, ...). Elles étaient principalement issues de sites d'extractions de gravier.

Celles situées en remontant vers le bourg trouvaient quant à elles leur origine dans l'extraction du « *pisé* » (terre destinée à construire les murs).

- UTILITE -

Autrefois vitales pour les agriculteurs et même pour les autres habitants, notamment là où les cours d'eaux sont absents et la nappe peu accessible, les mares ont longtemps été des réserves d'eaux pour :

- le bétail
- la volaille
- la lessive
- la cuisine
- la vaisselle
- la toilette
- la lutte contre les incendies et sécheresses.

De façon plus industrielle elles furent également lieux de :

- rouissage du lin et du chanvre
- réserves d'eau pour les forges
- bassins pour l'assouplissement des osiers destinés à la vannerie
- viviers et activité piscicole.

- RESEAU -

Un recensement effectué au cours des années 1950 restitue un nombre de plus de 30 mares sur les versants sud et ouest de CROTTET.

D'une manière générale, après avoir persisté dans les zones pâturées où l'élevage hors sol n'était pas trop développé, leur nombre a fortement régressé sur la fin du 20^{ème} siècle, notamment depuis le développement du réseau de distribution d'eau potable domestique. La réalisation du réseau de CROTTET a commencé en 1962.

La crainte sanitaire tant pour l'homme que pour le bétail a eu raison de cet écosystème, ce qui est dommage car le défaut d'entretien des mares et fossés, la pollution croissante et une urbanisation désordonnée ont conduit à l'abandon et le comblement progressif de tous ces sites.

LES DIFFERENTES MARES SIGNIFICATIVES EXISTANTES A CE JOUR



Aux Meuniers



Bois Rouge



Les Léchères



Mussiat



La Carrière (mare lentillée)



Les « Groves »

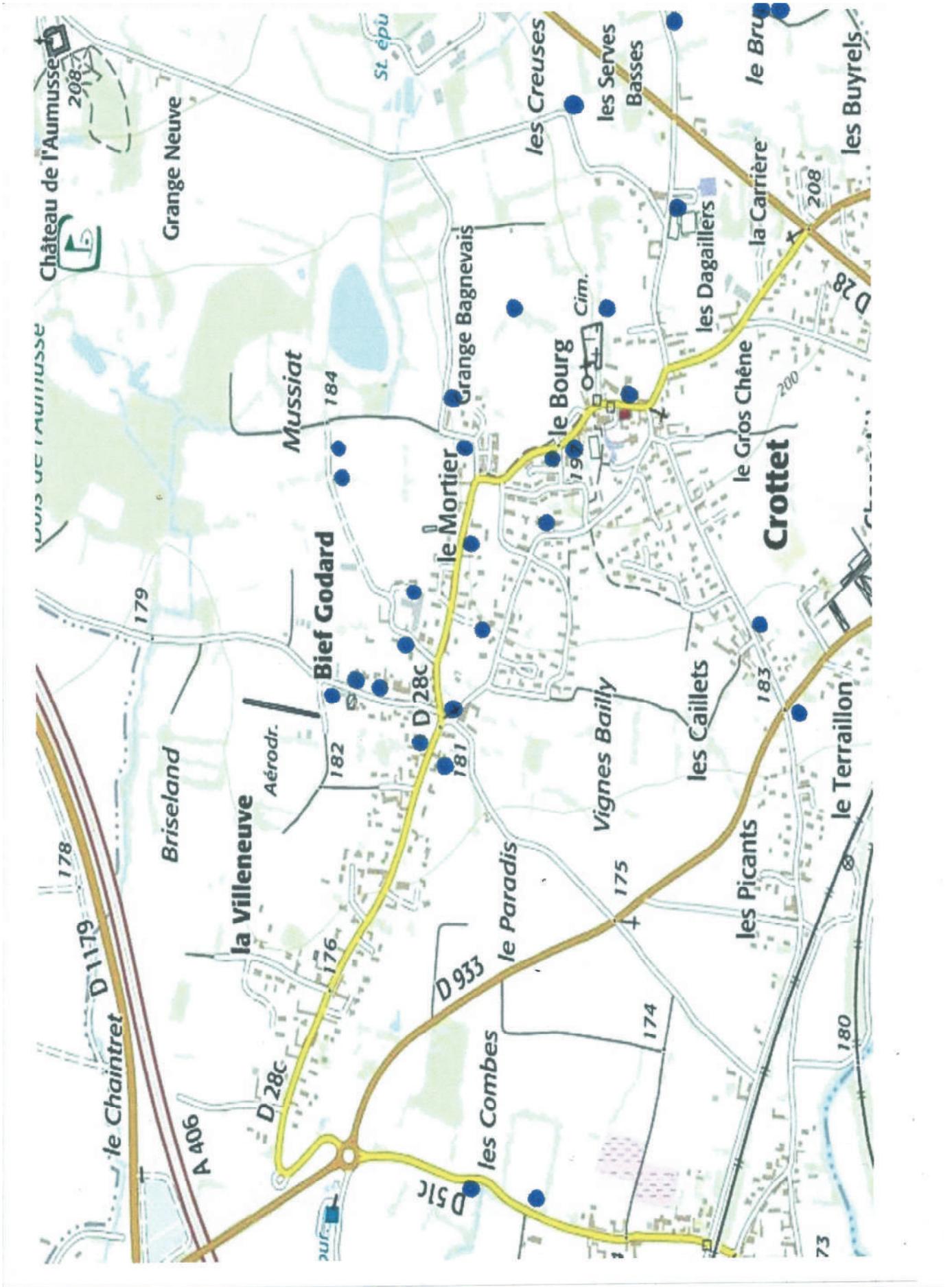


Pompe à bras utilisée par les pompiers de CROTTET au début du siècle dernier (elle a été remplacée par une motopompe en 1949)



Premiers essais de la motopompe à Thurignat en présence de M. GRANGER (maire)

Ci-après carte d'implantation des mares à CROTTET en 1950



Les points bleus représentent une mare



DNE SARL NCD
TRAVAUX PUBLICS

Pour vos TRAVAUX extérieurs, abords piscines, terrassement, assainissement, bordures, pavés, enrobés....
DEVIS GRATUIT SUR RDV.
Tél. : 06 60 35 56 68 - Mail : ncd.tp@bbox.fr
126, rue des Burtins - 01290 CROTTET

CHAUFFAGE
TOUS SYSTEMES
PLOMBERIE • SANITAIRE • ZINGUERIE
ENERGIES RENOUVELABLES



01290 CROTTET
Tél: 03.85.31.51.92
sarlcochetpatrice@wanadoo.fr







EURO REPAR
CAR SERVICE

Garage Relais de la Samiane
Entretien réparations toutes marques
138, rue de Pont de Veyle
01290 CROTTET
Réparateur Agréé
Tél. 03 85 31 73 99 - Fax 03 85 31 74 02
cyrille.oddoux@wanadoo.fr

LES FERMETURES BRESSANES 

SAS au capital de 150.000 € - Président : Roger MANIGAND
Siège social : 8 rue de la Madone - ZAC des Platières
71000 SANCE
Tél. 03 85 39 01 46 - Fax 03 85 38 83 91

2 sites de production robotisés sur 4.500 m2
Fabrications : Fenêtres en PVC et alu - Volets roulants
Portails - Stores



Electricité générale - Industrielle - Eclairage public
Tél. 03 85 31 06 92
Fax 03 85 31 12 37
contact@arelec01.fr

119 Grande Rue
01380 Saint André de Bage

ELECTRICITE GENERALE / ELECTRICITE INDUSTRIELLE
ECLAIRAGE PUBLIC - AUTOMATISME
DEPANNAGE - MAINTENANCE
DOMOTIQUE - ENERGIES RENOUVELABLES



SARL CUMP
ZA La Fontaine
01290 Crottet
03.85.31.59.26

Fabrication de cuve et réservoir sur mesure :
Alimentaire, eau usée, eau noire, phyto et acide.
Usinage Plastique PEHD, PP, POM, Polyamide,
Polycarbonate, etc.
Pour Professionnel et particulier.

SARL BL CARRELAGE
Faïence - Pose de pierres - Carrelage - Chape liquide

Lionel LONGEPierre
06 80 14 79 56

299, chemin des Piquants - 01290 CROTTET
Tél. 03 85 33 36 52 - Fax 03 85 23 02 08
Mail : bl.carrelage@orange.fr



CENTRE-EST
Toute une banque
pour vous

La diffusion gratuite de la présente brochure a été rendue possible notamment grâce à l'implication financière de nos partenaires dont l'enseigne et les coordonnées figurent ci-dessus. Merci de leur accorder votre confiance !