

À la suite de la publication en juin 2025 de l'ouvrage Flacé au fil des siècles, retraçant l'histoire de l'ancien village de Flacé, devenu quartier de Mâcon, les Études flacéennes proposent de développer certains aspects ou points précis de l'histoire de Flacé, de manière périodique.



Une voie rapide qui traverse Mâcon : l'autoroute urbaine

par Florian Reynaud

Dans les années 1960 et 1970, l'urbanisation du Nord de Mâcon prend forme et se concrétise, notamment sur le territoire de Flacé, annexé à la ville en 1965. Un autre projet est associé à ces constructions, mais qui concerne aussi Mâcon dans son ensemble, ainsi que Charnay. Il s'agit de l'autoroute urbaine censée traverser la ville du Nord au Sud, parallèle à l'autoroute A6 et à la route nationale du bord de Saône. Toutefois cette idée ne sera, elle, qu'en petite partie réalisée.

Un contexte favorable à la multiplication des voies

En même temps que les réflexions sur le tracé de l'autoroute A6 et celui de la RCEA, l'idée émerge à Mâcon d'une autoroute urbaine, dans les années 1960. La route Centre-Europe Atlantique ou RCEA est évoquée dès 1954, notamment par Louis Escande, maire de Mâcon, et Georges Rougeron, président du Conseil général de l'Allier. Les premières sections sont ouvertes dans les années 1960, et le projet est poursuivi dans les années 1970, dans un contexte national de

développement du réseau routier. Les tronçons de l'autoroute A6 qui passent par Mâcon sont quant à eux terminés en 1969 et 1970, à la toute fin d'un projet commencé entre Paris et Lyon en 1953.

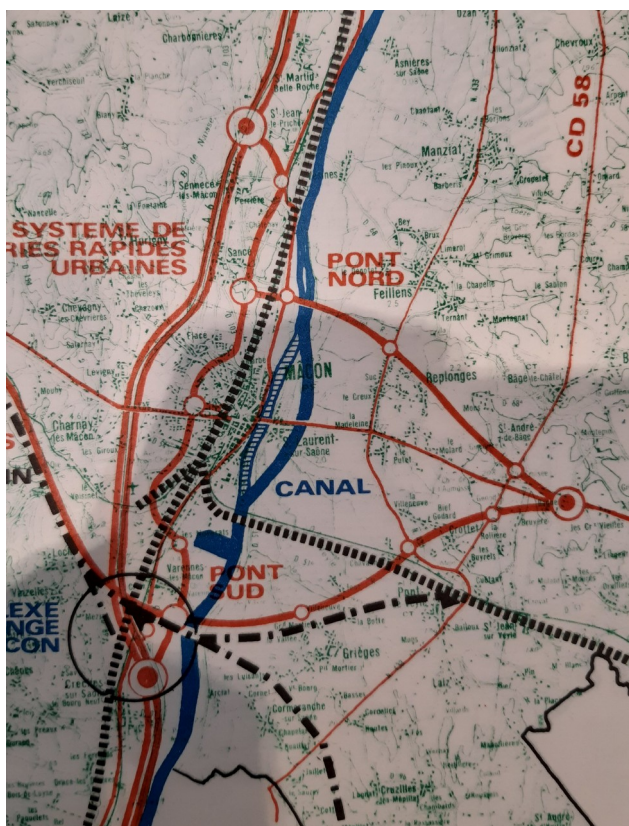
La construction de l'autoroute suscite des réflexions d'urbanisation, notamment pour la création d'une ZAD (Zone d'aménagement différé), près de l'échangeur Nord de l'A6. Ce sont 885 hectares qui sont concernés. On consulte en 1964 les conseils municipaux de Flacé, Sancé, Saint-Jean-le-Priche, Sennecé-les-Mâcon, Saint-Martin-Belle-Roche. La Ville de Mâcon soutient le projet, de même que Sennecé-les-Mâcon et Saint-Martin-Belle-Roche. En 1965 l'avis de Flacé n'importe plus, comme la commune est totalement (et définitivement) rattachée à Mâcon. Un décret du Conseil d'État est demandé pour passer outre d'éventuelles réticences.

Aujourd'hui Schéma de cohérence territoriale (SCoT), c'est en mars 1971 le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), type de document institué en 1967, qui présente, dans l'aire d'urbanisme de Mâcon, les infrastructures routières envisagées (AD71 : 1358W128), dont,

passant au coeur de Mâcon, l'autre projet de l'autoroute urbaine.

Celle-ci doit partir de la sortie Nord de l'A6, contourner Sennecé et Sancé par l'Est, puis les nouveaux quartiers Nord de Mâcon par l'Ouest, pour rejoindre le rond-point de Neustadt, sur lequel on installe un viaduc afin de le survoler, puis rejoindre l'hôpital. Ensuite la route doit rejoindre la rue de la Coupée, à Charnay, puis traverser Bioux et retomber sur la RN6 aux Noyerats pour continuer jusqu'à Crêches et la sortie Sud de l'autoroute (finalement située plus au nord, à l'ouest des Noyerats).

Tandis que l'urbanisation de la zone Nord avance, pour un ensemble quasiment achevé en 1974-1975, le projet d'autoroute urbaine, lui, pâtime, tout au long de la décennie. Le rond-point de Neustadt a été aménagé en 1970, pour faciliter un accès rapide et facile vers l'hôpital, avec une voie achevée ensuite pour l'inauguration du centre hospitalier en 1975. Puis on prévoit une subvention pour une « rocade Est-Ouest – Section Hôpital RN79 », vers le Sud à Charnay. De l'hôpital, on veut rejoindre le rue de la Coupée, en traversant le quartier charnaysien de la Teppe, ce qui ne sera pas fait.



Projets de voies en mars 1971
(AD 71 : 1358W128)



Visualisation du projet de viaduc sur un autre projet de route vers l'ouest (AM Mâcon : 20W232)

On note toutefois que cette option est une hypothèse basse, tandis qu'on trouve en hypothèse haute le « contournement Sud de Mâcon avec déviation RN6 à Varennes-lès-Mâcon ». Après la réalisation de l'A6, ce sont ainsi les contournements par l'A40 et l'A406 qui se dessinent, tandis que les grandes voies urbaines n'en resteront, pour l'essentiel, qu'aux esquisses. L'A40, contournement Nord, est réalisée dès 1978. La déviation Sud, quant à elle, sera réalisée près de 30 ans plus tard, en 2008-2009, non pas au sud du lac de Chassagne comme prévue initialement, mais au nord, entre le lac et la darse située à l'embouchure de la petite Grosne .



*Projet initial de contournement Sud
(AD71 : 2225W39)*



*Projet de tronçon d'autoroute urbaine entre l'hôpital et
la Coupée (AD71 : 2225W39)*

Oppositions et soutiens s'affrontent (juin 1973-juin 1974)

Après le schéma présenté en 1971, le projet d'autoroute urbaine semble se concrétiser. Il est ainsi présenté dans le bulletin municipal en mai 1973. Mais une opposition se met en place, notamment à travers un comité de défense contre ce projet, présidé par Philippe Pernin, qui réside au 14 de la rue des Glycines, « 71000 Mâcon-Flacé ». Établissons-en le récit, pendant une année, de juin 1973 à juin 1974.

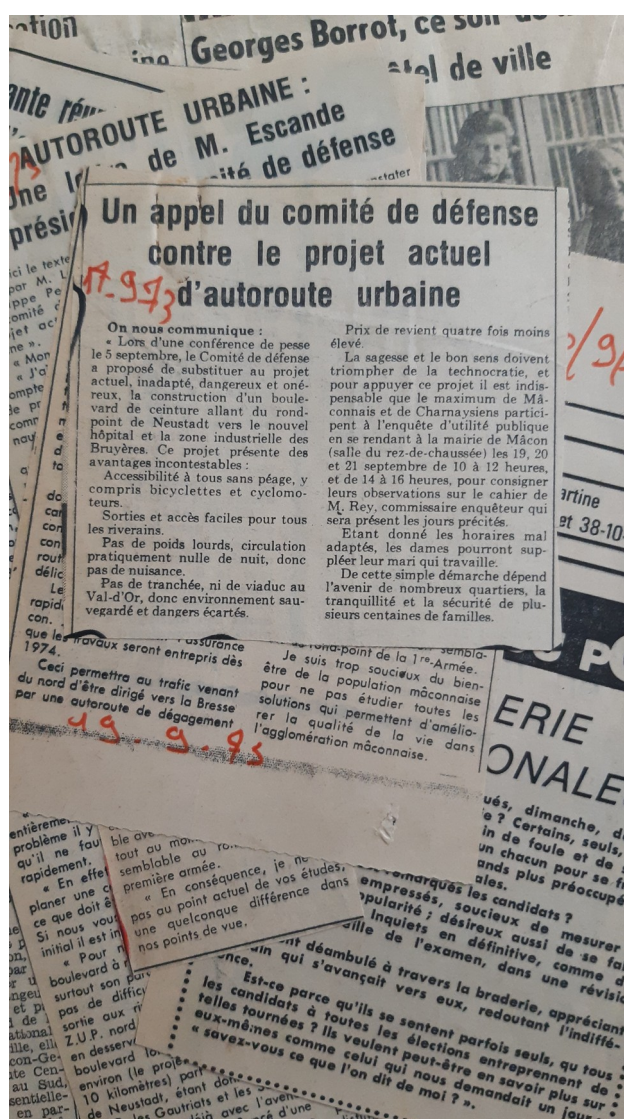
Le 13 juin 1973, une réunion de ce comité se tient en mairie annexe de Flacé, avec la présence de l'adjoint au maire de Charnay, M. Courbouleix, et du maire de Sancé, M. Yves Hall. La veille le comité a fait publier un premier communiqué dans le *Progrès*, pour une modification du tracé de cette autoroute, et contre le viaduc sur le rond-point. Cette action d'opposition par communiqué n'est pas du goût de Louis Escande, maire de Mâcon depuis 1953 (et qui quittera cette fonction en 1977).

Le 18 juin, le maire de Mâcon s'adresse à la presse, non pas pour s'adresser à la population, mais pour transmettre une lettre qu'il a reçu des riverains du boulevard des 9-Clefs, qui sont favorables à l'autoroute urbaine (avec 21 signatures). Ces riverains disent avoir appris avec étonnement la constitution d'un comité qui s'y oppose, comme c'est alors selon eux le boulevard des 9-Clefs qui sert d'autoroute nord-sud en ville, avec nombre de poids lourds et voitures, avec des embouteillages importants aux heures de pointe, avec ainsi selon eux la nécessité d'une grande voie pour dévier la circulation, sans possibilité d'élargir le boulevard des 9-Clefs, en l'état, à chaque extrémité. L'article paraît le 23 juin dans le *Courrier de Saône-et-Loire* sous le titre « Le passage de l'autoroute urbaine : Tous les Mâconnais n'ont pas le même point de vue ».

Le comité répondra comprendre leur point de vue, mais sans qu'il soit justifié selon lui de reporter le problème du boulevard des 9-Clefs sur une autre voie, tout comme le comité de défense des riverains de la RN6 ne demande pas que les poids lourds passent par Flacé. Ce sont ainsi trois comités qui doivent cohabiter dans leurs problèmes respectifs de circulation.

Une réunion publique d'information organisée par la Ville de Mâcon a lieu le 4 juillet 1973, avec alors une opposition explicite par Pernin vis-à-vis de cette autoroute urbaine. Le 10 juillet 1973, le Parti communiste (PC) mâconnais prend position, avec l'expression d'Eugène Cureau, membre du bureau fédéral du PC, Guy Thivent, responsable du Parti communiste de Flacé, et Yves Pagnotte, secrétaire du PC de Mâcon. Ils se disent favorables à la construction d'une autoroute urbaine, au regard du développement de la ville, mais à condition d'une procédure démocratique, d'un dialogue, mais aussi d'une gratuité. C'est surtout la méthode de la majorité que les trois individus regrettent, davantage semble-t-il que le projet lui-même.

La mairie de Charnay reçoit une copie du courrier adressé au Ministère de l'Équipement, du 1^{er} août 1973, par le « Comité de défense pour la modification du tracé d'autoroute urbaine », avec une pétition de 546 signatures contre le tracé prévu, notamment contre le projet de viaduc. On y met en avant la dangerosité de ce nouveau trafic de transit et on demande une table ronde rapidement. En septembre 1973, dans un courrier à Pernin, le maire de Charnay, Pierre Lachamp (maire divers droite de 1963 à 1983), se garde de prendre



Articles relatifs à l'opposition contre l'autoroute urbaine (AM Charnay-lès-Mâcon : 1061)

position, précisant que le Conseil municipal de la ville n'a pas eu l'occasion de se réunir encore pour en discuter. Lachamp est sollicité par Pernin en tant que maire de Charnay, mais aussi et peut-être surtout en tant que candidat pour être conseiller général. Il y a une nouvelle réunion du comité en mairie annexe de Flacé le 5 septembre 1973, et Pernin y fait une conférence de presse, avec un communiqué ensuite dans les journaux le 17 septembre. Louis Escande y répond via la presse le 20 septembre, ne voyant plus de divergences entre eux, d'accord pour une fontaine sur le rond point de Neustadt, d'accord pour que l'autoroute prévue en plaine de Bresse, future A40, soit une première étape à la décongestion de Mâcon.

Philippe Pernin, à travers son action, à travers les courriers et documents que nous avons à disposition, montre toute une méthode de réseau, de pressions, avec une population non négligeable avec lui. On note aussi sa tendance « complotiste », quand il estime à plusieurs reprises qu'il existe une pression sur les médias pour ne pas traiter le dossier, ce qui paraît une théorie étrange *a posteriori*, quand on lit les articles. Il s'adresse au Ministre Philippe Malaud en septembre et octobre 1973, alors Ministre de l'Information, puis en janvier 1974, alors Ministre de la Fonction publique, lui demandant une audience, avec une correspondance entre le Ministre et le Maire de Mâcon à la suite (Malaud restant membre du gouvernement de Pierre Messmer jusqu'en mai 1974). Philippe Malaud est un Républicain indépendant, mais sans opposition à Louis Escande dans ce projet ; il est par ailleurs Président du Conseil général de Saône-et-Loire (1970-1979) et maire de Dompierre-les-Ormes (1965-1983), prédécesseur de Jean-Patrick Courtois à ce mandat (1983-2001), tout comme à celui de conseiller général.

Un courrier de Pernin au maire de Charnay en décembre 1973 donne des éléments intéressants, suite à une réunion privée du comité en mairie

annexe de Flacé, le 13 décembre, à laquelle était convié en particulier le maire de Charnay : ainsi apprend-on que Pernin avait de mauvaises relations avec Escande, mais que celles-ci sont cordiales depuis septembre 1973 autour de ce dossier, Escande ayant remercié Pernin de lui avoir montré des problèmes qu'il n'avait pas eu l'occasion de repérer, notamment dans un contexte financier difficile pour la Ville de Mâcon. Il parle du soutien du député socialiste de Chalon Pierre Joxe, qui commence tout juste sa carrière politique. Pierre Joxe pose effectivement la question au Ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, le 21 juin 1973, mettant en avant le problème des poids lourds et camions-citernes qui traverseraient le centre urbain, tandis que la position officielle du gouvernement à ce sujet est le contournement des agglomérations ; Joxe signale aussi les « nuisances qu'apportera aux riverains la pose d'un viaduc de 150 à 200 mètres qui franchira le rond-point de Neustadt et du Val-d'Or au ras des toitures d'un lotissement récent », en outre le fait que cette voie importante passerait à proximité immédiate d'un hôpital. Le Ministre répond qu'il s'agit d'une voie rapide, pour desservir la ville, et pas d'une voie d'évitement, le trafic de transit devant passer par l'A6 ou la RN6, en précisant que l'organisation de la voie, qu'il appelle tout de même « boulevard de ceinture », n'est pas encore arrêtée. Pierre Joxe n'apparaît plus ensuite dans ce dossier, quand bien même il est député de 1973 à 1984. Pernin indique aussi dans son courrier qu'il a des contacts avec les services de Pierre Bellemare sur « Europe N°1 » (où Bellemare produit et anime le 11-13, de 1969 à 1986), mais finalement sans traitement médiatique, Pernin soupçonnant des pressions à ce sujet...

Dans un document de janvier 1974, Pernin ne manque pas de colère contre celui qui est maintenant l'ex-directeur des équipements, M. Robin : « À propos de ce dernier, j'ai contacté G. Gorsbault chef d'agence du 'Progrès-Dauphiné'

pour lui demander où il avait trouvé que l'intéressé avait bénéficié d'une 'flateuse promotion'. Il était très ennuyé car c'est une information qu'ils avaient reçue d'Autun et qu'ils n'ont pas pris la peine de vérifier. En réalité Mr Robin a été relevé de ses fonctions et muté comme chef de service à l'Inspection de l'Équipement. C'est la voie de garage et il n'a jamais été nommé ingénieur général. » Il indique qu'une audience est demandée avec le nouveau directeur, M. Bosc. Selon ce qu'il a vu avec Escande, les coûts sont très élevés, pour ce tronçon comme pour celui du sud, 20 milliards sur trois ans que la ville n'est pas en capacité de financer, même subventionnés à 50 %. En avril 1974, il continue. Il se plaint que la réunion d'une table ronde qu'il avait demandé, qu'il avait cru avoir obtenue de M. Mariotte, conseiller général et 1^{er} adjoint au Maire, n'ait pas eu de concrétisation. Il indique avoir échangé avec M. Bosc, nouveau directeur départemental de l'équipement, qu'il dit ouvert au dialogue. Il demande notamment, en particulier de la part des résidents du Val d'Or, si la suppression du viaduc du rond-point de Neustradt est bien actée, comme un article du *Moniteur* du 2 février 1974 a pu raviver les inquiétudes. Toutefois, en réalité, cet article n'acte rien, mais avec un propos évasif du



Projet alternatif du comité, en 1974
(AM Mâcon : 20W244)

Ministre Philippe Malaud, avec selon Pernin une forme de secret dans tout l'aménagement en cours, avec des pressions sur les journaux locaux afin qu'ils ne traitent pas de cette affaire. Il réitère en fin de courrier sa demande de table ronde.

Pernin demande en somme un projet moins important, contre ce qu'il appelle une tranchée de dix kilomètres dans Mâcon, avec plutôt selon lui différentes voies à aménager entre elle pour permettre une circulation fluide, avec des feux tricolores, sans idée d'autoroute urbaine. Le comité propose même une alternative, avec l'idée d'un « boulevard de ceinture » qui joindrait le rond-point de Neustadt à la rue Jules-Révillon qui est en cours d'aménagement au nord de la rue de la Liberté.

Une réunion publique a lieu le 7 juin 1974, relatée par le *Courrier de Saône-et-Loire*. Le journaliste, P. Touzot, relève l'établissement d'un dialogue, après une « guerre des communiqués ». Il observe que les opposants ne sont pas précis dans leur propos, et qu'Escande a eu le mérite d'annoncer que le viaduc ne serait pas édifié. Le journaliste indique les deux chantiers prioritaires, la RCEA et la desserte du nouvel hôpital, auxquels il ajoute le « turbotrain ». Au-delà de l'autoroute urbaine, Escande précise que le pont Sud à hauteur de l'île de Varennes-les-Mâcon viendra par ailleurs décongestionner une partie du trafic. La voie prévue sous la rue de la Liberté obligeant la fermeture de cette rue pendant quatre mois, la question d'une indemnité aux commerçants est posée, mais sans possibilité légale de le faire pour la municipalité, la Chambre de commerce et d'industrie se tenant à disposition des commerçants pour étudier la question. Les colonnes de la presse prennent quelque peu le parti de la majorité politique, mais dans le *Progrès* et le *Dauphiné libéré*, qui partagent un même texte, le propos lui est encore davantage favorable, parlant d'abord de « la poignée de Mâconnais » assistant à la réunion, avec ensuite une question posée comme

résumant la pensée du média : « Comment, en effet, ne pas léser certains intérêts particuliers lorsque l'on œuvre pour le bien commun ? »

Dans des notes retrouvées sur cette réunion, le sujet noté est sommairement la « construction de la route urbaine express (section desservant le nouveau centre hospitalier du carrefour de Neustadt au nouvel hôpital en particulier) », avec 40 habitants du quartier de Flacé. Escande « précise que la construction du viaduc au dessus du carrefour est définitivement abandonnée » tout en insistant sur la priorité d'une desserte de l'hôpital, avec ensuite une section prévue vers la Coupée, puis plus tard vers la gare du « turbotrain » selon son emplacement (pas encore arrêté).

Plusieurs habitants, d'abord Pernin, s'expriment pour regretter le projet, les constructions, mais aussi la fermeture pendant quatre mois de la rue de la Liberté sous laquelle passe le tronçon. La réunion ne dure qu'une heure. La fin des travaux, notamment la construction achevée du pont, donnera l'occasion d'une joie des commerçants, dansant dessus, exprimant leur joie de retrouver leur activité, mais aussi leur amertume devant les pertes subies pendant le chantier.

Ce qu'il en reste

Le sujet continue d'être discuté ensuite, avec de nouveau un communiqué de la part du comité de défense en juillet 1977... Toutefois Louis Escande vient de quitter la mairie, et les nouveaux élus, avec notamment Michel-Antoine Rognard comme nouveau maire de Mâcon, ne souhaitent pas reprendre ce projet.

Le rond-point de Neustadt et le tronçon vers l'hôpital ont formé les prémisses de l'autoroute urbaine. L'alternance politique, la priorité sur d'autres voies, sur d'autres financements, et l'ampleur que ce chantier aurait représenté, ont eu raison de ce projet.

Toutefois plusieurs tronçons héritent de cette idée. L'autoroute urbaine a pu ainsi, dans la zone Nord de Mâcon, constituer deux pôles, à partir du rond-point de Neustadt, l'un vers l'Est, avec la rue du Vallon vers Marbé, aménagée dès les années 1970, l'autre vers le Nord, avec l'avenue René-Cassin, aménagée au début des années 1980 jusqu'à la limite avec Sancé. Si ces deux voies ne sont pas constituées comme « autoroutes urbaines », elles n'en ont pas moins, par leur largeur, la capacité.



*Avant/Après le tronçon du rond-point vers l'hôpital
(clichés IGN Remonter le temps du 1er jan. 1970 et du 29 juil. 1975)*

D'autres projets concernent alors Flacé, dans ces années 1960 et 1970, notamment pour une grande route qui traverse le village d'Est en Ouest, à travers le Vieux Bourg et sur l'Abîme. C'est plus bas la rue

de Flacé, de la place Gardon jusqu'à la voie ferrée, qui est réellement aménagée, initialement pour faire quatre voies, en 1975.



Les commerçants dansent la fin des travaux du pont (fonds Jacques Lafoy)

Sources :

Merci à Jacques Lafoy pour avoir conservé et transmis nombre de coupures de presse. Merci à Franck Métrot pour ses conseils avisés, et au personnel de la mairie de Charnay-lès-Mâcon pour avoir permis la consultation des archives municipales de la commune.

Archives départementales de Saône-et-Loire :

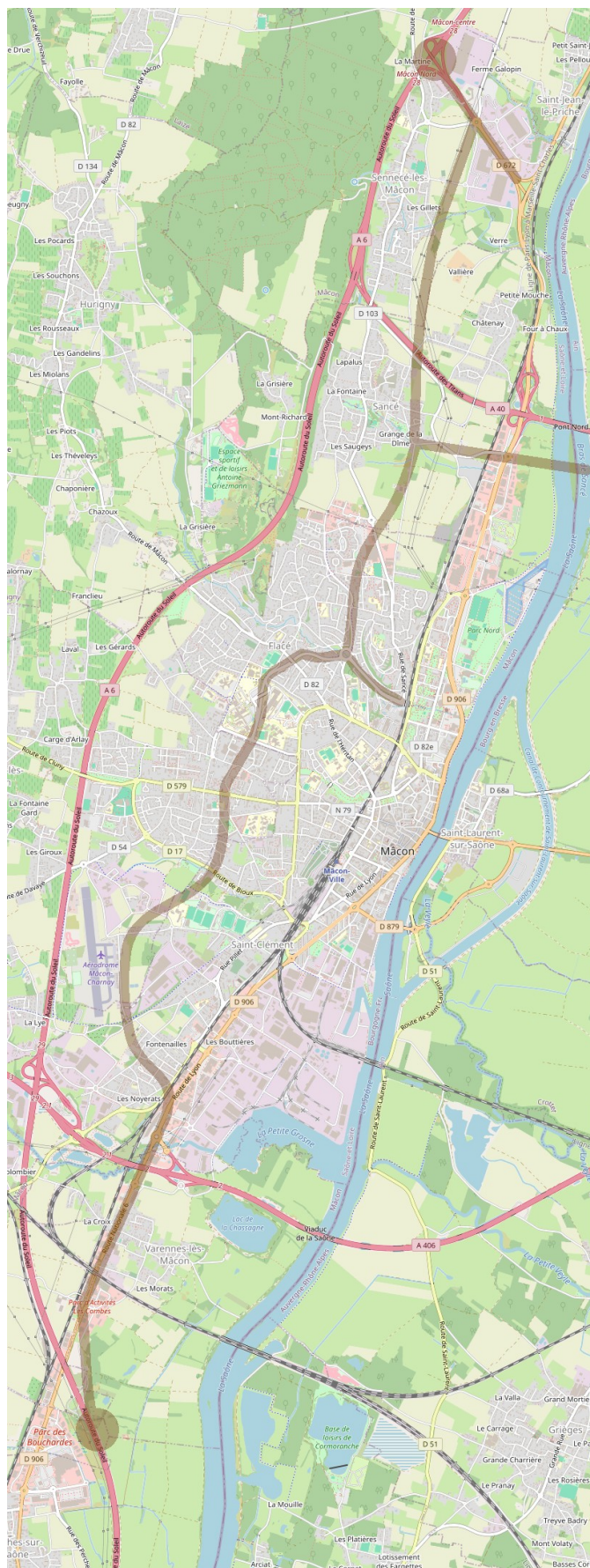
- 1358W128. Affaires administratives : dont Z.U.P. (nord) de Mâcon - Flacé (zone à urbaniser en priorité), aménagement, [...], plans, coupures de presse (1963-1971).
- 2225W39. Bureau de l'équipement et de l'urbanisme. Voirie urbaine (1972-1982)

Archives municipales de Charnay-lès-Mâcon :

- 1061. Comité de défense de l'autoroute urbaine (1973-1977)

Archives municipales de Mâcon :

- 10JEA1. Voirie (1844-1996)
- 20W232. 1960-1970. Plans.
- 20W233. Dossier d'agglomération (1970)
- 20W235. 1960-1972. Flacé, projet d'aménagement du bourg de Flacé et de ses abords Sud (1966).
- 20W244. Dossier sur l'aménagement de la Z.U.P. Nord Mâcon-Flacé en 1973-1974
- Revue municipale, novembre 1969, n°4
- Revue municipale, mai 1973, n°11



Annexe :
*Tracé de l'autoroute
urbaine, en surbrillance,
sur un fonds de carte
contemporain
(OpenStreetMap)*