

Le réseau urbain bourguignon : le poids du Val de Saône

Robert Chapuis

1994 - Revue de Géographie de l'Est 1994 – tome 34 n°2

Résumé — En Bourgogne se croisent, depuis longtemps, les voies de communications qui joignent la Méditerranée à l'Allemagne, à la Suisse et à la Grande-Bretagne. C'est le long de ces voies et à leurs carrefours successifs que se sont développées les villes bourguignonnes. Comme ces voies sont situées à la périphérie de la région, les réseaux urbains sont eux aussi périphériques. Ils s'organisent en quatre axes urbanisés. Celui de la vallée de la Saône est le plus important (600.000 habitants) avec sa capitale régionale, Dijon (230.000 habitants) et deux villes plus petites (Chalon-sur-Saône, Mâcon). Les autres axes urbanisés sont moins importants (200/250.000 habitants chacun) : vallée de l'Yonne avec Sens et Auxerre, Val de Loire où Nevers dépasse les autres petites villes, et la dépression de la Dheune-Bourbince avec les villes industrielles du Creusot et de Montceau-les-Mines.

SUMMARY - The urban network of Burgundy - For a long time Burgundy is at the junction of the roads from Mediterranean Sea to Germany, Switzerland and Great Britain. Burgundian cities have grown along these ways and their successive crossroads. As these ways are located in the periphery of the region, urban networks are also situated in this periphery. The cities are organized along four urban lines. The Saône valley is the most important urban line (600.000 inhabitants) with Dijon, the regional capital (230,000 inhabitants) and two smaller towns (Chalon-sur-Saône, Mâcon). The three other urban lines are less important (200/250.000 inhabitants each) : Yonne valley, where Sens and Auxerre are located, Loire valley where Nevers is more inhabited than others little cities, and the Dheune-Bourbince depression with industrialized cities as Le Creusot and Montceau-les-Mines.

Mots clés : BOURGOGNE, VAL DE SAÔNE, CARREFOURS, VILLES.

Key-words BURGUNDY, SAÔNE VALLEY, CROSSROADS, TOWNS.

Schlüsselwörter : BURGUND, SAÔNE-TAL, STRASSENKREUTZUNGEN, STADTE.

En Bourgogne se croisent, depuis des siècles, des voies venues du Sud (Méditerranée), du Nord-Est (Alsace, Allemagne et Suisse), du Nord (Lorraine, Luxembourg, Allemagne) et du Nord-Ouest (Bassin Parisien, Grande-Bretagne). Mais, comme l'a montré J.J. Bavoux, le carrefour n'est pas unique et il a donc migré au cours des siècles. C'est la configuration historique et actuelle de ce réseau de voies

de communications qui a fortement contribué à structurer le réseau urbain de la région et à lui donner son allure actuelle.

I. « RÉGION-CARREFOUR OU RÉGION DE CARREFOURS » ? (BAVOUX)

A. *Un carrefour migrant*

1) *Un carrefour ancien*

La route de l'étain au VI^e siècle avant J.C. et celle des foires au Moyen-Age sont passées par la Bourgogne. Dans la première moitié du XIX^e siècle, la région devient un véritable carrefour de voies d'eau qui relie la Saône à la Loire (canal du Centre), à la Seine (canal de Bourgogne), au Rhin (canal du Rhône-au-Rhin) ou qui raccordent la Seine à la Loire (canal du Nivernais). Le carrefour se situe alors vers Saint-Jean-de-Losne.

2) *Les aléas du carrefour*

La deuxième moitié du XIX^e siècle va imposer Dijon comme centre d'une étoile ferroviaire de premier plan. Mais, avec la montée en puissance de la route puis de l'autoroute, c'est la deuxième moitié du XX^e siècle qui donne aux carrefours bourguignons leur allure actuelle. Dans un premier temps, la capitale régionale est court-circuitée. L'autoroute A 6, entre Paris et Lyon, coupe par Beaune, où la rejoint l'A 36 venue d'Alsace, et c'est donc Beaune qui devient un carrefour routier de niveau européen. Le TGV lui-même coupe plus au Sud encore, par Montchanin et Mâcon, sans toutefois créer une nouvelle dynamique dans ces villes. Dijon, quant à elle, se raccorde difficilement par des bretelles à ces nouvelles voies.

3) *La recomposition actuelle*

Actuellement, la capitale régionale semble prendre une certaine revanche puisqu'y passe désormais l'A 31, venue de Luxembourg ; celle-ci reçoit, vers Langres, l'A 5, qui va bientôt toucher Paris, et sur laquelle s'embranchent, à Troyes, l'A 26 qui mène à Calais et au tunnel sous la Manche. En outre, l'A39 va, en 1994, relier directement Dijon à Dole, pour se prolonger le long du Jura et atteindre vers 1998 Bourg-en-Bresse, et donc doubler l'A 6. La capitale régionale compte bien également capter la connexion entre les futurs TGV Paris-Bâle et Rhin-Rhône.

Aujourd'hui cependant, ces réseaux présentent la particularité d'être d'inégale valeur et de se répartir inégalement dans l'espace régional.

B. *Des réseaux d'inégale valeur (fig.1)*

1) *Le réseau fluvial*

Le réseau fluvial est bien un des plus longs de France (1.050 km) mais seule la Saône, mise au grand gabarit, est une voie moderne. Le reste du réseau, resté au

gabarit Freycinet, n'a le plus souvent qu'un intérêt touristique et le canal à grand gabarit qui devrait relier la Saône au Rhin (ou peut-être à la Moselle) a jusqu'ici fait couler plus d'encre que d'eau, même si l'idée n'est pas abandonnée.

2) Le réseau ferré

La voir ferrée, par contre, conserve toute son importance (3e réseau français) et la colonne vertébrale reste, pour la région, la ligne PLM (Paris-Lyon-Marseille) sur laquelle sont greffées, à partir de Dijon, des lignes vers la Franche-Comté et la Suisse, vers la Lorraine et l'Allemagne, vers la Suisse et l'Italie, pour ne citer que les plus utilisées. Cependant, la position centrale de Dijon s'est dégradée pour le trafic voyageurs, avec la création de la ligne TGV directe qui met Paris à deux heures de Lyon. On remarquera toutefois que la ligne PLM reste essentielle pour le trafic de marchandises, ainsi que pour le trafic voyageurs de nuit, et que les rames TGV relient Dijon et Chalon-sur-Saône à Paris. En outre, la ligne TGV passe un peu en étrangère en Bourgogne, puisqu'elle n'intéresse directement que les gares de Montbard, Montchanin et Mâcon.

3) Le réseau autoroutier

Le réseau autoroutier, le quatrième de France, fait de la Bourgogne une des plaques tournantes du système européen. L'A 6, doublée par la RN 6, forme la colonne vertébrale du système. Cet axe essentiel voit passer 20 millions de véhicules par an entre Beaune et Chalon-sur-Saône, et Beaune est malheureusement presque aussi célèbre par l'accident qui fit plus de 50 morts que par son Hôtel-Dieu ! Sur cet axe viennent se greffer, comme on l'a vu, l'A 31, venue du Nord, mais qui draine également le Nord-Ouest, l'A 36, l'A39 et l'A 40 qui, de Mâcon file vers Bourg-en-Bresse et Genève.

La répartition spatiale de ces voies de communication fait apparaître de profondes inégalités.

C. Les réseaux périphériques

Les réseaux organisent en effet la région par sa périphérie : l'axe de la Saône se situe sur la bordure Est, celui de l'Yonne sur la périphérie Nord, celui de la Loire se localise sur les confins occidentaux ; les transversales, en dehors de celle qui unit Auxerre à Dijon ou Beaune, sont rares ou malcommodes.

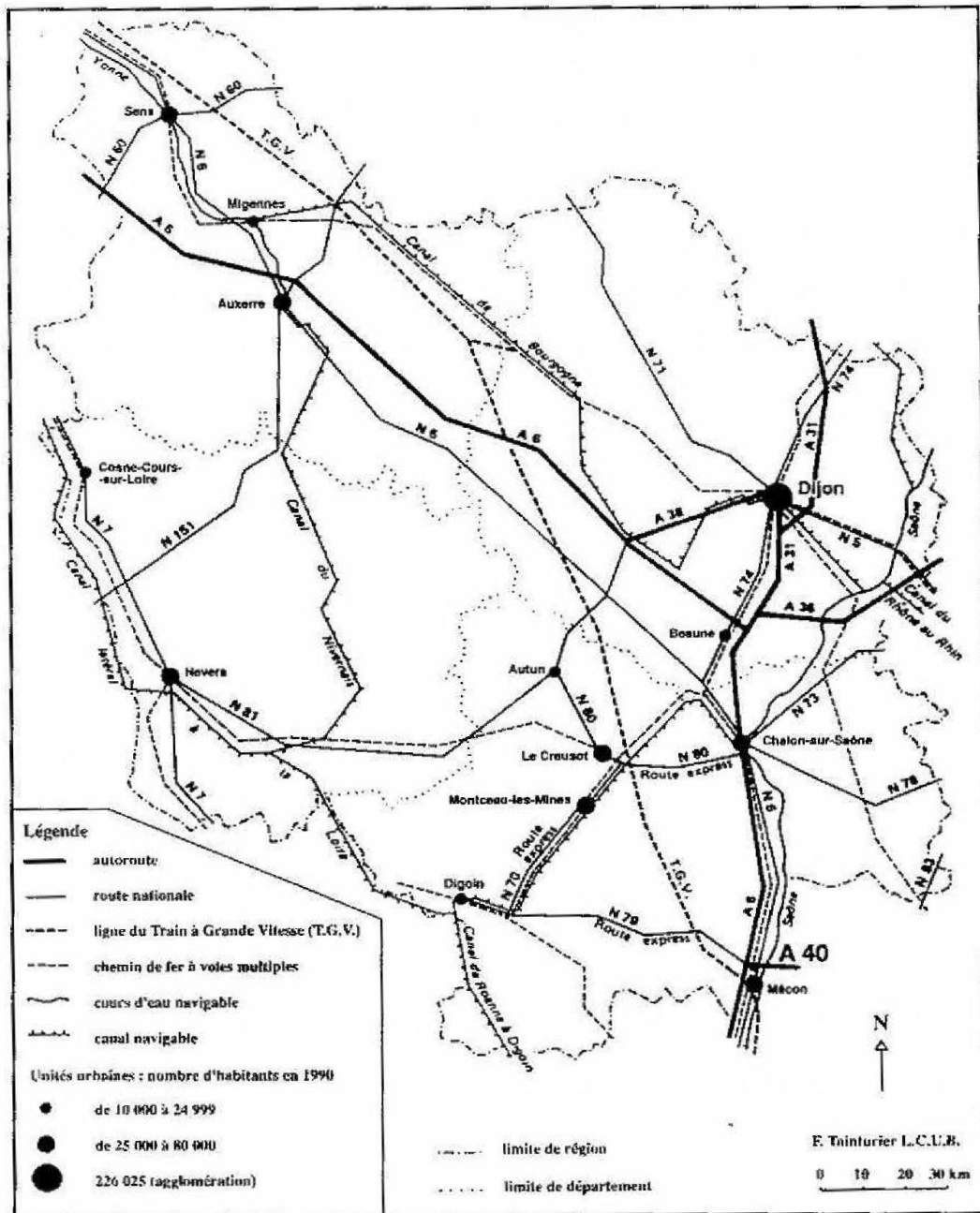


Fig. 1 : Villes et voies de communications en Bourgogne - Source : Laboratoire de géographie humaine de Dijon - « La Bourgogne, réalités et perspectives » 1993, p. 36.

1) L'axe de la Saône

L'axe de la Saône rassemble, entre Dijon et Mâcon et surtout à partir de Chalon-sur-Saône, un ensemble exceptionnel de moyens de communications : autoroute, route, voie ferrée, canal à grand gabarit, sans compter oléoduc et gazoduc. Seul manque l'aéroport car Dijon, seule agglomération susceptible d'alimenter un trafic aérien suffisant, se situe trop près et se trouve trop bien reliée à Paris pour disposer d'un aérodrome vraiment rentable.

Le long de cet axe s'inscrivent trois carrefours : Dijon, au Nord, redevenue étoile ferroviaire et routière, Beaune restée nœud autoroutier, au centre, et Mâcon, le carrefour qui monte, grâce à la connexion, sur l'A 6, de l'A40 et de la route express (route Centre Europe-Atlantique) en direction de Montluçon (dont le gouvernement vient de décider de réactiver la construction), grâce à la gare TGV et la mise au grand gabarit de la Saône. Les autres axes sont incomparablement plus légers.

2) L'axe de l'Yonne

L'axe de la vallée de l'Yonne, entre Sens et Auxerre, comprend la voie ferrée normale entre Paris et Dijon et la RN 6 ; mais la voie ferrée évite Auxerre, l'A6 passe au large de Sens et le TGV boude les deux villes ; l'Yonne et le canal de Bourgogne n'ont plus guère d'intérêt économique, si ce n'est touristique. Au-delà, entre Auxerre et Dijon, les voies de communications franchissent un peu en étrangères des espaces faiblement peuplés. Le trafic autoroutier, par exemple, passe de plus 50.000 véhicules par jour entre Chalon-sur-Saône et Mâcon, à 30.000 environ sur le reste du parcours bourguignon.

3) L'axe de la Loire

L'axe de la Loire est parcouru par une voie ferrée électrifiée et par la RN 7, mais le trafic est restreint sur la nationale (10 à 12.000 véhicules). L'A 67, qui s'embranchera sur l'A6 en direction de Nevers, n'est qu'en projet ; peut-être même s'interrompra-t-elle à Cosne.

4) Les axes transversaux

Les axes transversaux sont pour le moment très secondaires. Les liaisons entre Loire et Saône restent médiocres. C'est le cas entre la capitale régionale et Nevers, par le train comme par la route. C'est un peu moins vrai plus au Sud, puisque le projet de RCEA entre Chalon-sur-Saône ou Mâcon et Digoin a permis des améliorations. Au Nord de la région, cette fois, les « barreaux » entre l'AS et l'A 6, au droit de Sens et d'Auxerre, ne sont encore qu'en projet.

Ce sont ces axes qui, après diverses péripéties historiques, ont prioritairement contribué à la structuration du réseau ou plutôt des réseaux urbains bourguignons, à l'exception toutefois de l'urbanisation de la région du Creusot-Montceau-les-Mines qui doit tout à la houille et à l'industrie. Les axes de communication étant situés en périphérie, les réseaux urbains se localisent eux aussi en périphérie, autour d'un espace resté relativement vide d'hommes et de villes.

II. VIDES ET PLEINS

A. Le vide urbain central

Dans plus de la moitié de l'espace régional, la densité de population est inférieure à 25 hab/km² et, dans un quart, elle tombe à moins de 15. La Bourgogne est

en effet balafnée par la « diagonale du vide » qui, en France, court des Ardennes aux Pyrénées. Localement, celle-ci s'étend sur les régions les plus élevées, qui vont du Châtillonnais, au Nord, au Charollais, au Sud, en passant par le Morvan ; mais elle déborde également sur l'ouest de la région, c'est-à-dire sur les bas plateaux du Nivernais et de l'Yonne, en dehors des axes urbanisés.

Dans ce « désert » bourguignon, souvent éloigné des grands axes et resté largement agricole, les villes sont rares et de petite taille, généralement de moins de 10.000 habitants et souvent de moins de 5.000. Citons Châtillon-sur-Seine, Montbard, Semur-en-Auxois, Saulieu en Côte-d'Or, Tonnerre, Avallon, Chablis dans l'Yonne, Château-Chinon, Clamecy dans la Nièvre, Charolles, la Clayette, Cluny en Saône-et-Loire. Ce sont des centres dispensateurs de services pour les espaces ruraux environnants, mais certains ajoutent une activité industrielle, parfois fort ancienne (Châtillon-sur-Seine, Montbard), parfois plus récente (Tonnerre). La plupart sont en difficulté et ont vu leur population régresser entre 1982 et 1990.

B. Trois espaces urbanisés secondaires

Trois de ces espaces urbanisés périphériques sont peuplés d'environ 200.000 habitants chacun.

1) La vallée de l'Yonne

Environ 250.000 personnes habitent sur les rives de l'Yonne et de son affluent l'Armançon, ou à proximité. Deux agglomérations moyennes, Sens (35.000 habitants) et Auxerre (42.000), forment avec leur espace périurbain un ensemble d'environ 120.000 personnes. Elles émergent d'une nébuleuse de petites villes industrielles comme Migennes (13.000 habitants), Joigny (10.000), Saint-Florentin. Sens et Auxerre sont de très anciennes villes, un peu endormies depuis le XIXe siècle, et que les délocalisations industrielles ont réveillées à partir des années 50.

Aujourd'hui, environ 25.000 emplois industriels sont offerts sur la zone et les deux villes étendent leur influence sur la majeure partie de l'Yonne, à l'exception de la région d'Avallon. La région de Sens tend à devenir un espace périurbain de la région parisienne, où viennent s'installer à la fois des retraités et des jeunes couples qui continuent à aller travailler dans la capitale. Elle est donc démographiquement plus dynamique que celle d'Auxerre, la préfecture, qui est restée plus indépendante, et qui maintient tout juste sa population entre les deux derniers recensements. Cependant, l'ensemble de cet axe urbanisé doit être plus que jamais rattaché au système urbain parisien, dont il est un élément avancé, puisque 6.500 personnes vont y travailler chaque jour.

2) *Le val de Loire*

Le long de la vallée de la Loire sont rassemblés également environ 200.000 personnes. Ici, une seule agglomération, celle de Nevers (59.000 habitants, 90.000

avec l'espace périurbain) domine un chapelet de petites villes qui s'égrènent le long de la Loire ou à proximité. Les trois plus importantes n'abritent guère qu'une dizaine de milliers d'habitants chacune (Cosne 13.000, Decize et Fourchambault 9.000).

La population y décroît lentement et l'agglomération de Nevers elle-même est en perte de vitesse. Les problèmes ont commencé avec la fin de l'extraction houillère et les difficultés de l'industrie métallurgique, dans les années 70. La région est aujourd'hui durement touchée par des réductions d'emplois (environ 20 % entre 1982 et 1990) dans les industries de main-d'œuvre qui s'étaient développées dans l'après-guerre.

Nevers et sa petite nébuleuse offrent environ 10.000 emplois industriels ; mais la ville, préfecture de la Nièvre, reste surtout un centre tertiaire appréciable, qui se renforce par des décentralisations universitaires et dont la zone d'attraction couvre presque l'ensemble du département.

Cet axe ligérien a tendance lui aussi à regarder vers Paris, ou à la limite vers Bourges, plutôt que vers Dijon. La plupart des voies de communication le conduisent tout naturellement vers la capitale, dont Nevers n'est qu'à deux heures de train. La réalisation de l'autoroute A 67 et, plus hypothétique, celle d'une ligne TGV vers Paris, ne pourront que renforcer cette tendance.

3) Le sillon Dheune-Bourbince

Le sillon Dheune-Bourbince, du nom des deux petites rivières qui le parcourent, est d'une toute autre nature. Dans ce fossé s'est développée, depuis le XVIIIe siècle, grâce à un bassin houiller local, une industrie métallurgique qui s'est peu à peu diversifiée et à laquelle est venue s'adjoindre une industrie textile. Une sorte de pays noir a ainsi surgi en pleine Bourgogne verte, avec les villes du Creusot, de Montceau-les-Mines, de Blanzay.

La région a beaucoup souffert des difficultés puis de la faillite, en 1984, du groupe Creusot-Loire, qui employait encore 10.000 personnes à la fin des années 70. Elle a pâti également de la crise du textile et de la fermeture progressive des mines. Malgré la mise en place d'un pôle de reconversion, la région a perdu près de 30 % de ses emplois industriels.

L'ensemble du sillon s'est donc appauvri de 8.000 habitants entre 1982 et 1990, soit de 8% de sa population. Vivent encore ici 200.000 personnes, dont 100.000 environ dans la Communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines qui comprend également des villes comme Blanzay (6.000 habitants) et Montchanin (8.000). Gueugnon (10.000 hab.), plus à l'Ouest, et Autun (18.000), plus au Nord, connaissent des problèmes un peu semblables.

L'espace urbanisé du Val, de Saône a une toute autre ampleur et un tout autre dynamisme.

III. LE VAL DE SAÔNE : L'EXTRÉMITÉ NORD DU RÉSEAU URBAIN RHODANIEN

L'axe d'urbanisation essentiel de la Bourgogne, qui est en même temps, comme on l'a vu, la voie royale de la région, court du Nord de Dijon au Sud de Mâcon, le long des plaines de la Saône et de ses affluents, que nous rappellerons pour simplifier : val de Saône.

A. Dynamisme et métropolisation

Sur une bande d'environ 150 km de long et de 40 km de large, habitent 600.000 personnes, soit quatre Bourguignons sur dix. C'est un axe démographiquement dynamique, surtout dans sa partie Nord, entre Dijon et Beaune, qui a vu sa population s'accroître de 7 % entre 1982 et 1990. Il occupe à lui seul 40 % des salariés de l'industrie et du bâtiment de la région, et ces emplois ont mieux résisté qu'ailleurs : entre 1982 et 1990, ils se sont maintenus dans les zones d'emploi de Chalon-sur-Saône et Beaune et ont moins diminué qu'ailleurs dans celles de Dijon et Mâcon.

Un véritable processus de métropolisation est en marche. La population a en effet tendance à se rassembler de plus en plus dans, et surtout autour des agglomérations urbaines, en des espaces métropolisés où se mêlent villes, banlieues et espaces périurbains. En dehors des villes centres, c'est presque toujours plus de la moitié des actifs qui, chaque matin, quittent leurs communes de résidence pour aller travailler dans d'autres communes. Dans cet ensemble on décompte une agglomération de plus de 200.000 habitants, deux de 50 à 80.000, l'une de 20.000, six de 5 à 10.000 et dix de 2 à 5.000. Dans l'aire métropolisée de Dijon vivent plus de 300.000 personnes, dans celle de Chalon-sur-Saône 120.000 et dans celle de Mâcon 65.000.

B. L'agglomération dijonnaise

Avec 230.000 habitants, l'agglomération dijonnaise domine de loin les autres agglomérations du val de Saône. Dijon est surtout une ville tertiaire, puisque près des trois quarts des actifs travaillent dans ce secteur, soit sensiblement plus que dans les agglomérations françaises équivalentes. Elle est restée plus précisément une ville administrative où la fonction publique occupe à elle seule le quart des actifs : parmi les dix premiers employeurs, sept sont publics ou parapublics : deux centres hospitaliers, la SNCF, la Ville de Dijon, les PTT, la Caisse Régionale d'Assurances Maladies, l'Université. Par contre le tertiaire supérieur, qui se trouve fortement concurrencé par Paris, demeure insuffisant.

L'agglomération souffre de son excentricité dans sa propre région, puisqu'elle n'est située qu'à 45 km de Dole, ville comtoise, mais à 205 km de Sens, ville bourguignonne. En dehors de l'administration et, dans une certaine mesure de l'Université (27.000 étudiants), qui couvrent l'ensemble de la Bourgogne,

l'agglomération domine mal l'espace régional. Le Nord de l'Yonne, on l'a vu, regarde vers l'agglomération parisienne. Le Sud de la Saône-et-Loire est attiré par Lyon, Mâcon étant plus proche de cette ville que de Dijon. La Nièvre presque entière se détourne de l'influence dijonnaise pour regarder vers Paris où la portent naturellement ses voies de communication, ou vers Bourges ou Clermont-Ferrand. Dijon trouve une compensation, mais partielle seulement, en mordant sur l'Est de la Franche-Comté et le Sud de Champagne-Ardenne.

Sans être vraiment industrielle, l'agglomération se place tout de même au premier rang parmi les centres de la région, avec un potentiel double de celui des centres les plus importants. Outre quelques industries anciennes qui se sont maintenues ou étoffées (IAA, pharmacie), l'agglomération a beaucoup profité des décentralisations parisiennes et des implantations étrangères des années 50 et 60 (Thomson, Philips, Hoover). Mais ces industries de type fordiste, implantées là pour employer une main-d'œuvre maniable et bon marché, souffrent de contractions d'effectifs ou même de fermetures, comme « l'affaire Hoover » l'a bien montré. Aucune entreprise industrielle ne dépasse désormais 1.000 salariés.

L'agglomération reste cependant dynamique, notamment en terme d'emplois. Entre 1982 et 1990, elle a certes perdu 3.000 emplois industriels, mais elle en a gagné 12.000 dans le tertiaire. Dans le même temps, elle s'est accrue de 11.500 habitants (soit +5%) et la ville de Dijon elle-même a vu sa population augmenter de 4% alors qu'elle en avait perdu 8% dans la période intercensitaire précédente. L'espace périurbain s'accroît de 10.000 personnes, soit une augmentation de 15 %.

Dijon peut donc être relativement optimiste pour son avenir grâce à son excellente accessibilité, à son cadre de vie agréable (patrimoine culturel exceptionnel, environnement protégé), à une bonne image de marque (gastronomie), et à des réalisations en cours ou à des projets ambitieux : parc technologique, centre commercial et nouveaux quartiers d'habitations au Nord de la ville, centre d'affaires, Parc des Congrès restructuré et auditorium dans le péricentre. L'agglomération mériterait cependant des projets économiques plus concertés et plus ambitieux, à l'image de ceux de Chalon-sur-Saône.

C. L'agglomération chalonnaise

Avec ses 78.000 habitants, l'agglomération de Chalon-sur-Saône vient au second rang, dans le val de Saône comme en Bourgogne.

Historiquement, elle a été désavantagée au bénéfice de Mâcon qui a obtenu la préfecture et un embranchement ferroviaire vers Bourg-en-Bresse. Mais elle a su profiter au maximum du confluent du canal du Centre et de la Saône, ainsi que de la conjonction de la RN 6, venant de Paris et de la RN 73 provenant d'Alsace.

Cette position a permis à Chalon-sur-Saône de bénéficier, dès 1839, de délocalisations à partir du Creusot (Schneider) puis, beaucoup plus tard, de l'installation de Saint-Gobain, de Kodak et d'autres entreprises. Comme le sillon Dheune-Bourbince, l'agglomération a souffert de la faillite de Creusot-Loire ; mais, en s'appuyant sur les aides fournies au pôle de reconversion (dont elle fait partie) et en pratiquant une active politique de recherche d'activités nouvelles, elle a pu créer 4.500 emplois nouveaux. L'ensemble de la zone offre 17.000 emplois industriels, fournis surtout par Kodak (qui y a transféré l'ensemble de son pôle de recherche européen), Framatome, Saint-Gobain Emballage, Philips.

Bien qu'industrielle, Chalon-sur-Saône offre désormais deux fois plus d'emplois dans le secteur tertiaire que dans le secondaire. Déjà célèbre au Moyen-Age pour ses foires aux fourrures, elle reste un important centre de commerce de détail et ses services rayonnent sur le val de Saône, entre Beaune et Mâcon, ainsi que sur la Communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines.

L'agglomération maintient à peu près sa population entre 1982 et 1990, mais sa zone périurbaine progresse de 12 %.

D. L'agglomération mâconnaise

Avec 47.000 habitants, l'agglomération de Mâcon arrive au troisième rang dans le val de Saône. Elle a bénéficié historiquement de deux chances : une préfecture, bien qu'elle soit complètement décentrée dans son département, et un carrefour ferroviaire. Après avoir connu un développement rapide dans les années 50, elle plafonne depuis une quinzaine d'années, bien que, comme on l'a remarqué, elle se positionne comme troisième carrefour du val de Saône.

L'agglomération mâconnaise offre trois fois plus d'emplois tertiaires (environ 30.000 dans la zone) que d'emplois industriels ; dans ce dernier secteur, seul GEC Alsthom occupe une main-d'œuvre relativement importante. Son aire d'attraction, coincée entre celle de Chalon-sur-Saône et celle de Lyon, est réduite. Bien qu'authentiquement bourguignonne, la ville tombe plus que jamais dans l'attraction de Lyon, sans toutefois bénéficier, jusqu'à présent, d'éventuelles délocalisations de cette métropole.

E. Les autres villes

Beaune n'a que 21.000 habitants, et pas d'agglomération. Cependant sa réputation est mondiale, grâce au vin et au tourisme. Au centre d'un carrefour autoroutier de premier ordre, Beaune est également dotée d'un patrimoine exceptionnel, symbolisé par l'Hôtel-Dieu aux tuiles vernissées (400.000 visiteurs par an) et elle joue la carte d'un tourisme de haut niveau. Véritable capitale des vins de Bourgogne, elle donne chaque année la tendance des cours avec la vente des vins des Hospices.

En dehors de Louhans (12.000 habitants), petite capitale de la Bresse louhannaise, un peu marginale par rapport à l'axe urbanisé, aucune ville ne dépasse 7.000 habitants_ Tournus, à l'ombre de son admirable abbatale romane, est surtout un petit centre industriel, de même qu'Auxonne, Chagny, Selongey (la ville de SEB), et Is-sur-Tille où vit une bonne partie des employés du Centre d'Etudes Atomiques installé dans l'ancienne abbaye de Valduc, à 25 km de là.

Conclusion

Il n'existe donc pas un seul réseau de villes en Bourgogne. A l'image d'une région écartelée, l'espace urbanisé se raccorde à des systèmes urbains qui ont leur origine hors de la région : système rhodanien, système francilien, système ligéro-parisien ; le sillon Dheune-Bourbince, longtemps autonome, a aujourd'hui tendance à se raccrocher au système rhodanien, par l'intermédiaire de Chalon-sur-Saône.

Dans cet ensemble, le val de Saône est aujourd'hui en position marginale dans sa région, alors qu'il en représente le cœur démographique et économique. La création d'une Bourgogne-Franche-Comté (ou d'une Franche-Comté-Bourgogne) délestée des espaces actuellement attirés par d'autres régions, repositionnerait cet axe au milieu de la nouvelle région. Elle lui donnerait pour cœur le triangle Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône et, pourquoi pas, comme centre l'ancienne capitale de la Franche-Comté, Dole, qui mettrait d'accord (?) les deux rivales que sont actuellement les deux capitales régionales...

NOTE

Cet article, écrit par R. Chapuis, doit beaucoup au travail de réflexion mené par les collègues du Laboratoire de géographie de Dijon (Y. Baticle, Bavoux, J.B. Charrier, D. Legras) dans le cadre d'un contrat avec la DRE qui a fait l'objet d'un rapport intitulé « La Bourgogne, Réalités et Perspectives », 1993.