Revue Géographique de l'Est

vol. 46 / 1-2 | 2006

La Bourgogne : dynamiques spatiales et
environnement

Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme

Structuration of the burgundian territory : from the island to the isthmus

Strukturierung des burgundischen Territoriums : Von der Insel zum Isthmus

Jean-Jacques Bavoux

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/1195>

DOI : 10.4000/rge.1195

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2006

ISSN : 0035-3213

Référence électronique

Jean-Jacques Bavoux, « Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 46 / 1-2 | 2006, mis en ligne le 18 décembre 2009, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/1195> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.1195>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme

Structuration of the burgundian territory : from the island to the isthmus

Strukturierung des burgundischen Territoriums : Von der Insel zum Isthmus

Jean-Jacques Bavoux

Introduction

- 1 Pour synthétiser l'organisation territoriale de la Bourgogne afin d'en mieux saisir les ressorts et les dynamiques, il faut évidemment l'analyser d'une part dans la durée, d'autre part à divers échelons spatiaux. En fonction des angles d'approche successifs, trois caractères majeurs s'imposent alors, qui se combinent et interagissent en permanence dans le façonnement régional : une structure interne de type insulaire, une grande indécision dans les inscriptions aréolaires, un fonctionnement isthmique au niveau réticulaire.

I. La Bourgogne, comme une île

- 2 Si l'on prend la Bourgogne en elle-même, en l'extrayant de son espace environnant, sa structuration spatiale à bien des égards, est assimilable à celle d'une île.

A. Cœur et façades

- 3 Une observation des distributions démographiques, urbaines et économiques au sein de la Bourgogne montre que des aires de forte intensité sont situées en périphérie du territoire, en bordure des limites régionales (figure 1). A l'inverse, l'intérieur constitue un ventre mou, avec les reliefs plus répulsifs du Morvan et des plateaux, les vides relatifs qui les accompagnent, un enclavement plus marqué, un moindre dynamisme. Cette disposition contrastée caractéristique ressemble à celle de beaucoup d'îles, où

l'essentiel des forces vives dessine un anneau plus ou moins continu le long des rivages. La référence à un schéma de type insulaire est encore renforcée par le fait que le môle central de « l'île bourguignonne » est un château d'eau faisant diverger les cours d'eau vers tous les confins régionaux, vers trois grands bassins hydrographiques (Loire, Seine, Rhône), étalés comme autant de bassins maritimes autour de la Bourgogne. L'émergence de ce faîte, qui a même pu être qualifié de « toit du monde occidental » (H. Vincenot), intervient profondément dans la structuration spatiale, ne serait-ce qu'en générant un réseau éclaté de transport fluvial, difficile à unifier et à rendre opérationnel. Au total, contrairement au modèle classique d'organisation, le centre fonctionnel bourguignon dessine, du point de vue géométrique, une ceinture périphérique, tandis que ses périphéries fonctionnelles constituent un bloc central.

Figure 1 : Structure spatio-fonctionnelle para-insulaire

B. Une capitale en bordure

- 4 Comme dans de nombreuses îles où le chef-lieu est littoral (Corse, Sicile, Islande, Tahiti, Bali, Sri Lanka...), la capitale bourguignonne est localisée vers l'extérieur du territoire, à proximité de la frontière avec la Franche-Comté (28 km à vol d'oiseau) et donc environ six fois plus loin de la frontière avec la région centre (160 km à vol d'oiseau). Or ce positionnement décentré pose deux problèmes (figure 2).

Figure 2 : Déséquilibre et rugosités

- 5 Il augmente d'abord globalement les distances entre Dijon et une grande partie de la Bourgogne. Par la route, Sens est à 199 km, Nevers à 193, Mâcon à 130, alors que, hors région, Dole est à 45 km, Langres à 75, Besançon à 90. Cet éloignement relatif de Dijon par rapport à ses relais, eux-mêmes situés pour la plupart en périphérie, contribue à rendre les liaisons plus délicates : un trajet Dijon-Nevers exige 2 h 15 de train, contre 2 h 40 pour Dijon-Lille ! Les difficultés sont renforcées par le fait qu'à la longueur des parcours s'ajoute (comme sur beaucoup d'îles...) l'obligation de franchir les obstacles orographiques intérieurs. Comme à la Réunion ou à Taiwan, où les infrastructures de transport contournent les reliefs par des itinéraires côtiers, les Dijonnais, pour aller vers l'ouest par la route, utilisent une boucle septentrionale en profitant de l'autoroute A6 le plus loin possible vers le nord afin de gagner une bonne transversale (au nord de l'Yonne) ou une boucle méridionale en allant chercher par le Val de Saône les pénétrantes vers l'ouest qui partent du sud de la Saône-et-Loire. Il était difficile à Dijon, dans ces conditions, de bâtir un réseau centripète, outil pourtant décisif en terme de cohésion intrarégionale.
- 6 Ce handicap dans les communications suscite donc à son tour des problèmes de maîtrise territoriale (figure 3). Dijon s'impose mal face à sa région. L'éclatement de la presse régionale et la diffusion au mieux côte-d'orientienne du quotidien dijonnais, le Bien Public, en constituent un symbole révélateur parmi bien d'autres. On constate ainsi que la ville polarise relativement peu les circulations qui s'effectuent sur le territoire régional. Pour les trafics routiers par exemple, seule la ville d'Amiens exerce un effet attractif plus faible encore. Une très forte majorité des trafics ne passe pas à Dijon ou dans ses abords immédiats (RN6, RN7, autoroutes A6, A36, A40 ou A77, TGV Paris-Lyon, etc.), soit, entre autres, l'essentiel des deux puissants flux Paris-Lyon et Rhin-Rhône. Les efforts inlassables pour détourner et capturer infrastructures et

circulations constituent indéniablement l'un des ressorts fondamentaux de toute l'histoire dijonnaise. Il est évident dans ces conditions que Dijon, à son corps défendant, laisse ses relais périphériques se tourner vers l'extérieur. Cette tendance permanente aux grignotages se manifeste, par exemple, par la perte pour l'Université de Bourgogne, de contingents plus ou moins substantiels d'étudiants sénonais et nivernais (vers Paris), ou mâconnais (vers Lyon). La capitale régionale peine à créer autour d'elle un véritable élan unificateur.

Figure 3 : Jeu de forces centrifuges et centripètes

C. Bourgogne au vent et Bourgogne sous le vent

- 7 Bien entendu, l'organisation spatiale bourguignonne n'est pas aussi schématique et mécanique que nous venons de la décrire parce qu'en réalité son anneau périphérique est hétérogène. Les pourtours régionaux sont inégalement peuplés et actifs (figure 4).

Figure 4 : Dissymétrie fondamentale

- 8 La façade motrice est celle de la capitale, ruban méridien étiré sur 130 km de Dijon à Mâcon le long de la frontière orientale de la région. Ce liseré cumule de nombreuses forces et compte de nombreux atouts. Il égrène d'abord le principal alignement urbain. Au total, cette agrégation de villes groupe environ les deux tiers des citoyens bourguignons et, pour l'ensemble de l'aire avec ses interstices ruraux, 40 % de la population régionale. L'induration urbaine accompagne une forte concentration d'activités et d'emplois. Le prestigieux vignoble en est l'étendard, mais cette façade orientale est aussi de loin le premier pôle pour l'industrie (environ 40 % des actifs bourguignons) et, évidemment, les services. Elle est ainsi le principal foyer touristique, concentrant même la moitié des chambres d'hôtel bourguignonnes. Si la Bourgogne était vraiment une île, cette façade entre Dijon et Mâcon en serait incontestablement la riviéra. Au total se superposent là un agglomérat démographique et un ruban économique multifonctionnel, sans oublier un axe majeur de circulation que nous évoquerons plus loin.
- 9 Pour le reste, les confins bourguignons voient alterner maillons forts et maillons faibles. Il existe trois autres segments actifs : alignement ligérien avec les villes-frontière de Cosne-sur-Loire et Nevers, alignement du Sénonais-Auxerrois, un peu disposé à la manière d'une péninsule tendue vers Paris, alignement des vallées Dheune-Bourbince, au contraire assimilable à une sorte de golfe s'enfonçant à l'intérieur de la Bourgogne. Dans les intervalles entre ces trois agglomérats subsistent des angles morts. Le Châtillonnais et la Pusaye au nord, les couples Bourbonnais-pays de Luzy et Brionnais-Charolais au sud sont les « rivages » quelque peu délaissés de la Bourgogne.
- 10 Celle-ci semble bien fonctionner à la manière d'une île, profondément dépendante de ses ouvertures sur l'extérieur, et ses façades sont inégales, comme ses espaces encadrants sont inégaux. Globalement, à un « océan » actif du nord-ouest au sud-est

s'oppose un « océan » plus inerte à l'ouest et au sud. La Bourgogne, eu égard aux données spatio-fonctionnelles a, comme nous allons le préciser, une face au vent des dynamismes économiques et une face sous le vent.

II. La Bourgogne, comme un sous-ensemble flou

- 11 Si l'on dépasse l'échelon restreint d'une région considérée comme une entité en soi et que l'on observe, au-delà de sa structure interne, dans une analyse aréolaire élargie, la Bourgogne réinsérée dans le continuum spatial, un autre caractère s'impose : le flou.

A. Le métamorphisme mégapolitain

- 12 La Bourgogne est située sur la frange occidentale de l'Euromégapole et en est relativement proche à l'échelle continentale. Cette position constitue une donnée essentielle parce qu'elle détermine les rapports de la région avec le centre fonctionnel européen. La mégapole fait sentir d'autant plus fortement sa présence que, davantage qu'à une « banane », elle ressemble en réalité à une « feuille de chêne ». Ses limites, loin d'être rectilignes, dessinent de grands saillants et rentrants. Il est même évident que cette vaste aire, d'une part conserve en son sein des bulles qui ne présentent pas du tout ses caractéristiques, d'autre part et au contraire, satellise des cellules plus ou moins détachées de son corps central, mais manifestement de même nature que lui. Or, justement, la Bourgogne est véritablement encadrée par deux de ces pseudopodes mégapolitains tendus vers l'ouest, l'appendice francilien au nord, l'appendice lyonnais au sud (figure 5).

Figure 5 : Bourgogne et Euromégapole

- 13 Ainsi nichée dans son rentrant, la Bourgogne est affectée par un vigoureux métamorphisme de contact, particulièrement évident dans les aires les plus proches des deux foyers moteurs qui la prennent en tenaille. Le Sénonais, selon de nombreux critères socio-économiques, appartient déjà à la région parisienne. La banlieurisation et un navettage quotidien croissant sont les deux manifestations les plus visibles de l'installation croissante de Parisiens, actifs ou retraités. Sur place, on dénonce déjà les risques de dérive transformant le Sénonais en aire-dortoir, voire en aire-dépotoir, zone de repli pour des activités indésirables dans l'agglomération parisienne. A l'autre extrémité de la région, le Mâconnais est largement tourné vers Lyon, la très grande proximité de la limite administrative de Rhône-Alpes, fixée sur la Saône, accentuant là aussi les phénomènes de tropisme et d'extraversion. La Bourgogne doit donc intégrer et gérer ces deux corps semi-étrangers, qui, de surcroît, se tournent parfaitement le dos.
- 14 Si le métamorphisme est moins vigoureux dans les parties de la Bourgogne situées hors du contact direct dont nous venons de décrire les impacts, il se fait néanmoins sentir sur l'ensemble du versant oriental de la région, tourné vers l'Euromégalopole et le plus intégré dans son champ d'influences. L'ensemble du liseré Dijon-Mâcon présente en effet bien des caractéristiques correspondant aux critères de définition de l'aire centrale européenne : forte densité humaine, urbanisation massive, dynamiques de métropolisation, puissance économique, densification des équipements de transport, intensité des circulations et des échanges, etc. A l'inverse, le cœur et le versant occidental de la Bourgogne offrent un tout autre visage. Globalement plus vides, plus ruraux et moins favorisés économiquement, ils contrastent nettement avec le flanc oriental. Cette dichotomie très profonde, très déterminante en terme de structuration spatiale, est la première composante du flou bourguignon, territoire hétérogène à plusieurs vitesses très différenciées. Mais il est d'autres incertitudes plus spécifiques encore.

B. Des transitions multi-directionnelles

- 15 L'opposition que nous venons de mettre en évidence est d'autant plus forte que ce gradient trans-bourguignon, grosso modo est-ouest, dépasse largement les seuls indicateurs démographiques et économiques. On pourrait presque, pour la Bourgogne nivernaise, parler de Bourgogne « atlantique », tant elle est fondamentalement tournée vers le bassin ligérien. Le poids du fleuve et de l'ouverture nantaise dans l'histoire, l'intensité de la verdure dans le paysage, la multiplication des toits d'ardoises sont autant de signes de cette appartenance. La seule grande voie routière est-ouest traversant la Bourgogne n'a-t-elle pas été baptisée Route Centre-Europe-Atlantique ? Les vins de Pouilly-sur-Loire, s'ils bénéficient de l'appellation Bourgogne, ne sont-ils pas, pour tout connaisseur qui se respecte, dans leur typicité, des vins de Loire ? L'impression « culturelle » est corroborée par une série de preuves matérielles, notamment la traversée de la Bourgogne par tout un faisceau de limites végétales méridiennes, et en particulier la lisière ouest de la région floristique médio-européenne.
- 16 Mais ce profond gradient qui, en quelque sorte, place la Bourgogne à cheval sur la transition entre France de l'est et France de l'ouest n'est pas le seul, ni même peut être le plus important. Il existe en effet également de nombreux basculements dans le sens

nord-sud. Tout voyageur venu du nord ressent, en traversant le Mâconnais, un je ne sais quoi de méridional dans le paysage, le ciel, la lumière et a cette impression indéfinissable de franchir comme une barrière invisible. Cette hésitation entre France du nord et France du sud est une réalité bourguignonne. Quand le bulletin météo annonce tel temps « au nord de la Loire » et tel autre « au sud de la Loire », les Bourguignons se demandent à juste titre quel sera leur sort. Les recherches scientifiques confirment cette ambiguïté puisque les climatologues ont su repérer jusqu'au Dijonnais quelques influences méditerranéennes, même si elles sont ténues. Les biogéographes corroborent cette affirmation en constatant que la Bourgogne est traversée par les limites de l'expansion septentrionale d'espèces méditerranéennes, tant végétales (érable de Montpellier) qu'animales (comme le lézard *Lacerta viridis*). Même si l'on hésite à aller, comme l'on fait certains auteurs, jusqu'à présenter la Bourgogne comme le champ de la confrontation entre deux civilisations (Europe latine et Europe germanique), force est de constater que la région est parcourue par les limites culturelles entre langue d'oc et langue d'oïl, droit écrit et droit coutumier, toits plats à tuiles romaines et toits aigus à tuiles plates. Les preuves ne manquent pas qui étayent l'idée d'une Bourgogne région de discontinuités spatiales, d'un territoire qui, pour se limiter à deux exemples totalement différents est tout autant situé à la pointe extrême des influences méridionales dans l'art roman que sur la zone floue de contact entre les hinterlands secondaires des ports du Havre et de Marseille.

- 17 La Bourgogne apparaît donc véritablement comme une aire de transitions multidirectionnelles. Or cette superposition et combinaison de gradients brouille son positionnement dans l'espace français (figure 6). Dans quel grand ensemble territorial infra-national faut-il ranger la région ? Relève-t-elle d'un « Grand Sud-Est », par son Val de Saône, prolongement du sillon rhodanien vers lequel la Bourgogne semble tout naturellement tournée ? Oui, mais à condition d'exclure l'Yonne et la Nièvre qui, sans conteste, regardent du côté opposé... Cette orientation icauno-nivernaise vers le nord-ouest doit-elle faire basculer la région dans un « Grand Bassin parisien » ? On peut naturellement défendre, avec de solides arguments, cette seconde hypothèse, sauf que, cette fois, le couloir de Saône devrait évidemment être détaché de la Bourgogne, à moins de vouloir étirer le Bassin parisien jusqu'à Lyon, voire au-delà. Une troisième solution, souvent proposée, consiste à faire de la Bourgogne l'une des composantes d'un « Grand Nord-Est ». Mais la Nièvre n'est manifestement pas à sa place dans une telle construction, où, de plus, le sud de la Saône-et-Loire, Mâconnais et Charolais, pose également un problème d'insertion. Reste alors à imaginer un « Grand Centre-Est » et à bâtir une entité où la Bourgogne serait probablement la plus à l'aise. Mais d'une part il faudrait sérieusement réfléchir aux limites et à la logique de cette unité territoriale, d'autre part, même là, il n'est pas sûr que l'on puisse géographiquement y intégrer par exemple le Val de Loire nivernais...

Figure 6 : Ecartèlement spatio-identitaire

C. Un maillage élastique

- 18 Une autre complication, intimement liée aux précédentes, vient encore renforcer le flou spatial bourguignon : l'inconsistance et l'instabilité des ses limites territoriales. Les séquences fameuses de l'histoire bourguignonne, duché au XV^e siècle et province d'Ancien Régime, donnent l'impression fallacieuse d'une belle continuité. En réalité, les études géohistoriques des découpages territoriaux montrent que cette portion d'espace a fait preuve d'une très grande versatilité. La Bourgogne, sous diverses appellations, a pu être immense (jusqu'à inclure Marseille, Genève ou Bruxelles...), mais aussi minuscule. Depuis le royaume Burgonde, elle a connu bien des configurations et correspond à une véritable aire d'indécision. Malgré des conditions spatio-temporelles apparemment favorables (noyau potentiel du bassin de Saône, convergence heureuse d'axes majeurs...), la cristallisation politique d'un Etat autonome sur ce substrat « lotharingien » entre France et Allemagne n'a finalement jamais eu lieu (Bavoux 1992). Même le prestigieux duché Valois n'a jamais pu trouver son unité territoriale et n'a été au fond qu'un feu de paille.
- 19 Ces intermittences expliquent une inconsistance récurrente des maillages, à laquelle n'échappe pas la Bourgogne actuelle. Certes, les géographes savent bien que chacune des régions administratives françaises peut être plus ou moins facilement contestée dans sa conception, son unité et ses limites. Mais pour la Bourgogne, les faits sont particulièrement têtus et les preuves très convaincantes. Dans la longue série des projets de découpages plus ou moins officiellement évoqués en France depuis deux siècles, pas une seule fois l'assemblage actuel des quatre départements n'a été proposé ! Dans aucun ouvrage de géographie de la France (sauf évidemment ceux qui

adoptent sans hésiter le découpage en 22 chapitres « administratifs »...), dans aucun manuel scolaire, la Bourgogne n'est traitée en tant que telle, comme objet géographique autonome, à la manière de la Bretagne ou de l'Alsace ! Dans l'ensemble de ce riche corpus de maillages potentiels, la Bourgogne disparaît à chaque fois et selon deux processus systématiques (figure 7). Soit elle est dépecée et plusieurs cellules territoriales prédatrices se partagent sa dépouille. Soit elle est phagocytée et se fond toute entière au sein d'une méga-région enveloppante. Dislocation ou dissolution : tel est le sort réservé à la Bourgogne par tous ceux, politiques ou géographes, qui réfléchissent aux maillages infra nationaux français en en construisant ce qu'ils estiment être les combinaisons les plus rationnelles et les plus efficaces.

Figure 7 : Fragilité territoriale

III. La Bourgogne, comme un isthme

- 20 Lorsqu'on étudie la Bourgogne non plus d'un point de vue surfacique, mais en prenant en compte les dimensions réticulaires, la vision en est encore différente et évoque sans conteste un fonctionnement isthmique.

A. Transits

- 21 La Bourgogne est un maillon de l'isthme français. Elle est en effet traversée par l'un des grands faisceaux d'itinéraires méridiens qui structurent depuis des temps immémoriaux les circulations entre Europe méditerranéenne et Europe atlantique, tout comme le fait, par exemple, l'isthme allemand, son rival oriental tout au long de

l'histoire, qui exploite la belle combinaison entre le couloir rhénan et le col alpin du Saint-Gothard ou ses voisins. Le ruban ancestral de circulation qui prend la Bourgogne en écharpe lie le nord-ouest européen (et avant tout aujourd'hui la région parisienne) et le flanc méditerranéen du continent (et en particulier le quart sud-est de la France et l'Italie), en profitant de la trouée du sillon Rhodanien qui le canalise au sud (figure 8). Il implique, dans son parcours trans-bourguignon, une tresse complexe d'infrastructures, pluri-axiale et pluri-modale, dont la coalescence balaye toute la région entre option ligérienne à l'ouest et option saônoise à l'est.

Figure 8 : Maillon-clé d'un courant isthmique

- 22 Le trafic de cet isthme français est très dense, parce qu'il cumule plusieurs itinéraires nationaux et internationaux. On mesure l'importance du courant méridien en Bourgogne lorsqu'on essaie d'y évaluer le poids relatif du transit par rapport aux transports intra et inter-régionaux. Même s'il subsiste une part d'imprécision dans des enquêtes difficiles à réaliser, la Bourgogne, avec un transit représentant 40 à 50 % de l'ensemble de ses circulations, a probablement le taux le plus élevé, en tout cas l'un des plus élevés, au sein de l'ensemble des régions françaises. Entre Mâcon et Lyon, segment le plus actif, passent en moyenne chaque jour, tous modes de transport confondus, plus de 150 000 voyageurs et au moins 300 000 t de fret. Cette intensité n'est pas nouvelle. Toutes les histoires des transports montrent l'ancienneté et la permanence de ce flux. La Route de l'Étain préhistorique, la voie d'Agrippa romaine, la Route des foires médiévale, l'épopée de la navigation sur la Saône, le célèbre train Mistral, les haltes gastronomiques à Saulieu ou la Nationale 7 chantée par Charles Trenet en constituent quelques jalons fameux. Le flot ne risque pas de se tarir, bien au contraire, puisque tous les travaux de prospective annoncent de très substantielles – et inquiétantes ? – augmentations de trafics, même à court terme. La ligne du TGV Sud-Est, qui a pourtant

moins d'un quart de siècle, n'est-elle pas d'ores et déjà au bord de la saturation depuis l'ouverture du TGV Méditerranée ?

B. Nodalités

- 23 Si l'on regarde de plus près la structure interne du courant méridien sur le sol bourguignon, on constate qu'il se décompose, d'une part en trois flux distincts vers le nord (en direction de Paris et du nord-ouest, de la Lorraine et du nord, de l'axe rhénan et du nord-est), d'autre part en deux flux vers le sud (en direction de l'axe rhodanien et du sud, des passes alpines et du sud-est vers l'Italie). Pour leurs connexions, ces différentes branches nécessitent la mise en place de plusieurs points nodaux. Or leur distribution est complexe, parce que, dans cette aire d'indécision où aucun trajet ne s'impose de manière incontestable, la plupart des itinéraires, très volatiles, ont beaucoup fluctué au fil du temps. Le schéma d'ensemble d'étoile à cinq branches qu'ils dessinent ne s'organise pas à partir d'un seul centre de divergence-convergence. Aucune ville ne s'est imposée comme nœud unique, voire comme nœud dominant. Les greffes s'effectuent au contraire en un semis de lieux, selon des combinaisons variant au fil du temps, en fonction des pulsations des transports, de leurs mutations technico-économiques ou des évolutions géopolitiques du substrat qui les accueille. Ainsi les connexions autoroutières sont-elles réparties entre Dijon, Beaune, Mâcon et, hors région, Lyon. Tout aussi dispersées, les confluences des canaux avec la Saône s'effectuent à Saint-Jean-de-Losne (canal de Bourgogne), Saint-Symphorien-sur-Saône (canal du Rhône au Rhin) et Chalon-sur-Saône (canal du Centre). Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que, dans la chasse opiniâtre aux fonctions nodales, les concurrences entre toutes les villes aient toujours été féroces et le restent, comme le montrent, jour après jour, les rivalités qui opposent aujourd'hui Dijon et Dole à propos du projet de TGV Rhin-Rhône dont le tracé, respectant une longue et solide tradition locale, est fort hésitant.
- 24 Mais au-delà de cette instabilité rémanente, on peut cependant observer que l'ensemble des points nodaux passés et présents, où se lient les différentes composantes du transit méridien, sont circonscrits à une aire nodale polynucléaire allongée sur environ 200 km entre Dijon et Lyon. Le duo Dijon-Beaune en particulier, a bénéficié d'un remarquable effet de triangle (figure 9). Il offrait, pour les trois liaisons indispensables entre Paris, Lyon et Bâle-Mulhouse, un site de connexion idéal pour qui voulait trouver un compromis géométrique et réduire le plus possible la longueur totale des infrastructures nécessaires, en utilisant grosso modo les trois médianes du système tripolaire. Or nous pouvons constater que cette aire nodale se superpose exactement au centre moteur de la région. Elle correspond également à la portion d'espace qui a appartenu de la manière la plus permanente aux mailles administratives bourguignonnes successives. Autour d'elle se faisaient et se défaisaient les contractions ou dilatations territoriales. On est là, en quelque sorte, dans la Bourgogne vive et éternelle...

Figure 9 : Effet de triangle réticulaire

- 25 La position de ce noyau dur de nature synaptique confirme donc en l'accentuant le problème spatio-temporel bourguignon que nous avons déjà évoqué. Il est en effet d'une part situé sur une marge du territoire régional actuel, d'autre part tronqué et partagé avec la région Franche-Comté. De fait, la Saône, contrairement à l'image que l'on a couramment, a été beaucoup plus une frontière répulsive (entre Eduens et Séquanes, Duché et Comté, royaume de France et Empire) qu'un axe attractif. Aujourd'hui encore, le Val de Saône, toujours fragmenté, n'a aucune réalité administrative et personne n'en assure la maîtrise globale. Ainsi, sur les flancs est et ouest de ce couloir, les deux régions bordières souffrent, chacune selon ses modalités propres, de problèmes de polarisation interne et de périphérisation des centres fonctionnels (figure 10). Sans doute faudrait-il envisager, pour améliorer les fonctionnements territoriaux, d'autres structurations administratives du Centre-Est français.

Figure 10 : Maillage du Centre-Est français

C. Intermédiation

- 26 Le courant de transit le plus puissant qui traverse la Bourgogne relie Paris et Lyon et, pour la région, située entre ces deux centres moteurs, le statut d'espace intermédiaire (défini *in* Bavoux, 1993a) qui en découle est une composante essentielle des structures et dynamiques territoriales. L'intermédiation, forme particulière de périphérisation explique d'ailleurs beaucoup des caractères que nous avons mis en évidence précédemment, tant l'organisation interne « insulaire » que le flou dans les maillages. En effet, les deux polarités opposées contribuent, par leurs attractivités et leurs champs d'influence, à exercer sur la Bourgogne des forces centrifuges qui contrecarrent fortement les dynamiques endogènes et suscitent l'inconsistance récurrente des constructions territoriales au sein de cette portion d'espace écartelée.
- 27 Au plan des systèmes de transport, les flux massifs qui circulent entre les deux centres émetteurs-récepteurs, couple toujours plus boulimique, entraînent évidemment en Bourgogne une très envahissante inscription spatiale des réseaux et de leurs trafics. Ils engendrent une surpuissance relative du domaine circulatoire – sur-équipement et sur-activité – par rapport au poids démographique et économique somme toute modeste de la région. Les Bourguignons profitent bien entendu des atouts offerts par cette heureuse situation, ne serait-ce que pour leur propre mobilité, intra-régionale ou plus lointaine. Mais plus profondément encore, cette lourde trame détermine la répartition des axes vifs et des angles morts, la disposition des points forts nœuds et des creux d'accessibilité.
- 28 Ces équipements ne sont que des maillons de mégastuctures allogènes fonctionnant à l'échelon national, voire européen. Exo-structurés, conçus au profit des circulations

générales (Bavoux, 1993b), ils ne sont pas toujours adaptés aux logiques et aux besoins locaux, à l'image des gares parcimonieusement accordées et desservies sur la ligne TGV Paris-Lyon. L'effet tunnel risque de faire du territoire bourguignon un simple réceptacle passif, un support inerte de ces réseaux. Le tourisme est très révélateur de cette dérive liée à l'intermédiarité, tant dans son rythme (tourisme éclair avec un séjour moyen très bref de 1,26 jour par personne) que dans sa distribution très linéaire (les restaurants cotés s'alignent quasiment tous le long de l'axe routier-autoroutier Paris-Lyon), ou dans ses fonctionnements (limitation trop fréquente à un tourisme de passage où l'on « rentabilise » une étape nécessaire vers une destination de séjour ou de retour plus lointaine). La Bourgogne lorgne avec envie sur les millions de touristes potentiels qui passent sans s'arrêter et se demande comment éviter de devenir un gigantesque motel ou un immense fast-food.

- 29 Plus largement, afin de ne pas être seulement un cumul de flux juxtaposés, la Bourgogne se doit de tirer profit des transports et de créer de la valeur ajoutée et des emplois. Il s'agit pour elle de faire fructifier les effets positifs des relais, contacts et échanges, voire de provoquer de l'interception et de l'interruption. A cette volonté répondent les efforts de mise en place d'un appareil logistique : triage de Gevrey-Chambertin, plate formes trimodale de Pagny ou bimodale de Dijon-Sud, tentatives de parcs d'activités liés aux gares TGV de Montchanin et Mâcon-Loché, etc. Le souhait de faire de la Bourgogne ce que nous avons appelé dans d'autres travaux un espace « péager » est d'autant plus fort que les décideurs territoriaux prennent chaque jour d'avantage conscience de tous les impacts négatifs d'un transit brut toujours plus envahissant et qui se traduirait avant tout sur place par de graves nuisances à supporter et des coûts externes croissants à assumer. Etre sur le trajet de l'isthme français n'est pas une sinécure.

BIBLIOGRAPHIE

- Baticle Y. et al. (1985) — *La Bourgogne : espace et société*, Horvath.
- Bavoux J.-J. (1992) — « La Bourgogne existe-t-elle ? », *Historiens et Géographes*, n° 336, p. 87-92.
- Bavoux J.-J. (1993a) — « La Bourgogne : un archétype d'espace intermédiaire ? », *Annales de Géographie*, n° 570, p. 162-174.
- Bavoux J.-J. (1993b) — « La route et les régions, une France inégale », *L'Espace géographique*, n° 3, p. 243-250.
- Bavoux J.-J. (1994) — *Le « carrefour » bourguignon. Analyse d'un espace de circulation*, CNRS Editions.
- Brunet R. (1981) — *Champagne, Basse-Bourgogne, Pays de Meuse, Atlas et géographie de la France moderne*, Flammarion.
- Claval P. (1978) — *Haute-Bourgogne et Franche-Comté, Atlas et Géographie de la France moderne*, Flammarion.
- Richard J. (dir.) (1978) — *Histoire de la Bourgogne*, Privat.

RÉSUMÉS

La structuration du territoire bourguignon est dominée par trois données majeures. Son organisation interne, avec la disposition périphérique de ses aires les plus actives, est assimilable à celle d'une île. Sa position au sein de l'espace national et européen en fait une aire de transitions multiples, au maillage instable, soumise à de vigoureuses forces centrifuges qui peuvent menacer son unité. Enfin, traversée depuis toujours par de permanents et très abondants transits, elle est un espace intermédiaire entre des pôles moteurs, puissamment marquée par les réseaux et trafics exogènes qui sillonnent son territoire.

Three principles govern the structuration of the burgundian territory. Its internal organization, with the peripheral location of its most active areas, is similar to the organization of an island. Its situation within national and European space makes it an area of multiple transitions, an unsettled organization, submissive to strong centrifugal forces which can threaten its unity. Lastly, it has always been crossed by numerous links, it is an intermediate space between nodes, strongly marked with networks and exogenous traffic which criss-cross its territory.

Die Entwicklung der räumlichen Strukturen in Burgund wird wesentlich durch drei Tatsachen bestimmt. Durch die periphere Lage der aktivsten Räume ist die innere Organisation der Struktur einer Insel ähnlich. Wegen ihrer Lage im nationalen und europäischen Raum bildet dieses ein Gebiet mit zahlreichen Übergängen, dessen Einheit von starken zentrifugalen Kräften gefährdet wird. Seit jeher gibt es einen permanenten und dichten Transitverkehr durch Burgund. Insofern bildet Burgund einen « Durchgangsraum » zwischen den Wirtschaftszentren.

INDEX

Schlüsselwörter : Burgund, Durchgangsraum, Entwicklung der räumlichen Strukturen, Knoten, Netz, Region, Transite, Zentrum und Peripherie

Mots-clés : Bourgogne, centre et périphérie, espace intermédiaire, nodalité, région, réseau, structuration territoriale, transits

Keywords : Bourgogne, centre and periphery, intermediate space, network, nodality, region, territorial structuration, traffics

AUTEUR

JEAN-JACQUES BAVOUX

Laboratoire TheMa, Université de Bourgogne, 2, boulevard Gabriel, 21000 Dijon