

Saint-Jean-de-Losne, de la garde sur Saône au grand port de plaisance

Cette vue prise vers le sud-est, aux confins orientaux de la Bourgogne, est centrée sur un site très original. En effet, si Saint-Jean-de-Losne (1) n'est pas la seule localité des bords de Saône offrant un paysage attractif chargé d'histoire, cette petite agglomération de 1 100 habitants occupe un emplacement de carrefour fluvial qui aurait dû en faire un grand port du sillon Saône-Rhône.



Un site de pont

Il est fréquent que les sites de franchissement de rivière soient le siège d'une agglomération double dont les deux foyers sont déséquilibrés pour ce qui est de la taille et des fonctions. Le plus petit des deux n'est souvent qu'un point de contrôle et d'assistance à une des deux extrémités du passage. Ici, sur la rive gauche de la Saône, le petit bourg de Losne (2) a pourtant connu, au Moyen Âge, le prestige d'un centre religieux avec l'abbaye de Notre Dame, alors que sur l'autre rive, Saint-Jean fut d'abord un site de protection sur une route du sel. Il deviendra, avec le temps, une place forte face à la Franche-Comté impériale : aujourd'hui encore est célébré son fait d'armes héroïque de 1636, pendant la guerre de Trente Ans, qui fit résister la ville aux assauts des troupes autrichiennes.

Un carrefour de navigation fluviale

Saint-Jean-de-Losne aurait dû jouer un rôle de premier plan dans l'organisation des flux de marchandises entre le centre du Bassin parisien et le grand couloir Rhin-Rhône. En effet, le canal de Bourgogne (3), envisagé dès l'époque d'Henri IV et commencé peu avant la Révolution était une des pièces maîtresses du dispositif et débouchait dans la Saône, précisément, à Saint-Jean. La vieille place forte devait être un carrefour fluvial majeur. Malheureusement, cette réalisation titanesque a vu le jour trop tard et sur des fondements techniques périmés. À peine terminée, en 1832, la voie d'eau dut subir la concurrence du chemin de fer, et les améliorations techniques de la fin du siècle n'y firent rien. Le site actuel garde cependant bien visibles les aménagements réalisés au milieu du XIX^e siècle pour accueillir la flotte de la batellerie qui devait affluer à ce carrefour. Au premier plan, le port qui a véritablement fonctionné est constitué par un élargissement à 56 m du dernier bief du canal (4). Mais dans les années 1840, on voyait beaucoup plus grand et il fut décidé de creuser un vaste bassin de 390 m x 250 m qui devait permettre d'accueillir 400 bateaux (5) ; cette « gare d'eau » était mise directement en relation avec la Saône par un



bref chenal (6). Cette réalisation tomba vite en désuétude et ce n'est que dans les années 1980 que la plaisance fluviale lui a véritablement donné vie. Cet équipement hérité a fait de Saint-Jean-de-Losne un des premiers ports de tourisme fluvial de France.

Verte campagne et périurbanisation

Aucun bourgeoisie industriel majeur n'est venu troubler l'ambiance paisible des campagnes qui encadrent la Saône. Celles-ci sont un prolongement des paysages de la plaine dijonnaise avec ses blocs de grande culture et ses vastes massifs forestiers. Entre les grandes parcelles de céréales, s'intercalent parfois des prairies (7) dans les zones les plus humides des bords de Saône. Leurs surfaces ont été amplement réduites au profit de cultures comme le maïs (8) ou les betteraves fourragères au risque de réduire la biodiversité. À une trentaine de kilomètres de Dijon, seulement, le caractère rural de ce « pays » de transition vers la Franche-Comté n'est altéré que par une certaine périurbanisation pavillonnaire comme celle de Saint-Usage (9), sur la gauche du cliché, dont la population a augmenté de 35 % depuis la fin du siècle dernier.

André HUMBERT



