

## Le mot du président

### CONTINUITÉS...

Notre ami Gérard Déclas, comme il nous l'annonçait dans l'éditorial de la lettre n°61, est parti pour de nouvelles aventures au lycée Carnot. Nul doute qu'il trouvera à y investir l'énergie et la passion d'historien et de géographe que nous lui connaissons.

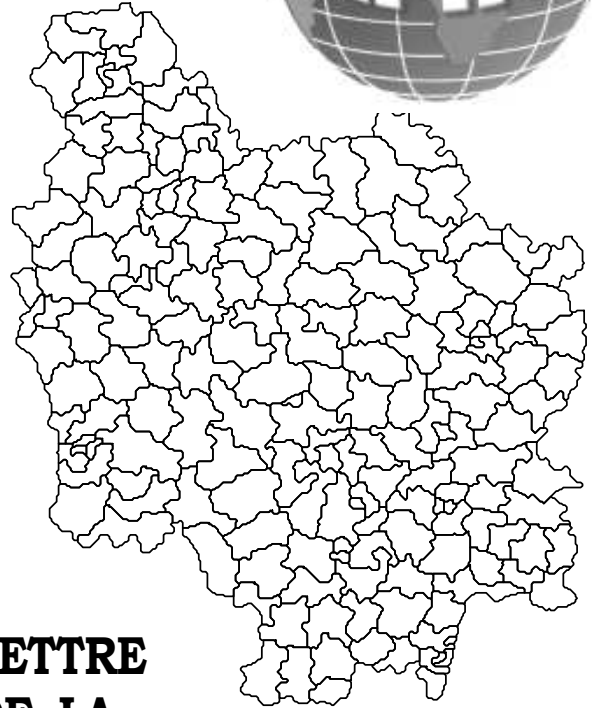
Mais enfin il nous faut continuer la tâche entreprise, à un moment où des échéances décisives s'annoncent, dont dépendent entre autres l'avenir de nos disciplines et plus largement la politique éducative que le pays souhaite pour sa jeunesse. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes résolus à prendre sa (difficile) succession.

En effet il y a urgence, et ce ne sont pas les dernières études de l'OCDE qui nous démentiront. Le journal Le Monde du 13/09/2011, dans un article reprenant les conclusions d'un rapport de l'OCDE, confirme ce que nous savions intuitivement : la France, à la différence des pays développés comparables, consacre une part moindre de sa richesse à l'éducation, notamment

à la rétribution des ses enseignants. Et cette différence s'aggrave avec la politique actuelle, qui, sous couvert de RGPP, a supprimé 80000 postes depuis 2007. Les conséquences sont logiques : En France, le taux de scolarisation des 15-19 ans a baissé depuis quinze ans. *«Le poids des inégalités sociales est toujours aussi fort pour expliquer les performances moyennes des élèves à l'âge de 15 ans en France»*, a aussi constaté l'OCDE dans un rapport récent.

Les atteintes spécifiques à nos disciplines s'inscrivent dans cette politique à courte vue : disparition de l'Histoire-Géographie en Terminale S, enseignement de la Géographie menacé à moyen terme (voir le cri d'alarme de Rémy Knafou dans le Monde du 4 octobre), chute du nombre de candidats aux concours de recrutement...

Avec la présidentielle, l'année scolaire 2011-2012 sera celle du «choix» entre un modèle éducatif libéral et un modèle républicain, prévient un dirigeant syndical. En effet les enjeux sont clairs et, dans ce débat, l'APHG sera, comme toujours, aux côtés de ceux qui voudront refonder une école républicaine à même d'offrir à la jeunesse la formation à laquelle elle a droit . A ce titre, les Etats-Généraux de l'Histoire et de la Géographie, organisés par l'APHG le 28 janvier 2012, permettront de rappeler le rôle essentiel qu'elles jouent dans la formation des futurs citoyens.



## LETTRE DE LA RÉGIONALE N°62

\*\*\*\*\*

## OCTOBRE 2011

\*\*\*\*\*

### Sommaire

p. 2 : Conférence Y Bocquet : Dynamiques contemporaines du transport maritime et des ports de commerce.

p.4 : Conférence Anne Cadoret : « Acteurs et conflits dans l'aménagement des littoraux »

p. 6 : Compte-rendu du week-end de l'APHG à Bruxelles

Journée de formation du 28 mars 2012

p. 7 : L'Assemblée générale de la Régionale (10 décembre 2011)

A notre niveau, en Bourgogne, nous accompagnerons le travail entrepris sur le plan national, tout en poursuivant nos actions habituelles. Ainsi la journée de formation du 28 mars 2012, consacrée à « L'homme et la machine à l'époque des « révolutions industrielles ». Cette année cette journée est à nouveau prise en charge dans le cadre du PAF, ce qui devrait permettre à un maximum de collègues d'entendre des interventions d'universitaires sur un thème en relation avec les nouveaux programmes de première générale.

Un célèbre éditorialiste politique dissertait ces jours derniers sur une nouvelle demande étatique après 30 ans de néolibéralisme. L'Etat ne serait plus « le problème mais la solution »... puisse-t-il être entendu pour ce qui est de l'Education en France !

Jean-Marc Bonnefoy et Didier Doix

### **Conférence Y Bocquet Dynamiques contemporaines du transport maritime et des ports de commerce.**

Le transport maritime est un outil majeur de la mondialisation, il représente 96% des flux mondiaux de marchandises. Il est organisé autour d'acteurs qui ont acquis une taille planétaire dans le cadre de la division mondiale du travail.

Les acteurs sont entrés dans des alliances globales entre transporteurs.

On constate une forte croissance des volumes transportés (en tonnes miles) illustrée par des navires de plus en plus gros. Pétrole brut, minerai de fer, charbon, céréales, et produits variés circulant à l'intérieur des containers.

On observe trois grandes tendances dans l'évolution des bateaux depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale :

Les bateaux sont de plus en plus rapides et de plus en plus puissants sur des trajets plus courts grâce au canal de Suez et au canal de Panama. Les bateaux sont aussi de plus en plus spécialisés et de plus en plus gros (jusqu'à 300 m de long)

ex : les tankers pour les produits pétroliers qui ont une limite de taille adaptée aux écluses du canal de

Suez et que l'on appelle « Suezmax ». Il existe donc d'autres routes en particulier qui vont contourner l'Afrique. Panama étant trop petit pour la majorité des pétroliers.

Le navire un peu emblématique de la mondialisation est le porte conteneur (container ship). Cela permet un transport multimodal (sauf dans les avions).

La taille de base est le conteneur de 20 pieds (environ 6 m) pour une section carrée de 2,4 m. (EVP = Equivalent Vingt Pieds)

Mais il existe aussi des conteneurs de 40 pieds (2 EVP), avec actuellement une évolution des

tailles. Il y a aujourd'hui 5 générations de porte-conteneurs depuis son invention en 1956.

En 1968 un porte conteneur pouvait contenir 2000 caisses de 20 pieds, on arrive aujourd'hui à plus de 8500 caisses.

La taille standard est Panamax et une nouvelle génération est apparue Overpanamax non adaptée aux écluses du canal de Panama.

Le plus gros porte conteneur actuellement en service dans le monde construit dans un chantier danois est le EMMA MAERSK (397 m x 56 m), avec une vitesse de 25 nœuds soit plus de 40 km/heure et une capacité de 13000 boîtes. Il est manipulé par un équipage de 13 personnes (avec un capitaine et un second en général d'origine grecque et des hommes d'équipage dont au moins 40% sont des philippins).

Un navire de cette taille coûte environ 150 millions de dollars soit la valeur d'un Boeing 747 ! Pour gérer ces navires il faut des portiques à conteneurs, actuellement les plus performants déchargent un conteneur par minute, avec deux portiques par navire l'opération est extrêmement efficace. Tout est géré par une logistique informatique pour le chargement et le déchargement.

Cela nécessite de grandes esplanades pour stocker les conteneurs en fonction de leur destination. Souvent au contact des quais, on trouve des voies de chemin de fer pour expédier la marchandise ailleurs.

Autre navire spécialisé : le navire roulier : ce sont des ferrys de fret pour exporter par exemple des voitures. Cela conduit d'une manière générale à des secteurs du port affectés à tel ou tel type de navires d'où une spécialisation des ports et des quais. Cependant il reste des cargos polyvalents autodéchargeants qui sont plutôt utilisés aujourd'hui dans les pays en développement.

On peut également trouver dans les grands ports de plus petits navires utilisés pour une redistribution locale (très visible par exemple dans le port de Hong Kong).

Cette technique de la conteneurisation présente beaucoup d'avantages dans le cadre de la mondialisation car elle permet : un service porte à porte, une massification du transport maritime et une massification terrestre. C'est le cas des ports vers lesquels vont venir les plus gros navires et ensuite une redistribution s'effectue à partir de ces ports d'éclatement qu'on appelle des hub.

Les acteurs de cette filière maritime sont les opérateurs de conteneurs pratiquant une intégration verticale : certaines entreprises sont engagées dans d'autres modes de transport que le maritime avec une tendance à contrôler toute la filière logistique de façon à pouvoir développer leur action à l'échelle mondiale.

Les grands opérateurs de conteneurs :

Les trois opérateurs majeurs sont européens : La compagnie danoise MAERSK est le leader mondial qui a absorbé l'inventeur du conteneur, l'américain SEALAND avec une capacité de transport de plus de 2 millions d'EVP et qui possède 545 navires. Le deuxième transporteur est une société italo-

grecque MSC avec 414 navires et le troisième est CMA-CGM, un regroupement de trois transporteurs français (avec 396 navires).

On constate une tendance à la concentration des opérateurs (acquisitions et fusions d'entreprises ces dernières années) dans le cadre d'une stratégie de croissance. La conséquence est la naissance d'alliances un peu comme les compagnies aériennes. Exemple de la Grande Alliance (Allemagne, Japon, Malaisie, Hong kong).

La construction navale est dominée par l'Asie en particulier la Corée, la Chine qui est en forte croissance et le Japon. La part de l'Europe étant devenue très faible.

Singapour est spécialisée dans la réparation et dans la transformation des navires.

Les vieux navires sont détruits, longtemps ils le furent à Taïwan et en Corée du Sud, aujourd'hui c'est une spécialité de l'Inde et du Bangladesh, pays à bas coût de main d'œuvre et dont les conditions de travail sont déplorables.

Ces conséquences techniques entraînent des conséquences de différentes natures :

- économiques : abaissement du coût du transport;
- sociales : de moins en moins de dockers;
- géographiques : concentration des activités dans certains ports car les installations sont de plus en plus gigantesques et laquelle s'ajoute une réorganisation des circuits des navires.

La domination des grands ports de commerce asiatiques est écrasante aujourd'hui. En 2008 Shanghai est devenu le premier port du monde en tonnes de marchandises, le deuxième est aussi chinois, c'est le voisin de Shanghai, le port de Ningbo-Zhoushan puis Singapour. Rotterdam longtemps n°1 est aujourd'hui n°4, derrière arrive toute une série de ports chinois. Le deuxième port européen est Anvers, quant à New York n°1 mondial au cours d'une partie du XXème siècle, il n'apparaît plus dans les vingt premiers.

On va retrouver un peu près le même classement pour les ports à conteneurs avec quelques différences : Singapour n°1, Shanghai n°2, Hong Kong n°3... le port de Dubaï monte très vite, il se positionne comme un port majeur d'éclatement des trafics à partir de l'entrée du Golfe Arabo-Persique.

En utilisant la position idéale de Singapour sur un passage obligé à la pointe de la péninsule Malaise au détroit de Malacca, la Malaisie va recueillir le surplus de trafic que ne peut plus absorber Singapour.

On voit ainsi se développer de plus en plus la notion de « grappe portuaire » qui met en concurrence les ports les uns avec les autres.

On identifie ainsi quatre grandes façades portuaires pour les conteneurs:

La façade est asiatique, la façade ouest européenne qu'on appelle parfois la Northern Range (qui va du Havre à Hambourg), la façade portuaire de l'est des Etats Unis qui est de plus en plus dominée par le port de New York et puis la façade ouest des

Etats Unis.

Les paysages portuaires vont être révolutionnés, les anciens espaces devenus obsolètes sont requalifiés, on assiste à la revitalisation du « Water Front » souvent avec des zones de loisirs, qui ont l'avantage d'être proches des centres villes.

Les ports actifs actuels sont de plus en plus loin car ce sont des darses relativement longues et profondes avec de larges esplanades de stockage. Il faut éventuellement que les ports gagnent sur la mer, c'est le cas à Barcelone ou encore au Japon, en Corée, en Chine avec la construction d'îles artificielles ou avec l'extension de terre-pleins.

Ces terminaux portuaires sont gérés par les régions, les municipalités ou les chambres de commerce (c'est le cas à New York), Los Angeles et Long Beach sont des ports municipaux mais de plus en plus ce sont des transporteurs maritimes qui

gèrent ou bien les utilisateurs eux-mêmes.

Ex : le groupe Maersk gère ses propres terminaux à conteneurs dans un secteur du port de Baltimore alors que l'Etat du Maryland dirige le port dans son ensemble, c'est le cas aussi de Shell qui de plus en plus gère ses dépôts d'hydrocarbures et puis la tendance forte ce sont les sociétés de services portuaires privées essentiellement asiatiques qui prennent le contrôle des grands terminaux portuaires.

Dernier point abordé, celui de la propriété des bateaux : les 6 principaux pavillons de complaisance sont Panama (45% de navires japonais), Chypre (54 % de navires grecs), Malte (66 % de navires grecs), Libéria (22 % de navires allemands), Bermudes (45 % de navires anglais), Bahamas (21% de navires des Etats Unis) avec d'autres en complément comme la France, la Mongolie, le Luxembourg.

Ces pavillons sont aujourd'hui très contestés car ils risquent d'être mal entretenus, ce sont « les navires poubelles », qui appliquent en outre une législation du travail très contestable.

Deux problèmes pour clore cet exposé :

- Les navires circulent en grand nombre en particulier dans les détroits d'où une saturation du trafic ce qui est le cas du Pas-de-Calais.

- Une croissance de l'activité de piraterie au large du Brésil, au large du golfe de Guinée, du golfe d'Aden, de la Somalie ainsi qu'en Asie du Sud y compris à proximité de Singapour avec des pirates malais.

Pour toutes ces questions maritimes un site Internet très riche basé à Nantes, l'Institut supérieur d'économie maritime (site web : isemar.asso.fr).

Une revue de géographie publiée à Lille : Territoire en mouvement, le n°2 porte sur le thème des ports et des transports maritimes (publication prochaine).

Prise de notes Pascal Bouley



## **Conférence Anne Cadoret « Acteurs et conflits dans l'aménagement des littoraux »**

L'intervention d'Anne CADORET, Maître de conférences à l'Université de Bourgogne, était consacrée aux « Acteurs et conflits dans l'aménagement des littoraux », avec des exemples essentiellement choisis dans la région Languedoc-Roussillon (sujet de sa thèse).

Les littoraux concentrent 60% de la population mondiale, et l'estimation est de 75% pour 2040, d'où des enjeux très forts ; les densités y sont plus élevées que les moyennes nationales : 2,5 fois plus en France(2006). Des mutations récentes, liées aux techniques (pêche, conteneurisation,...), à l'essor touristique, provoquent une multiplication des intentions d'usage avec des enjeux économiques, sociaux, écologiques (nuisances environnementales fortes : pollution, artificialisation, diminution des ressources maritimes, érosion,...). La multifonctionnalité des littoraux a plusieurs conséquences : le changement d'affectation du sol, des infractions aux règles d'usage, un partage conflictuel de l'espace et des ressources et des répercussions négatives d'un usage sur les autres et sur le milieu. En face, les autorités publiques vont réglementer, multiplier les procédures publiques de concertation, créer des espaces protégés, mettre en place des dispositifs de gestion par des acteurs de « monde différent ».

Le conflit est différent de la tension ; trois solutions s'offrent aux citoyens quand une décision ou une action est contraire à ses attentes : la loyauté, l'« exit » (pas d'engagement) et la « voice », c'est-à-dire s'opposer (légalement ou illégalement) ; c'est la voie du conflit, avec des formes différentes selon le pays (démocratie ou pas). Au sens large, un conflit est un sentiment d'hostilité avec la condition d'une manifestation de protestation ou d'opposition s'accompagnant d'un passage à l'acte (médias, blocus, procès, incendie d'un bateau,...). Le conflit est un processus où il y a plusieurs phases (jusqu'au paroxysme) avec dialogue, accalmie ; les conflits ne sont jamais résolus, mais régulés. Un conflit est à la fois un frein et un atout : une conjugaison entre protection et mise en valeur des milieux côtiers en favorisant un développement équilibré sur le plan économique, social et culturel des espaces littoraux ; la notion d'intégration renvoyant à la fois à l'articulation des secteurs d'activités et de gestion et à des dispositifs se situant à des niveaux scalaires différents.

Les multiples objets du conflit.

L'artificialisation du littoral : Frontignan entre 1950 et 1996 (comblement d'étangs littoraux, développement du tourisme (Frontignan-Plage), construction d'épis littoraux) ou dans la plaine de Messogea à l'ouest d'Athènes ( la superficie viticole a diminué de 38% entre 1991 et 2001 au profit d'habitats, de zones commerciales et d'infrastructures). Quand il s'agit de terres agricoles, il

n'y a pas, en général, de conflit mais que des tensions (en raison des prix de vente élevés aux promoteurs).L'essor du tourisme provoque une transformation du paysage : choix de la verticalité à Benidorm, incrustation du programme immobilier dans la plaine littorale à Castellón de la Plana (Marina d'Or), planification de l'État au Maroc (plan azur) ou en France (Languedoc-Roussillon), aménagements ponctuels de promoteurs comme en Espagne (exemple des résidences fermées de la région de Murcie : Polaris World, avec golfs, Ressorts (résidences fermées) ...) et des conflits pour l'utilisation de l'eau; mais il y a aussi des oppositions empêchant cette transformation du paysage ( en 1992 un projet de lotissements avec modification du POS dans les Calanques est repoussé avec des arguments économiques ) ou modifiant les projets ( le Triangle de Villeroy à Sète, zone humide transformée en zone d'aménagements concertés).

Autre objet de conflit avec les urbanisations illégales du Languedoc-Roussillon : environ 5000 cabanons sont situés sur le domaine public maritime ou sur des sites classés ou inscrits. A l'origine, ces cabanons étaient destinés à la pêche ou à la chasse ; ils sont devenus résidences secondaires avec parfois électricité voire piscine ; l'implantation de mobil-homes et de caravanes artificialise aussi l'espace. Il y a donc conflit entre les autorités publiques et les « propriétaires » qui ont comme arguments : la culture, l'héritage, la solidarité issue d'une forme d'organisation collective, donc une territorialité. Idem en région PACA, en Espagne, en Italie, en Grèce.

D'autres conflits sont liés à des dispositifs de gestion par rapport à la loi littorale (Espagne, France) ; l'achat par le Conservatoire du littoral de terres des Salins du Midi a nécessité de longues négociations (environ 15 ans) et au final une acquisition d'un montant 8 fois supérieur aux prévisions.

Où se situent les conflits ?

Le Languedoc-Roussillon est une bonne illustration avec un espace maritime ( 40 000 ha de lagunes, ...) et un espace terrestre composé d'espaces agricoles, de ports de pêche et de commerce, de stations balnéaires et, il s'y trouve des dispositifs de gestion et de protection. Il y a conflit entre l'espace protégé et l'espace touristique très convoité avec un impact réel (érosion,...), des concurrences (chasseurs/promeneurs, pêcheurs/activités nautiques), l'extension urbaine, l'urbanisation illégale, les infractions et le braconnage, la limite des 3 milles nautiques (entre chalutiers et pêcheurs petit métier ; les récifs artificiels attirant en plus plongeurs et touristes), la pollution d'usines Seveso, le stockage de déchets ultimes (existants et en projet), les éoliennes, les pollutions urbaines, agricoles, industrielles, portuaires ...

Les conflits se situent là où il y a des configurations spatiales propices (proximité d'une aire urbaine et d'une zone humide) ; ils sont les plus fréquents sur les espaces empreints d'une forte territorialité en raison d'une forte mobilisation avec différentes raisons : la protection de l'environne-

ment (biodiversité, paysage), la préservation d'un cadre de vie, le respect de la loi, la sauvegarde d'activités traditionnelles avec la crainte d'une disparition de valeurs locales, d'une perte d'identité ou la volonté de maintenir des usages traditionnels (pêche, ...). Contester suppose une certaine liberté d'agissements (voir dans l'espace méditerranéen) : il faut mobiliser, justifier son opposition (et sans cadre, ce n'est pas évident).

Qui et comment ?

La première étape est la mise en réseau des acteurs ; cela dépend de la capacité des acteurs à se structurer, à se mobiliser : chercher des alliances pour consolider un réseau d'acteurs, pour rééquilibrer les rapports de force, pour faire pression. La préexistante de réseaux (associations environnementales, métiers de la mer, activités de loisirs) joue un rôle prépondérant lors de situations conflictuelles : elle permet une mobilisation plus rapide (des actions plus violentes), une plus grande ampleur. La géographie sociale permet de comprendre ces mécanismes d'alliance entre les acteurs. Quelques exemples : le Parc de la mer d'Iroise (rassembler les plus d'acteurs possible pour ré-équilibrer le rapport de force), Sidney où le gouvernement, qui avait le projet de densifier le front de mer et de le privatiser, a dû plier sous la pression, les négociations lors du projet d'extensions portuaires à Nantes-Saint-Nazaire, les Calanques où la mobilisation d'une association regroupant 600 000 adhérents a entraîné l'abandon du projet immobilier (actuellement pour le projet de Parc national, les élus cherchent des alliances avec d'autres élus); dans sa recherche d'alliance, le maire de Fos a même fait appel au Pape dans sa lutte contre l'incinérateur ; c'est parfois la recherche d'une personnalité politique, mais à chaque fois, il y a création de liens sociaux. Les actions se jouent aux différentes échelles administratives : commune, intercommunalité, département, région, nation avec une complexité des réseaux d'acteurs.

De la menace au coup de feu : il y a différentes stratégies : les attentats en Corse contre les complexes touristiques, des incidents violents entre les pêcheurs français et espagnols dans le golfe de Gascogne, l'organisation d'un blocus (contre la commercialisation interdite des huitres de Thau), des panneaux (NON au port méthanier au Québec et MERCI pour le camp des partisans, preuve de la diversité des intérêts). Les manifestations publiques, les médias servent au renforcement des dynamiques conflictuelles.

Quelle articulation entre les conflits et la gouvernance en zone côtière ?

Comment fait-on pour réguler ? Un mode de régulation unique n'est jamais efficace et durable. Il y a des modes de régulation ponctuels : décisions de justice (risque de renforcer le processus conflictuel), mesures administratives, négociations, concertation, médiation (un tiers plus ou moins neutre, parfois un leader local qui fait le lien, qui facilite le dialogue), mesures financières (« dessous de table » ou légales), mesures d'accompagnement, engagement moral (chartes de bonne conduite pour réguler ou atténuer le conflit), pression sociale

(dans les métiers de la mer avec les prud'hommes de pêcheurs), voire de « petits arrangements entre acteurs ». L'efficacité de chaque mode est limitée, mais elle est plus durable s'il y a association de différents modes ; de plus, il y a des disparités spatiales liées au mode de régulation.

La gouvernance et sa reconfiguration par les conflits.

Plusieurs définitions existent : c'est l'articulation et l'établissement de passerelles entre pouvoirs politique, pouvoir économique et pouvoir social, c'est comment les conflits arrivent à modifier ou à créer des passerelles entre ces pouvoirs. Par exemple, il s'agit d'inciter les pouvoirs publics à organiser des réunions d'information, de consultation, de concertation .... donc mettre en place une forme de participation du public : c'est créateur de conflit mais cela les anticipe, les régule. Exemple avec la Mission Littoral (2001-2006) en Languedoc-Roussillon, pour gérer les cabanons ; elle réunit une fédération d'acteurs publics (CAUE, Conservatoire du littoral, Préfet, communes, Parquet, administrations diverses), et est suivie de discussions avec les propriétaires des cabanons pour aboutir à un guide pour les élus proposant différentes solutions : répression avec destruction, légalisation : modification du PLU, classement en monument historique (très rare). Il y a là, plusieurs modes de régulation.

Les conflits peuvent engendrer soit la structuration d'acteurs, soit la formalisation d'accord, soit la conception ou l'adaptation d'outils pour réguler les conflits, soit la modification des modes de gestion d'un territoire. A chaque fois, ce sont des processus qui correspondent à des innovations sociales, qui créent du lien social, qui structurent des acteurs.

Deux remarques parmi les questions posées :

- le conflit peut être une stratégie pour gagner du temps (cf la Lino à Dijon).

- l'introduction de la géographie des conflits est très récente : c'était le domaine des sociologues, mais les Anglais s'y sont intéressés dès le début du XXe s.

Prise de notes Didier Doix.

## Compte-rendu du week-end de l'APHG à Bruxelles

Samedi 10 septembre, 8 heures, nous prenons le TGV en gare de Dijon, destination Paris- Gare de Lyon, métro, puis Gare du Nord pour embarquer à bord du Thalys direction Bruxelles, gare du Midi. Un train-navette nous transporte au cœur de la capitale. Après le dépôt des bagages à l'hôtel « La Légende » et un déjeuner rapide sur la Grande Place, rendez-vous à 14 h à l'angle de l'Hôtel de ville. Une guide nous fait une visite commentée de la Grande Place, piétonne et très animée. Le patrimoine remarquable montre comment Bruxelles, ville commerçante du Moyen-Age, a été modelée par l'architecture néo-classique et comment ce patrimoine a été mis en valeur par de grandes opérations d'embellissement au XIXe siècle. Notre guide nous conduit dans les rues adjacentes, nous faisant découvrir la Bourse, les Halles Saint-Géry, la rivière la Senne (presque totalement recouverte), les quartiers Sainte-Catherine et du Béguinage... 16 heures approchant, nous prenons un bus qui nous emmène dans un tout autre quartier, celui des Etangs d'Ixelles. Un guide nous attend près d'un monument ressemblant à un « paquebot » pour nous faire découvrir un panorama exceptionnel des plus belles réalisations du début du XXe siècle où se succèdent Art Nouveau, Art Déco et Modernisme.

La visite explore le contexte historique et social de la naissance de l'Art Nouveau ainsi que son développement. Nous découvrons l'évolution des œuvres architecturales de Victor Horta, Ernest Blérot et Paul Hanka : ferronneries, vitraux et boiseries décorent chaque façade et nous imaginons l'intérieur luxueux de ces hôtels particuliers...

Sous un ciel menaçant, les plus courageux rejoignent l'hôtel à pied tandis que les autres prennent un bus ... qui s'arrête en chemin et oblige ses occupants à prendre un taxi ! Un dîner, accompagné de bières « tirées du fût », notamment une fameuse « Pêcheresse, mort subite », nous fait découvrir la cuisine bruxelloise. Avant de rejoindre l'hôtel, nous faisons un petit tour sur la Grande Place, où des fanfares défilent devant une tribune officielle, et bien sûr une petite visite au « Manneken Pis »...

D'un commun accord, le dimanche est déclaré « journée libre ». Notre groupe part découvrir les Galeries royales Saint Hubert et leurs célèbres chocolatiers, le Centre belge de la Bande Dessinée installé dans un magnifique bâtiment Art Nouveau dessiné par Victor Horta, la Cathédrale et le Mont des Arts avec une longue visite du musée Magritte.

Après un déjeuner moules-frites, passage obligé, il est temps de rejoindre l'hôtel pour récupérer les bagages et la gare du Midi, mais quelques surprises nous attendent : pas de métro et pluie diluvienne ! Nous arrivons trempés mais largement à l'heure pour rejoindre Paris Gare du Nord puis le TGV vers Dijon via un métro bondé... Arrivée vers 21 heures avec des séparations chaleureuses montrant combien ce week-end a été enrichissant et convivial.

Il nous reste à remercier Didier et tous ceux qui l'ont secondé... A bientôt pour d'autres petits (ou plus grands) voyages aussi agréables !  
Jacques (un peu), François (un peu aussi)  
et Lucette (beaucoup) Charmont

## APHG Bourgogne Journée de formation du 28 mars 2012

### L'homme et la machine à l'époque des « révolutions industrielles » (XVIIIe-XXIe s.) : enthousiasme et résistances

Dans le contexte actuel d'inquiétudes face à une technologie qui n'apparaît pas toujours maîtrisée ou maîtrisable, les historiens sont revenus sur les conditions dans lesquelles la machine s'est introduite dans les sociétés humaines, à différentes époques. Ils ont montré que cela n'a pas été sans difficultés et que le rapport à la machine a toujours été ambivalent, en particulier dans le monde du travail. L'image de la tueuse de bras et de la voleuse d'emplois a toujours côtoyé celle de la libératrice des peines. La « modernité » ne s'impose jamais d'emblée et produit en permanence une attitude critique.

- Introduction : **Stéphane GACON** (MCF Université de Bourgogne)

Le culte du progrès et ses limites aux XIXe et XXe siècles : l'homme libéré ?

- **Fabien KNITTEL** (MCF IUFM de Franche-Comté)

Le monde rural et les « révolutions agricoles » du XIXe siècle.

- **François JARRIGE** (MCF Université de Bourgogne)

De la « tueuse de bras » à la machine apprivoisée : les résistances ouvrières au machinisme en Europe au XIXe siècle.

- **Stéphane FRIOUX** (ENS LSH Lyon)

Les politiques municipales d'amélioration de l'environnement urbain en France au XXe siècle.

- **Xavier VIGNA** (MCF Université de Bourgogne, membre junior de l'ITUF)

Les années 1968. Des machines et des hommes.

## L'Assemblée générale de la Régionale

L'A.G. aura lieu le samedi 10 décembre 2011 à l'hôtel-restaurant du Parc de la Colombière, 49 cours du Parc, 21000 DIJON, tél. 03 80 65 18 41.

À partir de 16 h, conférence de M. J.-M. Berlière, de l'Université de Dijon, spécialiste de l'histoire de la police, suivie de questions des participants.

À 17h - 17h30, Assemblée Générale, qui suivra l'ordre du jour suivant :

- rapport moral et d'activité
- rapport financier
- comptes rendus des commissions pédagogiques nationales.
- le point sur le voyage prévu en Amérique du Nord-Est en avril 2012, sur la journée de formation « Histoire : l'homme et la machine » du 28 mars 2012.
- préparation du week-end historique et géographique de juin ou septembre 2012
- thème et modalités de la journée de formation « Géographie » de 2013.
- projection : souvenirs du voyage en Arménie.
- questions diverses.

Renouvellement partiel du Bureau :  
Sont renouvelables : Cl. Farenc, M.-J. De Bergh, J.-M. Nuffer

Sont candidats : Stéphane Gacon, Eric Gady. (Gérard Déclas, très occupé, a choisi de quitter le bureau)

Ceux qui ne souhaiteraient pas se représenter, tout comme ceux qui souhaiteraient s'investir dans l'association — et qui sont bien sûr les bienvenus au Bureau — peuvent nous en informer avant le lundi 21 novembre prochain.

Pour tous ceux qui souhaitent voter par correspondance, merci de contacter Didier Doix soit par courrier (Le Fichau, 71130 Chassy) soit par courriel ([didier.doix@gmail.com](mailto:didier.doix@gmail.com)) soit par téléphone (03 85 85 41 40)

Vers 19 h, apéritif offert à tous les participants par la Régionale de l'APHG.

Vers 20 h, repas au Restaurant du Parc pour les personnes inscrites avant le lundi 21 novembre.

Menu à 32 €, (entrée, un plat principal, fromages et dessert, vins et café compris).

Si vous avez l'intention de voter par correspondance ou si vous souhaitez participer au repas, prière de compléter et de renvoyer l'un des deux bulletins page suivante :

---

### Inscription à l'assemblée générale de l'APHG - Bourgogne (Samedi 10 décembre 2011)

---

Inscription au vote par correspondance à renvoyer avant le lundi 21 novembre 2011 à Didier DOIX,

Le Fichau, 71130 CHASSY - tél. 03 85 85 41 40 – courriel : [didier.doix@gmail.com](mailto:didier.doix@gmail.com))

M., Mme, Melle .....

mail. ....

Adresse.....

.....  
votera par correspondance pour le renouvellement du bureau lors de l'Assemblée Générale, et demande à se faire envoyer le matériel de vote.

---

Bulletin d'inscription à renvoyer avant le lundi 21 novembre 2011 à Didier DOIX,  
Le Fichau, 71130 CHASSY - tél. 03 85 85 41 40 – courriel : [didier.doix@gmail.com](mailto:didier.doix@gmail.com))

M., Mme, Melle .....

mail. ....

participera au repas qui suivra l'Assemblée Générale du 10 décembre 2011.

Nombre de personnes : .....

---

## **APHG - Régionale de Bourgogne**

**présidents** : Marie-Josèphe De Bergh, Didier Doix  
**secrétaire** et **rédacteur de la Lettre** : Jean-Marc Bonnefoy  
**trésorier** : Jean-Michel Nuffer

**élu sur la liste nationale au Comité National** : Yves Boquet

**Représentants de la Régionale au Comité National** : Marie-Josèphe De Bergh et Didier Doix

**membres des commissions pédagogiques :**

Collèges : Didier Doix  
Lycées : Jean-Michel Nuffer  
Europe : Gérard Déclas ou Jean-Michel Nuffer  
Enseignement technique : Marie-Jo Ferrand  
Civisme : Marie-Josèphe De Bergh  
TICE : Jean-Marc Bonnefoy

site web : <http://aphgbourgogne.free.fr>  
adresse mél : [aphgbourgogne@free.fr](mailto:aphgbourgogne@free.fr)

## **Sur notre site WEB**

**N'oubliez pas !!**

Répondez aux enquêtes sur :

La réforme des lycées

Les nouveaux programmes de Cinquième