

Le mot de la présidente

Au moment où l'Assemblée Nationale vient d'adopter en première lecture la "loi d'orientation pour l'avenir de l'école" — projet qui a été rejeté par le Conseil Supérieur de l'Éducation par 39 voix contre, 4 pour et 9 abstentions. — il est bon de rappeler ici les propos de R. Marconis dans le dernier numéro d'Historiens & Géographes (janvier 2005), qui s'inquiète du fossé existant entre les propos lénifiants du ministre et la dégradation des conditions de travail des collègues, confrontés à la réduction des crédits, aux dotations horaires amputées, aux postes supprimés, à la montée de l'incivilité et de la violence dans certains établissements.

Et ce sont nos inquiétudes par rapport à l'enseignement de l'Histoire et de la Géographie que nous avons transmises à tous les élus de la région (députés, sénateurs, présidents des Conseils Généraux et du Conseil Régional). A ce jour, seuls MM. Auberge, Beaumont, de Broissia et Montebourg nous ont fait part de leurs démarches auprès du ministre en faveur de la pérennité de l'enseignement de nos disciplines et de leur évaluation au brevet et au baccalauréat.

Mais la plus grande incertitude plane sur la façon dont les textes d'application de la loi — concernant programmes, horaires, modalités d'examen — seront élaborés : sans doute par les 9 membres du Haut Conseil de l'Éducation, et ce

sans qu'aucune évaluation des réformes précédentes ait été entreprise. Nous avait-on pourtant assez serinés qu'"Itinéraires de Découverte" et "Travaux Personnels Encadrés" étaient les bonnes réponses à l'échec et à l'ennui scolaires, pour les supprimer sans autre forme de procès... et pour en récupérer les heures sur-le-champ. Singulière façon d'encourager l'innovation, la modernisation, etc.

Quant au socle commun — "ensemble de connaissances et de compétences indispensables" — (comme si nous avions passé jusqu'alors notre temps au superflu !), le contenu n'en est pas encore défini et le sera par décret après consultation du même Haut Conseil. Sera-t-il défini en référence aux disciplines constituées, ou selon des logiques transversales ? Rien ne dit en effet que nos disciplines — avec leurs spécificités scientifiques et méthodologiques — contribuent encore à ce que la loi appelle "une culture humaniste permettant l'exercice de la citoyenneté".

Qu'est-ce qui relèvera des fondamentaux d'une part, du facultatif, voire de l'optionnel d'autre part ? Ce qui est à craindre dans cette dichotomie, c'est un système éducatif à deux vitesses dans une France de plus en plus décentralisée, avec les établissements scolaires de plus en plus autonomes (liés par contrats pluriannuels avec l'État, les collectivités territoriales et des partenaires extérieurs du monde économique, social, culturel).

T.S.V.P.

APHG BOURGOGNE



LETTRE DE LA RÉGIONALE

N°42

MARS

2005

Sommaire :

- p. 2 Comptes-rendus : Mobilités et espaces urbains (journée du 1^{er} décembre 2004) :
- p. 2 conférence de Jean-Jacques Bavoux : La ville, nœud de transports
- p. 4 conférence d'Yves Boquet : Problématiques & expériences internationales
- p. 6 Programme d'excursion : Au fil de la Saône (18 juin 2005)
- p. 8 Assemblée Générale de la Régionale du 11 décembre 2004 : compte-rendu

Seul le socle commun, relevant de la loi, serait garanti par l'État. Quant au "reste", il serait laissé, au nom de la liberté pédagogique, au choix des établissements et de leurs équipes éducatives, sur la base de contrats locaux et dans une logique de concurrence.

Tels sont les enjeux de notre réflexion sur l'avenir de nos enseignements et de la formation des citoyens dont nous avons la charge : dans ce contexte, nous réaffirmons notre attachement à une solide formation disciplinaire des enseignants et à l'acquisition par nos élèves "d'une culture ambitieuse et solide, enracinée dans le temps et dans l'espace", ce qui est tout autre chose que les gadgets dictés par l'air du temps !

Micheline Cinquin

Journée "Géographie" du mercredi 1er décembre 2004 MOBILITÉS ET ESPACES URBAINS

LA VILLE, NŒUD DE TRANSPORTS

RELATION ENTRE VILLE ET TRANSPORTS INTERURBAINS

par Jean-Jacques Bavoux, professeur à l'Université de Bourgogne, laboratoire Théma

Cette conférence, qui introduit la journée "Géographie" sur le thème *ville et transports*, est accompagnée de nombreux documents, publicités, cartes et plans, illustrant le propos : l'interaction entre la ville et les transports.

Rapport entre ville et complexe de nodalité

Jean-Jacques Bavoux pose tout d'abord le problème des représentations. Le mot "carrefour", qui a été très galvaudé, se retrouve à travers des slogans et des publicités. Toute ville a tendance à se situer par rapport à quelque chose, ce que les géographes appellent l'omphalomanie. On est ici dans le domaine de l'image, c'est pourquoi on retrouve cette notion de carrefour urbain sur les cartes des manuels de géographie sous forme de petits ronds ; mais on ne sait pas comment ils ont été choisis, ni quel est leur statut et quelle est la hiérarchisation. On peut seulement supposer que ce sont des villes carrefours. Cette idée se voit aussi dans les modélisations urbaines qui présentent des étoiles et des couronnes.

Pour avoir une idée de la réalité, il faut préciser les concepts afin de savoir ce qui se cache derrière ces points. On doit donc travailler à focales variables : Europe, France, région, agglomération. Sur l'exemple lyonnais, on voit que le concept de carrefour urbain joue à plusieurs niveaux. La représentation au niveau spatial le moins fin montre un cercle avec trois branches. Dans le contexte d'un grand Sud-Est français, elle se complexifie ; la vision est encore plus compliquée au niveau de l'aire urbaine étendue, montrant le nœud autoroutier et le nœud ferroviaire. Au niveau de l'agglomération, on retrouve le schéma en étoile. Sous le point de la carte se cache donc une aire multinodale.

Un réseau de transports est toujours constitué de lignes et de points nodaux. Une publicité montre, plaqués sur un cœur et son réseau de circulation, des noms de villes. Les lignes sont les vaisseaux et les artères, les points nodaux sont les lieux de la connexion. La connexion, c'est à la fois l'acte qui lie ensemble, et

l'organe qui va servir à cette fonction, représentée sur une carte géographique par des petites figures géométriques. La première fonction nodale est de créer des relations entre des sous-réseaux. La deuxième est la rupture de charge : à cet endroit, on peut charger ou décharger, ou transborder des marchandises ou des passagers sans changer de mode de transport. La troisième est le lien intermodal, lorsqu'à la rupture de charge s'ajoute la rupture de mode. La quatrième fonction est le changement de portée spatiale, quand on passe d'un mode de transport à longue distance à un mode à courte distance. Ce sont là les fonctions de base.

Plusieurs mots désignent les morphologies nodales, suivant les nombres de branches — bifurcation, carrefour, étoile, qui correspondent si on les combine à des arborescences, et au quadrillage — même si le plus souvent on emploie, par commodité, d'une manière floue, le mot « carrefour ». La nodalité est inhérente à tout système de transport. Les nœuds de transports urbains sont très divers, mais interdépendants et toujours hiérarchisés ; ce sont aussi des lieux dynamiques qui varient, naissent, évoluent, peuvent mourir et qui sont toujours en interaction avec les systèmes de circulation. Leur rôle dépasse la mise au service des mobilités, ils ont une fonction sociétale et interfèrent avec tous les processus de territorialisation, avec les pouvoirs. Par exemple, Venise ou Hong Kong ont constitué à une époque donnée des interfaces entre l'Orient et l'Occident. Dans les processus de mondialisation, les grands aéroports internationaux jouent un rôle capital qui dépasse le strict domaine des transports.

Comment naissent les nœuds de transport ?

Cette question amène à parler des effets structurants. Dans l'exemple bourguignon, on peut croire à la vertu structurante du T.G.V. ou de l'autoroute, mais un écart existe entre le rêve et la réalité. Nous connaissons tous des lieux qui, comme Montchanin ou Culmont-Chalindrey,

devraient être des villes très importantes si le processus s'était réalisé. Si on envisage le couple "route - ville" et si on l'applique à Dijon, on remarque qu'à l'époque romaine déjà, la ville existe, avec une étoile de chemins et le grand axe, la voie romaine, qui passe à quelques kilomètres. Au XVI^e siècle, la ville et l'étoile ont grossi. Les activités du nœud de transports, en interaction avec d'autres activités, contribuent à générer des formes de concentration selon des processus de congruence (terme emprunté à la physique). La route et la ville naissent, évoluent et se développent ensemble de manière parallèle. Les équipements de transports et les trafics vont prioritairement là où sont les hommes et les activités, qui deviennent encore plus nombreux et attirent d'autres flux, d'autres infrastructures ; c'est le mécanisme de congruence.

Les niveaux de desserte interviennent dans l'affirmation des phénomènes de centralité. Dans tous les modèles gravitaires, on a toujours association entre des centres qui se développent et des réseaux qui font de même. Quand une ville grandit, elle doit ramifier ses réseaux, de collecte dans un sens, de distribution dans l'autre. Parallèlement, elle peut acquérir aussi des fonctions de concentration, d'éclatement vis-à-vis de biens ou de personnes plus ou moins en transit. Tout ce jeu, lieu de production, de transformation, de convergence se combine dans des mécanismes que l'on ne connaît pas encore très bien.

Au-delà de ce principe général très mécaniste, il existe dans l'évolution nodale, des processus plus subtils. Si les dynamiques nodales peuvent être très lentes, elles peuvent être aussi très rapides. Par exemple, parmi les dix premiers ports mondiaux, on remarque des noms plus ou moins inconnus ; leur réussite est liée à de nombreux facteurs et à de nombreuses composantes. Un phénomène de nodalité peut naître là où il faut franchir un obstacle biophysique, ce qui est le cas des villes ponts comme Douvres et Calais, ou des villes situées au pied des montagnes. Il obéit à des logiques fonctionnelles. Un point nodal aura tendance à naître à un endroit qui, en fonction des dynamiques circulatoires, est bien placé à une époque donnée. C'est pourquoi il n'y a pas aujourd'hui de grand port entre Le Havre et Dunkerque, cette logique n'ayant pas toujours été vraie.

Le géographe des transports s'intéresse au lien possible entre la localisation d'un nœud de transports et les réseaux eux-mêmes, et d'abord les axes. Si l'on regarde l'interaction entre axe et ville nodale, on arrive au mot "relais". Tout transport nécessite des relais aux objectifs variés. Le relais va susciter des activités, qui par le processus de congruence, vont cristalliser à un endroit donné. La disposition des relais sur un axe répond à certaines normes, comme par exemple la distance franchissable par un poids lourd en 24 heures pour un aller et retour, soit environ 250 kilomètres. L'interaction entre l'axe

et les points nodaux est évidente, chacun générant et structurant l'autre. Dans un réseau, aucun nœud de transports ne peut fonctionner seul, il fonctionne en interrelation avec le réseau ou les réseaux auxquels il participe. Dijon n'est sur aucun des deux grands flux bourguignons, le flux Paris - Lyon et le flux Rhin - Rhône. On pourrait donc dire que Dijon qui est hors réseaux n'est pas "le carrefour des carrefours". La capitale bourguignonne essaie de se raccrocher par des bretelles. Elle n'a pas de grand aéroport, parce qu'elle est située au centre d'un triangle négatif, trop près de chacune des trois grandes places aéroportuaires et trop bien reliée avec elles par T.G.V. et par autoroute. La lutte pour être le point nodal est donc loin d'être terminée. Il y a des logiques fonctionnelles, des logiques axiales et des logiques réticulaires qui pèsent très lourd.

Si l'on regarde du côté des dynamiques, on s'interroge pour savoir ce qui est créateur de hiérarchisation dans les nœuds de transports. La solution est multiforme. Deux mécanismes, qui sont des processus de concentration, se produisent aujourd'hui au niveau des ports et des aéroports. L'un appelé *feeding* est surtout utilisé pour les trafics maritimes et consiste à regrouper l'ensemble des liaisons dans les ports dominants, l'autre appelé *hubbing*, qui concerne les aéroports, consiste à privilégier le réseau économiquement le plus rentable, au détriment du relais d'un aéroport à l'autre. Ce processus de concentration était déjà connu des historiens, qui comme Claude Nicolet, étudient l'Antiquité, ce qui permet de dire qu'il s'agit d'un processus universel.

Comment fonctionne la ville en tant que nœud de transports interurbains ?

Pour comprendre comment fonctionne une ville en tant que nœud de communication, il faut regarder comment les axes et les flux interurbains réalisent leurs connexions et comment on passe d'un terminal à l'autre, en considérant l'organisation des circulations intra-urbaines. Les trois grands terminaux sont les ports, les gares et les aéroports. Au départ, le port est lié intimement à la ville, puis la séparation s'accroît avec les évolutions technico-économiques. C'est le cas pour Rotterdam. Les circulations intra-urbaines ne sont donc pas les mêmes dans une ville qui a son port en plein centre, et dans une autre qui est séparée de son port. Les gares ont d'abord été construites à l'écart des villes, mais très vite, pour des raisons économiques et sociales, le hiatus entre la gare et la ville a été comblé. Dans les années soixante, la gare a été dévalorisée ; ensuite, après modernisation, elle est devenue un pôle très important au sein de la ville, de plus en plus un pôle d'échanges, comme le montrent les exemples des gares de Karlsruhe et de Lille. L'installation d'un aéroport répond à un compromis entre le désir d'être le moins éloigné de la ville et la

difficulté d'en être proche. Les aéroports étant toujours davantage éloignés, en raison du besoin d'espace nécessaire et de la gêne pour les riverains, cette exurbanisation pose le problème des liaisons entre l'aéroport et la ville. Pour Roissy, la solution sera une voie ferrée express qui reliera la Gare de l'Est et la Gare du Nord à l'aéroport en 20 minutes.

Le nœud urbain que l'on a vu synonyme d'ouverture, de liaison et de relation, peut être aussi considéré comme un obstacle. Le transport est à la fois continuité et discontinuité.

L'efficacité des transports se joue donc dans les points nodaux, c'est-à-dire dans les villes. Trois exemples illustrent le propos. Tout d'abord les transports urbains de marchandises (T.U.M.), trafic énorme, prenant de plus en plus d'ampleur,

en grande partie routier, source de gêne et générateur de conflits. Ensuite, la "rugosité urbaine" c'est-à-dire l'évidence de la disproportion entre le temps théorique et le temps réel mis pour parcourir un itinéraire en raison de la complication pour passer d'un mode de transport à un autre. Enfin, la tendance au contournement des villes pour éviter l'obstacle humain, plus difficile à traverser qu'un obstacle topographique.

On constate des mécanismes récurrents, malgré la diversité des combinaisons, dues à la diversité des villes et à la diversité et des modes de transports. Les circulations interurbaines doivent se combiner avec les circulations intra-urbaines dans lesquelles elles s'insèrent.

Prise de notes : Claude Péquinet

PROBLÉMATIQUES ET EXPÉRIENCES INTERNATIONALES : États-Unis, Japon, Chine **par Yves BOQUET, Professeur à l'Université de Bourgogne, laboratoire Théma**

L'exposé est illustré de nombreuses photos, cartes et tableaux, et accompagné d'une abondante bibliographie (qui pourra vous être envoyée par mail sur demande à aphg.bourgogne@free.fr).

Les transformations contemporaines de la mobilité dans l'espace urbain :

Un rôle déterminant de l'automobile : la croissance généralisée des grandes villes, des espaces urbanisés et des parcs automobiles doit conduire à une réflexion sur l'utilisation des véhicules individuels dans les espaces urbains.

Une demande accrue de mobilité : l'accroissement des populations urbaines (*villes asiatiques*), l'élévation du niveau de vie (*villes asiatiques*), le travail salarié féminin (*Europe, Amérique du Nord, Japon*), le permis de conduire à 16 ans (*États-Unis*), le zonage urbain séparant lieu de travail et résidence (*États-Unis, Chine depuis 20 ans*) impliquent des déplacements plus nombreux.

Des mobilités plus diversifiées : les navettes logis-travail, les déplacements pour achats, loisirs, scolarité, garde d'enfants..., les temporalités différenciées, l'obsolescence des modèles urbains monocentrés, les modalités circulatoires en chaîne (route/rail, vélo/bus, marche/méto...) donnent naissance à des flux de circulation de plus en plus complexes et difficiles à modéliser.

Les principaux problèmes liés à ces mutations :

L'étalement urbain ("urban sprawl") allonge les distances et provoque une consommation excessive d'espace et de ressources pétrolières.

La congestion urbaine, avec des centres urbains anciens inadaptés à l'automobile (France, Japon...) entraîne des difficultés à circuler et à se garer, ainsi qu'une pollution croissante.

Des effets sociaux néfastes apparaissent : distorsion entre lieux de travail et de résidence ("spatial mismatch"), agressivité accrue au volant, renforcement des tendances à l'obésité...

Quelques solutions sont dès à présent mises en oeuvre pour réduire la circulation automobile :

La voie contraignante : restrictions de circulation, couloirs de bus (*Singapour, Londres, Dijon*), piétonisation des centres (*Allemagne, Denver*).

La sélection par l'argent : taxation de l'essence (*France, Japon*), autoroutes urbaines à péage (*Californie*), parking payant (*Paris, New York*).

La voie incitative : co-voiturage (*États-Unis*), accroissement de l'offre de transport en commun (*Séoul*), promotion — pour l'instant peu efficace — du télétravail (*Los Angeles, New York*).

La réorganisation des espaces urbains : densification de l'espace bâti central (*Portland, Oregon*), développement coordonné de la ville et des axes de transport (*Curitiba, Toronto, Stockholm*).

L'objectif, à long terme, est la "ville durable":

La ville durable — nouvelle utopie ? — est une ville juste, belle, créatrice, écologique, conviviale, compacte, polycentrique, diversifiée (J. Marc HOLZ).

LES VILLES AMÉRICAINES : LOS ANGELES OU PORTLAND ?

Los Angeles, la ville tentaculaire

Le modèle d'urbanisation automobile de Los Angeles, qui a misé sur des autoroutes quadrillant le cœur du tissu urbain (Downtown), est aujourd'hui rejeté : Yves Boquet cite de nombreux articles de presse critiquant la "LosAngelization".

Pourtant, c'est au transit par rail entre les cités de son bassin intra-montagneux que Los Angeles doit sa fortune dans la première moitié du XX^{ème} s... et aucune ville californienne ne figure aujourd'hui parmi celles où les distances moyennes annuelles parcourues par automobiliste ou parmi celles où le nombre de km d'autoroute par habitant sont les plus élevés...

Mais, faute de politiques de gestion du trafic automobile aux États-Unis, le style d'urbanisation de Los Angeles s'est généralisé : autoroutes intra-urbaines (*Phoenix, Houston, Dallas, Atlanta, Minneapolis*), croissance de l'espace bâti plus rapide que la croissance de la population, "urban sprawl" dans des aires métropolitaines en déclin (*Pittsburgh, Cleveland, Buffalo*), baisse des densités urbaines... L'étalement urbain le plus rapide est aujourd'hui observé dans le Sud-Est des États-Unis (*Atlanta, Charlotte, Nashville*), et bien d'autres aires métropolitaines que Los Angeles sont tout aussi emblématiques des modes actuels de croissance urbaine.

Washington-Baltimore, ou le polycentrisme urbain

Les contours des aires métropolitaines sont déterminés lors de chaque recensement décennal. La coalescence de celles de Washington et de Baltimore donne lieu aujourd'hui à une aire métropolitaine unique, englobant les deux villes, aux évolutions démographiques contrastées : doublement en 10 ans dans le comté de Loudoun (autrefois rural et "protégé"), perte d'habitants dans le District de Columbia. On essaie de multiplier les pôles d'activité et de canaliser la croissance urbaine. Cette aire métropolitaine est un excellent exemple du développement récent des "edge cities", notion développée en 1991 par le journaliste du Washington Post Joel Garreau : il s'agit de complexes d'activités tertiaires en banlieue (galeries commerciales, ensemble de bureaux et de laboratoires) édifiés en fonction des grands axes de transport (rocares autoroutières et échangeurs) et de la proximité des aéroports, donnant une structure polycentrique aux grandes agglomérations.

Fairfax County (Virginie), non loin de l'aéroport de Dulles et du "Beltway", *Tysons Corner* est l'archétype des "edge cities", avec ses 3 millions de m² (le plus important ensemble de bureaux de toutes les banlieues américaines et le 12^{ème} du pays, avant le centre de Denver ou de Miami) et ses 2 grandes galeries commerciales (*Tysons I et Tysons II*) qui en font le 1^{er} ensemble de boutiques entre Manhattan et Atlanta.

En face, dans le Montgomery County (Maryland), les stratégies sont différentes : croissance lente, développement concentré le long du couloir autoroutier I-270 ; "edge city" de Bethesda basée sur une station de métro ; bus et pistes cyclables, intermodalité bus-vélo... Comme beaucoup d'autres états, le Maryland encourage aussi le co-voiturage, avec, sur autoroute, des

voies rapides pour les personnes voyageant à plusieurs (ou acceptant de payer un péage élevé).

Les autorités Démocrates du Maryland rejetent la "croissance sans contrôle" et défendent la "croissance intelligente" (smart growth) : elles veulent concentrer activités et logements dans quelques pôles et protéger des espaces non construits ; idée contestée par des opposants Républicains qui considèrent que "l'étalement urbain fait partie du rêve américain".

Un modèle américain de gestion des transports dans la ville : Portland, Oregon

Portland est devenue depuis les années 80 la "ville à suivre", un peu comme La Rochelle en France. Ses recettes :

- promotion du concept de "ville compacte"
- contrôle de l'étalement urbain par la stratégie des UGB (Urban Growth Boundaries, obligatoires depuis 1973 dans tout l'état d'Oregon)
- plans d'urbanisme prônant la concentration des activités le long des axes de transport existants
- développement du tramway, avec le système IMAX (outil de restructuration métropolitaine)
- volonté d'afficher sa différence : "*Do not LosAngelize Portland !*"

TOKYO : UN SCHEMA DE DÉVELOPPEMENT URBAIN STRUCTURÉ PAR LE RAIL

Le réseau ferré tokyoïte s'organise autour de la ligne de chemin de fer circulaire Yamanote. Chacune des gares est appelée à devenir le cœur de quartiers aux individualités affirmées.

Dominant la gare la plus active du monde (4 millions de voyageurs par jour), au carrefour de plusieurs lignes de métro, Shinjuku est devenu un second centre pour Tokyo, et abrite les plus hauts immeubles du Japon, dont la mairie de Tokyo.

Si les compagnies de chemins de fer ont joué un rôle essentiel dans la croissance urbaine du Japon (comme d'ailleurs aux États-Unis au XIX^{ème} s.), c'est grâce à plusieurs particularités :

- coexistence de compagnies d'État et privées
- les compagnies privées sont propriétaires des terrains autour des gares
- elles y gèrent des complexes immobiliers et des centres commerciaux
- le chemin de fer dégage peu de profits par lui-même ; il est considéré avant tout comme un moyen d'assurer la rentabilité d'investissements fonciers, immobiliers et commerciaux

Pour mieux répondre au développement de la polycentralité, Tokyo, comme d'autres villes (Paris, Moscou, Séoul) a développé un nouveau projet de rocade de métro.

LES VILLES CHINOISES, DU VÉLO A L'AUTO

La ville post-maoïste connaît une série de mutations :

Dans la Chine urbaine de naguère, les ruelles étroites des hutong (Pékin) et des lilong

Shanghai) étaient adaptées à la mobilité à vélo, mais elles sont devenues obsolètes à l'époque de l'automobile.

Des réformes ont été engagées depuis 1980 :

- libéralisation du marché foncier
- diversification des acteurs de la production urbaine
- relâchement du contrôle social
- entreprises chinoises de plus en plus productives
- accueil des capitaux extérieurs

Elles ont eu un fort impact sur l'espace urbain :

- "manhattanization" des centres : cf. Shanghai
- mise en valeur des franges périurbaines
- éradication des quartiers centraux insalubres

De nouvelles mobilités urbaines sont apparues :

- un parc automobile en croissance rapide : 1757 voitures à Pékin en 1950, 62 000 en 1990, 140 000 en 1994, 1 million en 1997, 2 millions en 2003.
- une mobilité quotidienne bouleversée : multiplication des déplacements, diversification des motifs, allongement des distances travail - domicile, généralisation des modes de transport individuels.
- des choix urgents liés aux fortes densités urbaines : difficulté de la circulation automobile dans les ruelles étroites, risques d'accidents entre cyclistes et automobilistes...

Ces mutations débouchent sur des stratégies diversifiées de mobilité urbaine

Adapter la ville à l'automobile

- à Pékin, par de grandes artères monumentales (Chang An Jie) réservées aux voitures à Pékin et des rocade (auto)routières encadrant la ville
- à Shanghai, par la construction de viaducs autoroutiers au-dessus des rues de la vieille ville

Assurer une complémentarité à l'automobile

- par une flotte de taxis à Shanghai (modèles VW Santana fabriqués à Shanghai)
- par le développement des réseaux de métro
- par un système de minibus collectifs (mianbao, "petits pains") inspiré des Philippines
- par une complémentarité entre bus publics (lents, bon marché, inconfortables) et bus privés (express, plus chers, modernes et confortables)

Laisser une place au piéton et au cycliste

- par la séparation des trafics sur les grandes artères
- par la piétonisation des grandes rues commerçantes (Wangfujing à Pékin, Nanjing Lu à Shanghai)
- par des passerelles pour piétons au-dessus des rues et des carrefours (croisements à 2 niveaux...)
- mais certaines rues sont interdites aux vélos !

Les villes chinoises n'ont pas toutes adopté les mêmes solutions : Pékin cherche avant tout à desservir les périphéries, Shanghai à assurer l'efficacité de pôles d'échange. La réorganisation post-maoïste de l'espace urbain shanghaien conduit au développement d'une structure multipolaire et à l'émergence de marchés immobiliers différenciés dans l'espace ; elle entraîne un accroissement de la mobilité intra-urbaine. De nouvelles infrastructures de transport, largement déconnectées du tissu urbain pré-existant, assurent les liaisons entre les principaux centres du tertiaire international.

CONCLUSION

Des problèmes communs d'un continent à l'autre
Des choix variés au sein de chaque pays
Des expériences à partager et faire connaître
Des perspectives de recherche comparatives...

Prise de notes : Gérard Déclas

À noter :

Les conférences de **Thomas Thévenin**

Aménager la mobilité quotidienne pour aménager la ville, méthodes et outils du géographe

et de **Valérie Manonne-Fachinetti**

Réseau TGV et insertion des gares dans l'espace urbain et périurbain

seront publiées dans le prochain numéro de la Lettre de la Régionale.

Excursion du 18 juin 2005 :

AU FIL DE LA SAÔNE...

Cette année notre sortie-découverte de juin a pour thème "la Saône", le samedi 18 juin 2005.

Le programme :

Rendez-vous à 9 h devant les bureaux de V.N.F. (Voies Navigables de France). C'est au port Nord, en contrebas et en amont du pont de Bourgogne (cf. plan ci-contre).

Après une présentation de V.N.F. par Alain Herr, chef de la Subdivision de Chalon, nous partirons visiter en autocar le port Sud ; puis, entre 11 h et midi, visite au musée Denon des salles

archéologiques en rapport avec la Saône : commentaire par Louis Bonnamour, conservateur de ce musée.

Retour en autocar au port Nord et mini-croisière sur la Saône grâce à la vedette de V.N.F., direction Seurre. Nous en profiterons pour sortir le pique-nique du sac.

À Seurre, nous retrouverons l'autocar du matin qui nous conduira tout d'abord à la plate-forme multimodale de Pagny présentée par Alain Herr ; puis continuation sur Saint-Jean-de-Losne, visite

guidée de la "Maison des Mariniers" et promenade sur les berges de la Saône puisque ce sera le moment du "pardon des marinières".
Retour à Chalon vers 18 h.

Le coût : 25 € par personne, comprenant le trajet en autocar, les entrées au musée Denon et à la Maison des Mariniers, l'apéritif à bord de la vedette. Le trajet Chalon-Seurre est offert par Voies Navigables de France.

Informations pratiques : Parking gratuit au port Nord. Les collègues qui viendraient en train

depuis Dijon peuvent emprunter le T.E.R. qui part à 7 h 35 et arrive à 8 h 20 à Chalon, puis de la gare se rendre à pied (5 min.) au square Chabas pour prendre le bus n° 4 à 8 h 30 jusqu'à son terminus "Parc des Expositions" et marcher de nouveau 5 min. pour atteindre V.N.F.
Au retour, multiples possibilités au départ de Chalon pour Dijon : T.E.R. 18 h 14, Corail 18 h 54, T.E.R. 19 h 17...

Nous comptons sur vous.

Jean-Michel Nuffer

-----✂-----

Bulletin d'inscription à renvoyer avant le **10 avril 2005** à Jean-Michel NUFFER
30 B cours du Parc 21000 DIJON - Tél/Fax 03 80 66 49 24

Monsieur, Madame, Mademoiselle
demeurant
téléphone :

1) **participera à la sortie Au fil de la Saône le 18 juin 2005**

Nombre de personnes :

2) verse un chèque de **25 € x** = à l'ordre de A.P.H.G.-Bourgogne

Assemblée générale de la Régionale

Elle s'est tenue le samedi 11 décembre à 16 h à l'amphithéâtre du lycée Charles de Gaulle.

Micheline Cinquin, présidente, présente le rapport moral.

Après avoir adressé ses remerciements aux collègues ayant participé à l'organisation du voyage aux USA, elle évoque avec Claude Farenc, Pierre Lévêque et Jean-Michel Nuffer les projets de la Régionale pour 2005 : 30 inscriptions pour le voyage en Bavière en avril, au programme historique et artistique très dense ; voyage sur la Saône (hydrographie, histoire et géographie des transports, archéologie) le samedi 18 juin.

Elle s'inquiète des graves dangers menaçant nos disciplines tels qu'ils apparaissent dans les projets du ministère : "tronc commun" oubliant l'histoire et la géographie, remise en cause des TPE en terminale, nouvelles charges imposées aux collègues, conception de la "liberté pédagogique" laissant le pouvoir de décision à des responsables de discipline choisis par les chefs d'établissement, etc. (voir éditorial de ce numéro). Elle annonce la participation de la Régionale à une campagne auprès des élus de Bourgogne pour leur faire connaître la motion adoptée à l'unanimité par l'A.G. nationale du 5 décembre et leur demander de défendre l'histoire et la géographie auprès du ministère.

Didier Doix, secrétaire, expose le rapport d'activité. Le voyage de printemps aux États-Unis (29 participants) a été un succès. Le voyage au Mont Saint Michel, en dépit de nombreux imprévus, a été lui aussi très apprécié. La participation à la journée de formation "mobilité et espaces urbains" a été tout à fait honorable, avec une cinquantaine de personnes venues de toute l'Académie. La Lettre de la Régionale a poursuivi sa parution régulière, grâce à l'appui des départements d'histoire et de géographie de

l'Université de Bourgogne, que le Bureau remercie chaleureusement. La Régionale est très régulièrement représentée au Comité National et dans les commissions pédagogiques.

Suite à ces rapports, plusieurs collègues interviennent sur les différents thèmes abordés. Claude Farenc, Jacqueline Baynac et Colette Sadowski regrettent en particulier que la collaboration APHG - Office National des Anciens Combattants, réglée par une convention, s'avère souvent décevante. Les expositions itinérantes proposées par l'ONAC (celle réalisée par la Fédération Nationale des Anciens Combattants d'Algérie et celle intitulée *Après la Libération*) sont recommandées aux collègues. Le livre de Paul Huot J'avais vingt ans en 1943 sera l'objet d'un compte-rendu dans notre prochain numéro.

Geneviève Bonnardeau, trésorière, présente son dernier rapport financier. Les intérêts sur livret nous aident à garder une situation saine en dépit de la diminution — lente mais confirmée — des effectifs (185 adhérents contre 199 ; 126 actifs contre 136, 8 étudiants contre 7, 51 retraités contre 55). Micheline Cinquin remercie chaleureusement la trésorière sortante pour le travail effectué depuis 12 ans.

Renouvellement du bureau : Jacqueline Baynac, Geneviève Bonnardeau et Denis Lamarre ne souhaitant pas le renouvellement de leur mandat, sont réélus Micheline Cinquin, Didier Doix et Marie-Jo Ferrand.

À l'issue de l'Assemblée, Pierre Simonnet présente une riche sélection de diapositives sur le voyage aux États-Unis, avant la touche d'humour de Pierre Giroux dans un film parodiant un "polar" américain. Enfin, une vingtaine de participants se donnent rendez-vous au restaurant *Le Clos des Capucines* pour un excellent repas.

Gérard Déclas

**AVEZ-VOUS RENOUVELÉ VOTRE ADHÉSION À L'A.P.H.G. ?
PENSEZ-Y !**

**N'HÉSITÉZ PAS À NOUS COMMUNIQUER VOTRE ADRESSE MAIL
SUR LE SITE DE L'A.P.H.G. BOURGOGNE : aphg.bourgogne@free.fr**