

Le mot de la présidente

En janvier 2005, nous avons communiqué à tous les députés et sénateurs de la Région Bourgogne, ainsi qu'aux Assemblées régionale et départementales, la motion adoptée par l'Assemblée générale de l'A.P.H.G. le 5 décembre 2004, et intitulée : "L'histoire et la géographie doivent rester des enseignements fondamentaux de la scolarité obligatoire".

Nous avons reçu quatre réponses (seulement...) témoignant de l'intérêt des élus pour l'enseignement de nos disciplines, et nous les en remercions.

Il s'agit de Messieurs Philippe AUBERGER [député de l'Yonne], René BEAUMONT [sénateur de Saône-et-Loire], Louis de BROISSIA [sénateur de Côte-d'Or] et Arnaud MONTEBOURG [député de Saône-et-Loire] qui a déposé une question écrite à l'attention du ministre.

Depuis, la loi d'orientation et de programmation pour l'école a été adoptée par le Parlement, puis deux de ses articles ont été invalidés par le Conseil Constitutionnel le 21 avril 2005. La discussion — menée au pas de charge — a conduit à l'adoption d'amendements qui ne vont pas dans un meilleur sens que les dispositions du projet de loi.

C'est pourquoi le président de l'A.P.H.G. concluait ainsi son éditorial du n°390 d'Historiens et Géographes d'avril 2005 :

"Notre vigilance s'impose face à l'incertitude qui pèse, dans le cadre de la nouvelle loi d'orientation et de programmation pour l'école, sur l'avenir de nos enseignements disciplinaires d'histoire et de géographie et sur leur évaluation aux différentes étapes de la scolarité.

Amputer leurs contenus et le temps qui leur est consacré, accepter d'en faire les vecteurs de "discours officiels" contestables, serait laisser à d'autres la tâche d'assurer la formation des citoyens, hors de l'école, sur la base d'une histoire et d'une géographie ne présentant aucune garantie scientifique, qu'il s'agisse d'histoire des religions, d'histoire coloniale, de conflits géopolitiques ou de construction européenne... Des enseignements qui finiraient par être mis au service, voire dispensés par leurs porte-parole, "intervenants extérieurs", de causes partisans, de religions constituées, d'égoïsmes de certains groupes sociaux privilégiés, de replis communautaires..."

Cette analyse a amené le Comité national de l'A.P.H.G. — réuni le 22 mai 2005 — à adopter à l'unanimité la motion figurant au verso, que nous vous demandons de diffuser massivement.

APHG BOURGOGNE



LETTRE DE LA RÉGIONALE N°43

AOÛT 2005

Sommaire :

- p. 2 Motion du Comité National de l'A.P.H.G. réuni le 22 mai 2005
- p. 2 Comptes-rendus : Mobilités et espaces urbains (journée du 1^{er} décembre 2004) :
- p. 2 conférence de Valérie Manonne-Fachinetti : TGV et gares dans l'environnement urbain
- p. 3 conférence de Thomas Thévenin : Aménager la mobilité quotidienne en ville
- p. 5 Compte-rendu de lecture : J'avais 20 ans en 1943, par Paul Huot
- p. 6 Voyage en Bavière du 10 au 18 avril : compte-rendu de Pierre et Monique Fleith
- p. 7 Pré-inscription pour le voyage à Cuba (printemps 2006)
- p. 8 Journée de formation "Histoire" du 7 décembre 2004
- p. 8 Organigramme du Bureau de la Régionale

IL APPARTIENT AUX HISTORIENS D'ÉCRIRE L'HISTOIRE ET AUX ENSEIGNANTS DE L'ENSEIGNER

Le Comité national de l'APHG, réuni à Paris, le 22 mai 2005,

- **dénonce la dérive actuelle** conduisant le Parlement à inscrire dans la loi des dispositions relatives aux contenus précis d'enseignement qui relèvent de textes réglementaires (décrets, arrêtés, circulaires...), comme vient de le rappeler le Conseil Constitutionnel à propos de plusieurs articles de la *Loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'école*,

- **demande en conséquence l'abrogation de l'article 4 de la Loi du 23 février 2005 portant reconnaissance de la Nation et contribution nationale en faveur des Français rapatriés**, qui stipule : «*Les programmes scolaires reconnaissent en particulier le caractère positif de la présence française outre-mer, notamment en Afrique du Nord, et accordent à l'histoire et aux sacrifices des combattants de l'armée française issus de ces territoires la place éminente à laquelle ils ont droit*».

Se fondant sur les déclarations de M. le Ministre délégué aux Anciens Combattants, commentant cette loi ⁽¹⁾, l'APHG :

- demande que soit mis fin aux pratiques qui consistent à instrumentaliser l'enseignement de l'histoire au service des « devoirs de mémoire »,

- rappelle que les contenus d'enseignement en histoire et en géographie doivent se fonder sur les acquis de la recherche scientifique, pour laquelle l'Université et le CNRS doivent être dotés de moyens suffisants,

- réaffirme que pour exercer, sur ces bases, la liberté pédagogique que leur reconnaît la loi, les professeurs doivent continuer à être recrutés à un haut niveau de compétence scientifique et bénéficier d'une formation continue universitaire de qualité.

(1) « (...) Il est évident que les historiens et les enseignants travaillent et travailleront comme ils l'entendent. Ils ont toujours été libres en France, et on voit mal qui voudrait les contraindre. Prétendre imposer une pensée officielle aux historiens et diffuser une histoire homologuée en classe serait stupide et n'a jusqu'à présent été réalisé sur notre continent que par des régimes totalitaires. Ni le législateur ni le gouvernement n'en ont eu le projet, ni même l'idée. Il appartient aux historiens d'écrire l'histoire et aux enseignants de l'enseigner. (...) »

(Hamlaoui Mékachéra, « **Colonisation : réconcilier les mémoires** », *Le Monde*, 8 mai 2005)

Motion adoptée à l'unanimité par le Comité national de l'APHG

Journée "Géographie" du mercredi 1er décembre 2004

MOBILITÉS ET ESPACES URBAINS

RÉSEAU TGV ET INSERTION DES GARES DANS L'ESPACE URBAIN ET PÉRIURBAIN

par Valérie Mannone-Fachinetti, Université de Bourgogne, laboratoire Théma

La gare est un élément structurant de l'espace en tant qu'objet architectural, pôle de services et lieu de rencontre.

Il est indéniable que la construction du chemin de fer et de ses gares au 19^{ème} siècle permet d'expliquer la morphologie du tissu urbain. Peut-on affirmer alors que la construction du TGV, avec ses établissements propres, puisse induire à son tour un développement urbain particulier ?

Les caractéristiques des gares TGV

Rappelons que le réseau TGV doit répondre à ses débuts à une logique très différente de celle qui a présidé en 1850 à la construction du chemin de fer. *L'impératif de vitesse*, dans le contexte de concurrence avec l'avion, *imposait des dessertes directes* en évitant toutes les

dessertes secondaires, sans nouveaux aménagements. Devant les réactions vives des collectivités traversées, plusieurs solutions s'imposent : raccordement, contournement ou aménagement de gares extérieures. C'est cette dernière qui a été le plus largement développée. Elle présente de nombreux avantages : la desserte du territoire sans perte de temps, le drainage d'un vaste bassin de clientèle, une pression foncière et administrative moindre.

Les types de relations sont à plusieurs niveaux :

- Relations directes pour des missions locales (ex. Vendôme).
- Relations plus étoffées avec axes divergents et flux de puissance (ex. Haute Picardie).
- Relations majeures d'échelle régionale (ex. de Valence, devenue gare principale).

- Relations nationales, voire européennes, pour les gares de l'interconnexion francilienne.

Leur intégration à l'espace urbain :

- Elle prend en compte la nécessité de leur raccord avec les réseaux en place (ferroviaire, mais aussi routier) ; à ce titre, Valence est encore un bon exemple avec sa gare à deux niveaux et sa proximité des axes autoroutiers.

Leur diversité morphologique :

Elles sont le reflet de l'époque et de la logique économique du moment. Les premières (Mâcon, Montchanin, Picardie) ont une architecture minimaliste, ultra-fonctionnelle. Les plus récentes répondent à des impératifs de mise en scène et de recherche d'intégration environnementale (ex. Lyon - Saint-Exupéry).

L'image de modernité du TGV a voulu qu'on en fasse des pôles de développement :

Les premières réalisations sont des échecs :

Malgré les ambitions (ex. de Montchanin qui n'a pu attirer que 10 entreprises sur ses 120 hectares), les difficultés économiques du

moment ne sont pas les seules en cause. Il faut évoquer aussi les insuffisances de l'intercommunalité, la concurrence de zones d'activités plus attractives et le manque de fonction polarisatrice qui dissout les influences.

Les nouvelles gares bénéficient, elles, d'atouts supplémentaires :

Elles desservent des régions beaucoup plus dynamiques, dont l'image est bien meilleure, avec une fréquence beaucoup plus grande. En outre, la volonté politique de villes comme Avignon ou Aix pèse plus lourd que celle de Montchanin.

En conclusion :

Ces aménagements apparaissent souvent comme des "contre-opérations" de développement ; en améliorant les accessibilités, ces gares sont plus souvent des lieux de passage que d'installation. En d'autres termes, les gares TGV sont des pôles nodaux, des objets architecturaux, mais elles tardent à devenir des pôles de développement.

Prise de notes : Marie-Jo Ferrand

**AMÉNAGER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE POUR AMÉNAGER LA VILLE
MÉTHODES ET OUTILS DU GÉOGRAPHE**

par Thomas Thévenin, Université de Bourgogne, laboratoire Théma

M Thevenin a soutenu sa thèse en 2002 à l'Université de Besançon (Quand transformation géographique se met au service des transports publics : analyse spatio-temporelle appliquée à l'agglomération de Besançon) et appartient maintenant au laboratoire Théma de l'Université de Dijon. Il travaille sur les questions de mobilité urbaine en utilisant les SIG (Systèmes d'Information Géographique). Avec quels outils le géographe va-t-il travailler pour proposer de nouvelles solutions de transport ? pour proposer de nouveaux outils d'analyse ?

1) La mobilité quotidienne urbaine évolue dans quatre directions, quatre tendances :

o La mobilité tend à être plus diffuse dans l'espace : les flux de mobilité entre un centre urbain et sa périphérie se déroulent sur des distances de plus en plus longues (une grande tendance au niveau de la planète).

o La mobilité est moins polarisée : les déplacements polarisés, c'est-à-dire à l'intérieur de la ville (centre → périphérie et périphérie → centre) représentent 44 % des déplacements ; à l'inverse, 56 % des déplacements sont de périphérie à périphérie (source : INRETS). Et cela pose un véritable problème aux transporteurs qui organisent le système de transport : on sait relativement bien faire du centre-périphérie, mais il est plus compliqué de desservir les périphéries

de nos campagnes, voire des banlieues (voir l'effet parisien où l'on est pratiquement obligé de revenir sur une gare centrale type Les Halles pour satisfaire un déplacement entre l'ouest et le nord de la capitale par exemple).

o On parle de plus en plus de mobilité zigzagante (ou pérégrination, ou cabotage urbain) : c'est le fait de combiner ses activités un peu dans tous les sens. Exemple des pérégrinations d'une famille péri-urbaine : le cœur du ménage est la femme et c'est elle (d'après les études) qui prend l'automobile pour déposer son mari à la gare, déposer sa fille à l'école, puis son fils, et va travailler ensuite ; elle combine de multiples activités au cours de la journée et a un emploi du temps chargé au cours de la semaine (les courses...); il y a une "sexualité du déplacement".

o La mobilité a tendance à être plus étendue dans le temps : entre 1976 et 1997 à Paris, les pics de mobilité ont tendance à diminuer, mais l'amplitude des courbes est plus large.

Au niveau français, le Conseil National des Transports a défini trois axes de recherche :

- mieux connaître la mobilité (identifier la problématique et produire des outils de modélisation et de simulation)

- innover (surtout pour les transporteurs : proposer des gammes de services publics plus adaptés, proposer des offres combinées)

- réguler, c'est-à-dire lever les freins administratifs aux différents niveaux de gestion

2) Les SIG : leur histoire va de « l'ère de l'innovation » (exclusivement nord-américaine) entre 1960 et 1980 jusqu'à la mondialisation des années 2000.

Les SIG se sont constitués à partir de multiples disciplines : géographie en premier (avec la cartographie), techniques de télédétection, la photogrammétrie (traitement des images aériennes), l'arpentage avec les géomètres, la géodésie, l'informatique (solutions logicielles, bases de données) et les mathématiques (orthorectification des images, topologie pour calculer des distances). Donc, une définition très difficile du SIG, surtout pour nous francophones, si bien que chacun propose une appellation un peu différente : SIT (Système d'information territorial) au Québec ; SIRS (système d'information à référence spatiale) pour les Suisses ; les Anglo-Saxons différencient le système d'information logicielle du système d'information projet. Les francophones ont inventé le mot géomatique (ensemble de connaissances pluridisciplinaires qui sont destinées à gérer les territoires à différentes échelles).

Il y a bien sûr d'autres définitions, mais il est intéressant d'avoir une vision multiscalaire de la zone d'étude. Quelles questions poser à un SIG ? Des requêtes (3 directions) : sur les données spatiales (ex : bâtiments à moins d'1 km. d'un supermarché), sur des données attributaires donc uniquement sur le tableau de données (ex : bâtiments résidentiels), requêtes combinées (les 2 ; ex : quels sont les bâtiments résidentiels situés à moins d'1 km. d'un supermarché).

3) La constitution d'un SIG Transport permet de travailler à l'amélioration de la connaissance du transport public et aide à l'innovation pour certains transporteurs publics. Le travail consiste à réunir la description du territoire (îlots, bâti, viaire, adresses postales), les informations issues du transporteur routier urbain (temps de parcours, correspondances, fréquence, stations de bus), l'information sur la demande

(recensement général de la population - INSEE, fichier SIREN, Académie (effectifs des établissements scolaires), enquête "ménages" qui rend compte de tous les déplacements à l'échelle d'une agglomération).

Territoire, réseau et demande sont les trois axes de la constitution du SIG transport.

Pour rendre compte le plus précisément de la localisation d'une personne dans une ville, trois types de réseaux ont été structurés dans le SIG :

- **piétons** (pas de véritable contrainte de réseau) : représentation par des arcs bi-directionnels et par des vitesses (on considère que le piéton a une vitesse constante : 5 km/h en moyenne)

- **voitures** : plus compliqué à mettre en place : superposition des routes (ponts) ; arcs orientés : sens unique, interdiction de tourner ; vitesse moyenne sur chaque axe de circulation

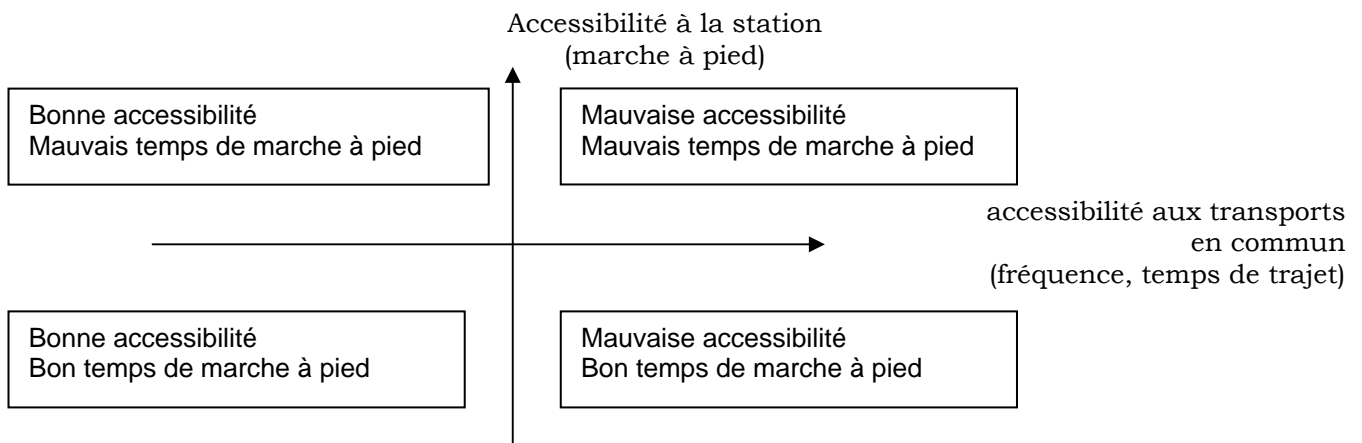
- **transport public** (le plus complexe, car la dimension temporelle est importante : temps absolu et temps relatif) avec lignes, stations.

4) Exemple d'application : Besançon

1. Mesurer l'accessibilité multimodale.

Décomposition au maximum de la chaîne de déplacement : partir du domicile, prendre en compte chaque étape, fréquence des bus, donc temps d'attente moyen à une station, temps de parcours en bus entre la station d'origine et la station de destination. On obtient une carte lissée avec quartiers d'accessibilité plutôt faible (parfois 45 min.) surtout aux marges de la ville, mais aussi au cœur de la ville et quartiers à forte accessibilité. Si l'on calcule les temps d'accès en voiture, les marges de la ville sont repoussées (maximum 20 min.) ; on peut mettre alors en compétition voiture et bus. (Dans une ville moyenne, les transports publics ont beaucoup de difficulté à concurrencer la voiture qui permet un trajet toujours plus rapide).

Analyse multicritères qui porte sur cinq variables : temps de marche à pied, temps de trajet en véhicule, temps d'attente en station, stations accessibles en 10 minutes, nombre de lignes pour chacune des stations. Le mixage des données donne un graphe permettant une typologie cartographiable :



2. Mise en place d'un système de transport à la demande à Besançon (projet EVOLIS-Gare) ; système qui fonctionne uniquement pour un rabattement des clients sur la gare TGV ; c'est un service de substitution qui fonctionne uniquement en heure de frange, lorsque le système de transports publics n'est pas efficace (après 20 h et avant 7 h) : les critères retenus (5 min. de marche de la station la plus proche, 5 min. d'attente maximum, détour pour pouvoir rassembler un maximum de personnes dans le véhicule : c'est un transport public et donc rentabiliser les courses, arrivée 10 mn avant le départ du TGV) permettent de définir un semis d'arrêts, de déterminer à l'avance des horaires, de proposer l'arrêt le plus proche du domicile. Il a fallu souvent ajouter des points de rencontre dans toute la ville : un carrefour, un commerce facilement identifiable, une bouche d'incendie...

3. Exemple orienté vers la recherche avec animation des rythmes urbains : constituer une carte animée et aider à la prise de décision des élus et aménageurs. Construction d'une carte pour chaque tranche horaire avec superpositions et successions en jouant sur la taille des symboles ; puis lissage de l'information et élévation en trois dimensions. Le résultat est une image dans une séquence animée avec des creux qui représentent les lieux

de départ et des pics qui représentent les lieux d'activité (centre ville) ; les zones de résidence se vident dès 6 h et la zone d'activité du centre-ville augmente jusqu'au-delà de 9 h 30 ; à partir de 11 h 30, la carte s'aplatit : retour au domicile pour le déjeuner (fréquent en 1990, date de l'étude) ; 13 h 30 - 14 h, les activités reprennent (l'hôpital ressort fortement) ; vers 16 h 30, retour au domicile avec une mobilité éparse correspondant aux courses : moment de flottement ; 20 h, c'est le retour des activités. La même démarche est lancée à Dijon.

Des liens internet :

SIG :

<http://geomatique.georeso.net>

<http://www.afigeo.asso.fr>

<http://www.cnig.gouv.fr>

<http://www.geomaticien.com>

<http://www.georama.net>

Portail SIG en anglais :

<http://spatialnews.geocomm.com/education/>

Télétection :

<http://www.ccrs.nrcan.gc.ca/ccrs/homepg.pl?>

Cartographie :

<http://perso.club-internet.fr/philgeo/>

Prise de notes : Didier Doix

COMPTE-RENDU DE LECTURE

Paul HUOT, J'avais 20 ans en 1943

Editions Atlantica, 64600 Anglet ; 218 pages ; prix : 16,80 € (+ 4,60 € de port).

Paul Huot raconte les deux dernières années de la guerre à travers des détails de la vie quotidienne, son destin personnel et les événements nationaux.

Ses frères partis aux Chantiers de Jeunesse et au STO, ce jeune lyonnais atteint 20 ans en 1943 : il part à son tour dans les Chantiers de Jeunesse en Savoie, puis en Saône et Loire à Cormatin. Le début de ce témoignage est consacré à la vie quotidienne de ces chantiers.

Son passage dans le maquis s'effectue au moment du départ pour le STO, juste après la gare de Paray le Monial, sous le nez des soldats allemands. C'est alors la période de maquis en Saône et Loire du 9 juillet au 15 septembre 1944 : Bergeserin avec des actions contre les troupes d'occupation sur la RN 79 (Mâcon-Charolles), Bataille de Cluny, puis Sennecey le Grand, Chalon sur Saône et Beaune.

La troisième partie concerne l'engagement dans l'Armée B (qui devient quelques jours après la "Première Armée Française") dans l'unité "Commando de Cluny". C'est alors l'avancée

militaire face à une ferme résistance allemande : Doubs, Belfort, Alsace, où Paul Huot est blessé à Thann ; guéri, il rejoint son unité et pour suivre la progression des troupes vers le Palatinat puis le Wurtemberg (où, si des troupes de la Wehrmacht se rendaient facilement, les éléments SS terrorisaient la population) jusqu'à Ulm.

La dernière partie, très courte, décrit l'occupation de l'Allemagne à partir du 9 mai 1945 : Biberach et son camp d'internés anglais (où il apprend la mort de son père à Buchenwald) puis Heyne et Lindau. Défilé à Paris le 18 juin 1945 et retour sur les bords du lac de Constance jusqu'à son départ de l'armée au début 1946.

Comme l'écrit dans la préface la maréchale de Lattre de Tassigny, s'« ils n'étaient pas nombreux », « ils avaient le cœur chaud ». « Une lecture des souvenirs... dans les mots de tous les jours » où « il décrit ses sentiments, les événements quotidiens ». En somme, un élément du travail de mémoire.

Didier Doix

Voyage en Baroque (du 10 au 18 avril 2005)

L'habituel et talentueux reporter de l'A.P.H.G. ayant eu la très mauvaise idée de rester en Bourgogne le jour du départ (son état de santé l'avait cloué au lit !), il fallut trouver des remplaçants, beaucoup moins talentueux. Mais pour cette année seulement. A l'année prochaine Gilles ! Et soigne toi bien.

Le voyage de la Régionale de l'APHG en Bavière du Sud, du 10 au 18 avril dernier, a été très réussi :

- pas de marche d'approche ferroviaire ou aérienne : tout s'est déroulé en car, avec un conducteur super (comme dit mon petit-fils...) ou à pied,
- nous avons visité une région proche, riche en histoire, pas toujours connue, dans un ancien et puissant royaume devenu un Land important de l'Allemagne,
- les hôtels étaient confortables, nous y avons jeté l'ancre durablement : 4 nuits à Füssen, 3 à Munich, et la dernière à Ulm (peu de corvées de valises)
- l'ambiance a été sympathique et studieuse de bout en bout, avec des guides émérites et compétents : Claude Farenc et Pierre Lévêque, que nous remercions encore ici.

De quelques tours de roues, le car nous a conduits, après un pique-nique dans la petite ville suisse de **Stein am Rhein** (oriels, colombages, décorations murales), en empruntant la « deutsche alpenstrasse », à **Füssen**, au pied des Alpes bavaroises, à 820 m d'altitude. Une neige fraîche tapissait les environs, mais un magnifique coucher de soleil derrière le Saüling et le Tegelberg nous réchauffe le cœur, une bonne bière aidant.

Légitimement, nous commençons nos visites par le plus romantique des châteaux de Louis II de Bavière le **Neuschwanstein**, un monument de conte de fées qui se dresse sur une crête de la forêt voisine, sorti de l'imagination fertile d'un roi moins « fou » que ne le dit la légende. Le second château où il passa plusieurs années de sa jeunesse, le **Hohenschwangau**, encore une allusion au cygne (**Schwan**) de la dynastie des Wittelsbach, est moins romantique et plus habitable, pour peu qu'on apprécie la décoration néo-gothique surabondante. Au retour, nous nous sommes arrêtés à l'église de Füssen, d'un baroque harmonieux presque sobre.

Le lendemain, le soleil nous accompagne à l'abbaye de Sankt Mang (St.Magnus) où nous admirons une danse macabre de 1602, vraie description de la société de l'époque qui nous replace dans notre actualité hexagonale et européenne : « sag ja, sag nein, getantzt muss sein » (**que tu dises oui ou non, tu devras danser !**) Puis nous parcourons le centre historique de **Memmingen** (hôtel de ville Renaissance baroquisé, marché...), avant de nous plonger dans le grandiose baroque d'**Ottobeuren**.

C'est un ensemble monastique de 480 m. de long sur 430 de large, avec des tours de 82 m., une nef longue de 90 m., des sculptures et décors baroques qu'on ne peut qu'admirer, même s'il n'élève pas toujours notre âme vers le ciel. Le musée en plein air d'**Illerbeuren** nous replace dans un décor plus terre à terre, avec ses fermes collectées en Souabe, proche de la Bavière.

Le 3^{ème} sommet, après Neuschwanstein et Ottobeuren, est pour le 3^{ème} jour de ce voyage, l'église de **Wies**, située dans le « Pfaffenwinkel » (le coin des curés). Église du « pèlerinage de la flagellation du sauveur », marquée du baroque bavarois des frères Zimmermann, avec une extraordinaire décoration du chœur et des parties hautes représentant le ciel, contrastant avec la relative simplicité des parties basses qui représentent la terre. Ce jour-là, nous avons aussi visité **Rottenbuch**, autre église baroque ou baroquisée, consacrée à la Nativité de la Vierge ; **Ettal**, abbaye baroque italianisante dans une vallée alpestre ; et surtout un nouveau château de Louis II, **Linderhof**, où les styles de la Renaissance et du Baroque se marient harmonieusement. On y trouve une fois de plus Richard Wagner dans une évocation de Tannhäuser à l'intérieur d'une grotte artificielle très kitsch, et, ce soir là, pour ceux qui n'en étaient pas encore saturés, nous avons assisté à un très moderne spectacle musical sur... Louis II, chanté et décoré comme il le fallait.

Au 5^{ème} jour, nous voici partis vers **Munich**, capitale historique, culturelle et économique de la Bavière, en nous arrêtant au passage à **Altenstadt**, unique église romane de ce baroque voyage, et à **Landsberg am Lech**, où Hitler, après sa tentative de putsch de 1923, écrivit son Mein Kampf avant de commencer la « carrière » que l'on connaît. Impossible de décrire en quelques mots cette métropole d'1,5 million d'habitants, longtemps capitale d'Etat, née d'un village créé sur les bords d'une rivière, l'Isar, par des moines (Mönche d'où München). Ce fut la capitale des Wittelsbach de 1180 à 1918, celle des débuts du nazisme, celle du « taureau bavarois », Hans Josef Strauss. C'est aussi une ville animée et conviviale, avec ses monuments, ses brasseries, ses charcuteries et son « Viktualienmarkt » si fréquenté à l'heure de la pause de midi.

Il y eut des visites communes et des options :
- l'immense et grandiose Nymphenburg, résidence d'été des souverains bavarois, offert par le prince électeur Max Emmanuel à son épouse pour la remercier d'avoir mis au monde un héritier !

- la Residenz, résidence de la Cour de Bavière, au centre de Munich,
- le nouveau palais du même Max Emmanuel à Schleissheim,
- les musées de Munich (Alte et Neue Pinakothek)
- le premier camp de concentration nazi : Dachau,
- une exposition sur le nazisme à Munich,
- et bien sûr des églises : Frauenkirche, Salvatorkirche, etc.

Combien de fois avons-nous écrit le mot « baroque » ? À vous de le compter. Ceux qui l'aiment l'ont fait aimer à ceux qui résistaient encore. Mais, pour être honnêtes, l'église d'Altenstadt, d'un roman plus austère qu'il n'est possible, a été une vraie émotion.

Les deux derniers jours de ce voyage bien rempli, nous ont menés dans deux villes historiques de grand intérêt, **Augsbourg** et **Ulm**, et plus près du lac de Constance, à l'église de **Zwiefalten**, au château et monastère de **Salem**. Et les 28 membres du groupe sont revenus dans leur petite Bourgogne, émerveillés de tant de splendeurs, et heureux de prendre un peu de repos avant de revenir dans leurs classes.

Avis aux profs. d'histoire-géo. : les voyages de l'APHG, ça vaut le coup, n'hésitez pas !

Pierre et Monique FLEITH
Retraités de l'enseignement...

Projet de voyage à CUBA **(vacances de printemps 2006)**

Nous prévoyons pour notre voyage de printemps de nous rendre à Cuba (destination à laquelle nous avons dû renoncer fin 2001 suite aux événements du 11 septembre).

Ce voyage durerait une dizaine de jours, et inclurait les visites de **La Havane** (fabrique de cigares, place d'Armes, musée-palais des Capitaines Généraux, place de la Cathédrale, place San Francisco, rues Mercaderes, Oficinos, Obispo, etc., marché et palais de l'artisanat, forteresse de la Cabana), **Pinar del Rio** (gros bourg agricole), la vallée de **Viñales** (monolithes, grotte de l'Indien), **Guama** (cultures d'agrumes), **lagune du Trésor** (site indien reconstitué, élevage de crocodiles), baie de **Cienfuegos** (théâtre Terry), **Trinidad** (ville coloniale, Palacio Cantero ou Musée Romantique), vallée sucrière de **Los Ingenios**, **Camaguey** (ville coloniale), **Holguin** (capitale de la province du sucre), le Parc National de **Baconao**, **Santa Isabelica** (ruines d'une plantation de café), cimetière **Santa Ifigenia**, **Santiago de Cuba** (maison-musée de Diego Velasquez ; maison du rhum ; Castillo del Moro).

Nous vous demandons de répondre **avant le 23 septembre** si vous êtes intéressés.

Prix par personne en chambre double :

Base 21 à 25 participants : 1 690 €

Base 26 à 31 participants : 1 665 €

Base 32 à 34 participants : 1 650 €

Supplément chambre individuelle : **165 €**

Ces prix comprennent :

- la pension complète (+ cocktails de bienvenue)
- les transports et visites en autocar
- les visites (guide parlant français)
- la Carte de Tourisme (20 € au 07/06/05)
- l'assistance du voyageur "Voyageurs du Monde" à l'aéroport de Paris
- les vols Air France Paris - La Havane - Paris
- la taxe d'aéroport à Paris (90 € à ce jour)
- le vol intérieur Santiago de Cuba - La Havane
- une assurance rapatriement bagages Axa
- l'assurance annulation à 2,8 % du prix du voyage hors taxes et Carte de Tourisme

Ces prix ne comprennent pas :

- les boissons
- les dépenses personnelles, pourboires, etc.
- la taxe d'aéroport à Cuba (25 pesos convertibles au 07/06/05).

Nous vous demanderons le règlement plus tard.

N.B. Pour 2007, nous réfléchissons à un voyage au Japon...

-----✂-----

Bulletin de pré-inscription à renvoyer avant le **23 septembre 2005** à *Micheline CINQUIN*

8 rue Louis Curel, 21300 CHENÔVE - tél. 03 80 51 97 72

M., M^{me}, M^{lle}

souhaite participer au voyage de l'APHG-Bourgogne à **Cuba en avril 2006** :

en chambre double

(préciser le nom de la personne qui vous accompagne) :

en chambre individuelle

**Journée "Histoire" de la Régionale de Dijon
de l'Association des Professeurs d'Histoire et de Géographie**

mercredi 7 décembre 2005

à l'amphithéâtre du lycée européen Charles de Gaulle

25 av. du Général Touzet du Vigier, 21000 DIJON - tél. 03 80 70 17 17 - mél. 0211928g@ac-dijon.fr
autobus Divia lignes 10 et 15 (arrêt "Lycée de Gaulle")

[Possibilité de prendre son repas au lycée]

Histoire du Temps présent :
**MUTATIONS POLITIQUES, SOCIALES, CULTURELLES
EN EUROPE ORIENTALE**

Nouvelles approches de la recherche historique

9 h : Serge WOLIKOW - le point sur l'historiographie des relations internationales :
quel discours historique sur la guerre froide ?

10 h 30 : Jean VIGREUX - les archives du communisme :
études de cas : en Bulgarie, en Roumanie

14 h : Jean-Paul SCOTT - la Russie, bilan historiographique :
quelle évolution depuis 1970 ?

15 h 30 : Jean CHAPPEZ - les relations entre la Russie et l'U.E. :
quelle dimension juridique ?

Veillez consulter le site GAIA, mis en place par le Rectorat pour la consultation du Plan Académique de Formation et pour l'inscription : <https://bv.ac-dijon.fr/gaia/centrale/centrale>

Pour consulter : dans la rubrique "consultation", dans "identifiant du dispositif", taper : 05A0073060
Module 6498 : HISTOIRE, MUTATIONS EUROPE ORIENTALE DEPUIS 1989

Pour vous inscrire, cliquez sur "inscription individuelle" (si possible, munissez-vous de votre NUMEN) et suivez les consignes de GAIA.

Régionale de Bourgogne : organigramme

Présidente : Micheline CINQUIN

Secrétaire : Didier DOIX

Trésorier : Jean-Michel NUFFER

Rédacteur de la Lettre de la Régionale : Gérard DÉCLAS

Adresse internet

- de la Régionale : aphg.bourgogne@free.fr
- du secrétaire : doix.didier@libertysurf.fr

Communiquez vos adresses si vous souhaitez être informés rapidement (motions, voyages...)

Représentants au Comité National :

Micheline CINQUIN et Didier DOIX

Représentants aux Commissions pédagogiques :

Collèges : Didier DOIX

Lycées : Jean-Michel NUFFER ou Gérard DÉCLAS

Europe : Gérard DÉCLAS ou Jean-Michel NUFFER

Enseignement technique : Marie-Josèphe FERRAND

Civisme : Marie-Josèphe FERRAND

TICE : Didier DOIX