

Le mot de la présidente

ENTRE RUPTURE ET CONTINUITÉ

Toute la profession s'est mobilisée pour la défense de l'enseignement disciplinaire garanti par un cadre national : horaires, programmes, examens doivent rester à cette échelle, condition nécessaire — certes non suffisante — pour assurer l'équité entre les populations et entre les territoires. À la ville comme dans les zones rurales, en banlieues riches ou pauvres, au centre et dans les périphéries urbaines, doit être maintenu **un service public d'éducation nationale** offrant à tous les élèves un enseignement de qualité sur des objectifs communs, condition de leur mobilité ultérieure, sociale et spatiale grâce à des diplômes nationaux. Les géographes savent bien que l'incapacité de se déplacer renforce l'enfermement et l'exclusion.

Mais qu'en sera-t-il demain avec la suppression annoncée de la carte scolaire ? Même si les décrets de Robien sont abrogés, les postes supprimés ne sont pas restitués. L'heure de cabinet d'Histoire-Géographie, les heures de première chaire dépendent dorénavant de la bonne volonté des chefs d'établissement obligés de jongler avec des DHG drastiquement réduites. Pour faire ce que les économistes appellent précisément des "économies d'échelle", l'utilisation optimale des "ressources humaines" commande d'imposer des heures supplémentaires, la bivalence ou le service sur 2 voire 3 établissements, le remplacement au pied levé des collègues absents...

Et la qualité de l'enseignement dans tout cela ?

Où sont passés les objectifs culturels, intellectuels et civiques de notre métier ? Pour ceux qui clament : *"de l'audace, encore de l'audace aux administrations, aux experts, aux notables, aux frileux"* contre *"la logique routinière"*, nous répondons que les enseignants n'ont pas attendu les rodomon-tades pour faire évoluer leurs méthodes et le contenu de leur enseignement. Loin d'une agitation

forcenée, l'enseignant doit prendre du recul, réfléchir, tenir compte de ses élèves, avoir l'intelligence de son métier. Encore faut-il lui en donner les moyens et fixer les règles communes, non pas dans la précipitation, mais dans l'élaboration réfléchie et concertée.

Or, qu'en sera-t-il du Diplôme National du Brevet à l'épreuve du "socle" et des nouvelles épreuves d'Histoire-Géographie du bac STG en 2008 ? Mystère ! C'est inquiétant pour commencer dans de bonnes conditions une année scolaire. À moins qu'une foule de décisions ne soient prises dans les cabinets au cours des vacances, histoire de *"bousculer les contraintes et trancher les nœuds, frapper fort, agir sur tous les fronts en même temps"* selon les fortes paroles présidentielles. Bigre, on se croirait sur le champ d'une bataille dont nous n'avons pas l'initiative, mais qui nécessite de se retrouver en rangs serrés, vigilants, mobilisés à la prochaine rentrée... et donc de **renouveler son adhésion à l'APHG !**

le 15 juin 2007,

Micheline Cinquin

APHG BOURGOGNE



LETTRE DE LA RÉGIONALE

N°49

AOÛT
2007

Sommaire :

- p. 2 Comptes rendus :
Ville et environnement
(journée "géographie" du 6 décembre 2006)
- p. 2 Yves RICHARD : La ville :
climat, pollutions et politiques
- p. 3 Henri ROUGIER : Villes et environnement
en milieu montagnard
- p. 4 Voyage au Japon du 16 au 25 avril 2007 :
compte-rendu de Françoise Siccardi
- p. 5 Projet de voyage en Baltique : Enquête
- p. 6 Journée "histoire" du 21 nov. 2007 :
Colonisation et décolonisation URGENT !
- p. 6 Informations diverses
- p. 7 Nos collègues publient
- p. 8 Colloque de Dijon Commerce et mobilité,
du 13 au 15 septembre 2007

Journée "Géographie" du mercredi 6 décembre 2006

VILLE ET ENVIRONNEMENT URBAIN

LA VILLE : CLIMAT, POLLUTIONS ET POLITIQUES

par Yves RICHARD, Maître de Conférences à l'Université de Bourgogne

D'abord, des questions : le climat en ville est-il différent du milieu environnant, et si oui, comment et pourquoi ? Y a-t-il des pollutions spécifiquement urbaines ? et quelles politiques mettre en œuvre ? Ce sont des questions importantes car même si la ville est un phénomène spatialement limité, il concerne de plus en plus d'habitants : il y a plus de 3 milliards d'urbains aujourd'hui, ils seront 5 milliards en 2025, soit 62 % de la population mondiale, et 80 % en 2100.

Le climat urbain se différencie par plusieurs aspects :

- la rugosité et le vent : bâtir une ville, c'est ériger un relief qui perturbe le champ du vent. C'est un phénomène très difficile à mesurer dans la globalité car le relief urbain ne peut être représenté par une ou deux stations de mesures ; d'où une approche par plusieurs stratégies : simulation de flux sur une maquette (Potsdamer Platz de Berlin, Bâle), utilisation de modèles, multiplication des mesures avec les problèmes de la représentativité spatiale et un coût élevé (quelle est la mesure la plus pertinente, à 2 m de hauteur pour le piéton, à 10 m ou plus selon la hauteur des constructions ?). Enfin, comment extrapoler à partir de campagnes ponctuelles ? Les mesures effectuées à Göteborg montrent un schéma tourbillonnaire avec une composante méridienne accrue et une réduction de la vitesse ; dans les villes états-uniennes (Oklahoma City), la couche perturbée est plus importante du fait de la grande hauteur des immeubles. La ville est un frein, avec une variabilité des directions et des vitesses et des accélérations locales (effet canyon).

- l'albédo et le bilan radiatif : bâtir une ville, c'est modifier les surfaces, donc l'albédo (énergie réfléchie par rapport à l'énergie reçue). La modification dépend du milieu de départ (forêt, zones agricoles...), de la couleur et la texture du matériau de construction : la ville blanche méditerranéenne a un fort albédo, l'asphalte des parkings en a un faible. Construire une ville, c'est aussi créer des zones d'ombre et donc modifier les conditions d'éclairement ; d'où l'adaptation au climat comme la médina arabe et ses rues étroites à l'ombre. La quantité d'énergie reçue dépend de la hauteur du bâti et les bilans radiatifs montrent une valeur maximale dans les centres-villes.

- température et îlots de chaleur urbains : l'augmentation de température par rapport au milieu environnant n'est pas directement liée aux moteurs, au chauffage, mais à la modification des surfaces et des écoulements d'air. L'imperméabilisation (béton, bitume) réduit le flux de chaleur latente : l'évaporation consomme de l'énergie ; or en ville, il y a moins d'évapo-

ration. Les températures varient beaucoup en fonction de l'orientation et de la nature des matériaux : un mur exposé à l'ouest est plus chaud qu'un mur exposé à l'est, même la nuit. Des exemples (Colombo, Lodz) montrent que les stations rurales sont plus fraîches que les stations urbaines (écarts moyens de 3°), avec une différence maximale en fin d'après-midi et en début de nuit, quel que soit le climat (les matériaux qui ont stocké l'énergie la restituant). Exemple : à Lodz, en hiver, la nuit, sans couvert nuageux, l'écart est de 10°.

- précipitations et aérologie : chauffer une surface modifie les gradients verticaux de température, et donc favorise les phénomènes convectifs. Une étude à Jakarta montre, en l'absence de relief, des écarts importants (moyenne sur 25 ans) entre les stations. Le vent, en fonction de sa direction et de sa vitesse, éloigne parfois les précipitations par rapport à l'endroit de surchauffe, si bien qu'il y a augmentation des pluies convectives à l'arrière de la ville par rapport aux vents dominants.

Les spécificités de la pollution urbaine :

Historiquement, c'est une pollution hivernale liée aux émissions industrielles et au chauffage, formant un brouillard de basse couche.

- smog et pollution soufrée. La pollution soufrée est liée à la combustion du charbon. Elle peut provoquer des dégâts humains (4000 morts à Londres en 1954) et dégrade les monuments. Les émissions soufrées ont été globalement réduites (alors que la consommation planétaire de charbon a augmenté) : désulfuration du charbon et du pétrole et diminution du nombre d'installations polluantes en centre-ville.

- la pollution au monoxyde de carbone et aux oxydes d'azote est liée au transport et au chauffage des bâtiments ; elle augmente en dépit des progrès techniques (moteurs,...) avec des concentrations préoccupantes.

- la pollution à l'ozone est plus complexe ; c'est le résultat d'une réaction photochimique entre les oxydes d'azote et le soleil, d'où son caractère estival. La géographie de l'ozone est particulière, car il est détruit en ville d'où des valeurs minimales et les valeurs maximales sont dans le milieu péri-urbain et plus lointain. À l'échelle planétaire, la concentration d'ozone augmente, et c'est la pollution dont on parle le plus car elle dépasse les seuils d'alerte.

- les gaz à effet de serre sont polluants mais pas toxiques pour la santé. C'est pourquoi les concentrations ne sont pas (ou peu) mesurées, — sauf très loin des zones d'émission (Antarctique,

Hoggar, Hawaï), malgré une augmentation d'un tiers depuis la Révolution industrielle ; si bien que ces mesures sont très peu représentatives à l'échelle planétaire; il n'y a que quelques recherches, à partir des émissions (calculs selon les achats de charbon). Les villes se caractérisent par un dôme de CO₂ (comme à Phœnix) ; l'intérêt d'une étude sur les villes serait de voir les effets sur le réchauffement climatique car la concentration est déjà très élevée dans certains quartiers (ce qui pourrait ressembler à ce que sera le monde dans cent ans).

Quelles politiques pour la ville ?

Les objectifs sont de contrôler les émissions de toxiques (CO, NO, NO₂... pour des raisons de santé humaine, à court terme, mais aussi pour la végétation et l'altération des matériaux), limiter les gaz à effet de serre (CO₂, HFC...) à l'intérieur de la ville et limiter les îlots de chaleur urbaine pour des raisons de santé (en 2003, la majorité des victimes habitait en ville : température nocturne de 20 ° en milieu rural et de 26 ° en ville), et d'économie d'énergie.

Les stratégies à développer concernent :

- les déplacements : les émissions en grammes de

CO₂ par habitant sont en moyenne de 0 pour un piéton, un vélo, de 20 pour un tramway, de 80 pour un bus, de 103 à 310 pour une voiture.

- l'architecture : réduire la consommation d'énergie (avec le "solaire passif", qui tire profit de l'ombre l'été et du soleil l'hiver), utiliser le couvert végétal (en jouant sur le rayonnement solaire, le vent et l'humidité) avec des toits comme à Bercy ou des aménagements urbains (Cheong-gye Stream à Séoul où une rivière aménagée a remplacé des voies urbaines à plusieurs niveaux) : on revégétalise.

- l'aménagement de la ville pour faire moins de kilomètres : en effet, le lien est très fort entre la consommation d'énergie par habitant et la densité urbaine (plus la ville est étalée et plus la consommation d'énergie est importante). L'exemple à suivre serait celui de Hong Kong (la consommation d'énergie par habitant y est la plus faible) et l'exemple à ne pas suivre serait celui des États-Unis (20 tonnes d'équivalent CO₂/h/an contre 8 tonnes en Europe) avec surtout des émissions de toxiques très réactifs, si bien que la population respire ce qu'elle émet.

prise de notes : Didier Doix

VILLES ET ENVIRONNEMENT EN MILIEU MONTAGNARD

par Henri ROUGIER, Professeur à l'Université Lyon III

C'est un thème porteur, car les montagnes couvrent 25 % de la superficie mondiale, et les villes dans un milieu de montagnes se trouvent sur tous les continents. Les montagnes semblent mal se prêter à l'urbanisation, qui pourtant se rencontre à toutes les latitudes.

L'aération du relief par les glaciers a permis une facilité de franchissement et d'accès par un canevas de vallées où les points de confluence sont propices à l'implantation des villes (Grenoble, Fribourg-en-Brisgau). Il n'y a donc pas incompatibilité entre ville et montagne. Il faut toutefois distinguer les villes en montagne (en altitude comme Katmandou, Davos), les villes dans la montagne (Grenoble, Innsbruck, Moutiers) et les villes de contact (Vancouver, Annecy, Sacramento). La fonction de circulation joue un rôle majeur dans les villes de pied de col comme Aoste, Martigny, sur les grandes voies romaines vers la Germanie.

Comme toutes les villes, elles ont bien sûr un lien avec leur arrière-pays ; ce sont des centres de collecte et de redistribution, mais le lien avec la montagne est relativement récent, depuis l'industrialisation et la valorisation de la houille blanche (Saint Jean de Maurienne, avec l'implantation de Péchiney devenu depuis Alcan). Le tourisme montagnard a aussi engendré l'urbanisation d'unités urbaines, petites certes, mais qui ont toutefois une structure de ville : Davos, Chamonix, Interlaken.

Monsieur Rougier a ensuite longuement développé l'exemple du Valais central entre Brigue et Martigny. Le sillon alpin rectiligne et les vallées en forme de peigne ont donné naissance à un chapelet de 5 villes (Brigue, Viège, Sierre, Sion et Martigny) et à une mini-conurbation.

Brigue, au pied du col du Simplon et dans la vallée du Rhône, doit son impulsion à l'ouverture du tunnel du Simplon qui favorise les relations internationales. Il y a donc une grande place des emprises ferroviaires.

Viège a intégré le tourisme aux fonctions liées à la gare. La montagne a un capital énergétique à exploiter et "l'usine est allée au courant". Le binôme énergie-industrie se retrouve à Viège avec l'électrométallurgie (groupe chimique bâlois Lonza) et aujourd'hui les biotechnologies. Les fonctions liées à la gare vont croître avec la ligne canton de Berne-Simplon ; la nouvelle gare conduira à une restructuration urbaine.

Sierre, qui est un exemple de ville de confluence, doit son développement à la valorisation de la montagne comme pourvoyeur d'énergie, et à l'implantation d'Alusuisse, devenu Alcan depuis. L'espace touristique du val d'Aniviers au sud et de Crans Montana au nord a ensuite contribué à l'essor de la ville.

Sion présente un autre cas d'école : siège épiscopal, ville administrative comme capitale du canton. Elle a vu son statut croître avec le rôle grandissant de l'aéroport presque essentiellement militaire (dans le cadre du programme Armée

2000) ; évolution qui ne va pas sans quelques inconvénients, comme les nuisances sonores.

Martigny ajoute à sa position de pied de col (col du Saint Bernard), son rôle de carrefour vers l'axe rhodanien par le lac Léman et vers le sillon alpin français par la vallée de l'Arve. Mais l'extension de la ville se fait au détriment des terres agricoles, surtout des vergers d'abricotiers.

Sur 80 km, de Brigue à Martigny, ce couloir

rhodanien du Valais central offre un bel exemple d'un chapelet de villes où chaque unité urbaine a une forte originalité et une synergie avec la montagne. Nous ne saurions que remercier M. Rougier et vous inciter à lire son livre richement documenté et co-écrit avec Werner Bätzing, aux éditions LEP Loisirs et Pédagogie : Les Alpes, un foyer de civilisation au cœur de l'Europe.

Prise de notes : Monique Gouzot

Compte rendu du voyage au Japon (16-25 avril 2007)

LES "TRIBULATIONS" DE 38 BOURGUIGNONNES ET BOURGUIGNONS ET AFFILIÉS EN TERRE NIPPONE.

Pour beaucoup, c'était le baptême de l'Extrême-Orient, et cet Orient est effectivement extrêmement lointain...

C'est ainsi qu'après 11 heures de vol, et en ayant, notamment, traversé en diagonale la Sibérie occidentale, survolé l'Altaï, plongé sur la Mongolie et la Chine du Nord, notre Boeing 777 se pose en douceur sur l'aéroport du Kansai (KIX), au large d'Osaka, au ras des flots : impressionnant !

Nous faisons alors connaissance avec notre guide, "ange gardien", charmante, riieuse, beaucoup d'humour, sereine, (en un mot, ZEN !!), dominant parfaitement les deux cultures japonaise et française, et toutes les subtilités de notre langue : Michiko Kodera.

Sans plus tarder, nous plongeons dans le Japon moderne, empruntant l'immense pont franchissant le bras de mer, pour atteindre l'île centrale de Honshu. Puis, laissant de côté les tours d'Osaka, c'est le premier contact avec l'enchevêtrement incroyable d'infrastructures diverses (autoroutes superposées, nœuds autoroutiers, voies ferroviaires...) et l'urbanisme, à première vue anarchique, de la Mégalopole japonaise (de Tokyo à Fukuoka, sur l'île de Kyushu ; soit 1000 km., 84 % des 127 millions de Japonais, 85 % du PNB).

Cependant, la Montagne toute proche (lieu de séjour des morts selon le Shintoïsme), nous appelle.

Direction Kyoto (2^e capitale historique du Japon — 795 — après Nara).

Sur la route, halte à Uji pour la visite du temple bouddhiste Byodoin. Havre de paix au milieu du premier jardin "japonais" rencontré, encore agrémenté de cerisiers en fleurs...

Première approche aussi de la gastronomie nippone, notamment le dessert de fougères... gélatineux à souhait... grand souvenir pour nous tous, et... des "commodités" japonaises. (voir plus loin !)

A partir du lendemain, nous vogueons entre Shintoïsme et Bouddhisme, au travers de la découverte de 4 temples, sur les 3000 lieux sacrés répertoriés dans la ville de Kyoto ; des

temple et sanctuaire de Nara, gigantesques ; du sanctuaire de Itsukushima sur l'île de Miyajima (au large d'Hiroshima) ; des sanctuaires tokyoïtes Meiji et Asakusa ; des temples du fabuleux site sacré de Nikko (VIII^e s.), à propos duquel un proverbe dit : "nul ne peut dire kekko (beau ou assez) avant d'avoir vu Nikko !"

Ces allers et retours entre Shintoïsme et Bouddhisme peuvent être considérés comme le reflet du syncrétisme ambiant, puisque les Japonais usent volontiers du 1^{er} pour alléger les soucis quotidiens, et du 2^{ème} ou du christianisme pour les grandes dates de la vie.

Ce Japon traditionnel est, en outre, desservi par tout un réseau de moyens de transport que l'APHG s'est employée à tester ! C'est ainsi que dès le 4^{ème} jour, nous abandonnons le bus, décidément trop commun, pour nous ruer sur le Shinkansen et SubExpress (un peu moins rapide) : nous apprécions grandement le confort et la ponctualité des trains japonais. Au cours de notre périple, maints autres moyens de locomotion nous sont proposés : du ferry pour gagner l'île de Miyajima, aux métro et trains tokyoïtes, sans oublier le bateau-mouche sur la Sumida, et les multiples escalators et ascenseurs ultra rapides de nos hôtels "fastueux", et bien sûr nos pieds et jambes... !

Le voyage trouva son apothéose par la découverte de Tokyo, et juste avant, celle de son port, Yokohama : là, tous les "Géographes" se sont mis à mitrailler de plus belle des installations gigantesques du 1^{er} port japonais, 2^{ème} mondial. Extase (!!) devant ces paysages portuaires et industriels démesurés... mais bien entendu, seulement accessibles aux sensibilités "géographiciennes" !!!

Enfin, Tokyo : le CHOC !!!! Ville grandiose, multiple, aérée malgré tout, avec de nombreux espaces verts, juxtaposant les gratte-ciels audacieux aux quartiers de maisons traditionnelles. Régal encore pour les Géographes décidément vernis ! Tokyo, la nuit, flamboyante de mille néons, des "Times Square" par dizaines, à Shinjuku (notre quartier de résidence), ou Ginza.

En outre, nous avons pu vérifier que nos connaissances livresques collaient à la réalité, à propos de l'importance des GARES, lieux-clés de l'organisation spatiale urbaine : elles ne se limitent pas à leur fonction habituelle ferroviaire, mais sont les points d'ancrage pour l'activité commerciale, les services, les grands magasins, les restaurants.

Je saisis la transition pour aborder le chapitre "gastronomique" de ce compte-rendu. Désarroi de certain(e)s, quand il fallut se rappeler à l'évidence de l'utilisation des baguettes pour se nourrir... Occasion de bons fous rires, aussi devant différents mets désarçonnant tout Français qui se respecte, à plus forte raison des Bourguignons ! Entre autre, le TOFU, qui, il faut le dire, ne remporta que peu de suffrage : "pas fous de tofu" (oui, j'ai osé !).

Évocation obligée de la soirée de "bombance" à Hiroshima, où nous fûmes conviés à un repas pantagruélique dont le plat de résistance, avec rab, l'OKONOMIYAKI, composé de nouilles, pousses de soja, fruits de mer (calamars, St Jacques, poulpes, crevettes, bonite), une crêpe, des herbes, le tout couronné d'un œuf, nous anéantit littéralement, sans oublier la glace au thé vert avec sa sauce aux haricots rouges...

Par contre, sushis, sashimis, huîtres

géantes cuites d'Hiroshima (les meilleures du monde), truites grillées, furent dégustés plaisamment. Certaines déplorèrent, cependant, le cruel manque de desserts... Cette alimentation très peu grasse, alliée à la souplesse nécessaire pour utiliser les toilettes à la japonaise (!), expliquent sans doute la longue espérance de vie japonaise.

Enfin, pour terminer cette chronique, je dirai que ce voyage nous a transmis des expériences multiples : l'émotion éprouvée au Mémorial de la Paix d'Hiroshima ; l'étonnement devant l'extrême civilité japonaise (le contrôleur du Shinkansen s'incline ainsi devant les passagers du wagon, avant de le quitter...), et le théâtre traditionnel Kabuki ; du bien-être à prendre les eaux chaudes d'Hakone, dans un ryokan de rêve ; mais, hélas aussi, la déception de n'avoir vu le Fuji San, résolument caché par les nuages.

Heureusement, nous avons pu néanmoins ressentir les effets du volcanisme, notamment la géothermie dans la vallée de Owakudani ("de grands bouillonnements"), et découvrir deux lacs de coulée, dont celui de Chuzenji.

Vous l'avez compris, voyage passionnant, dense, enrichissant à tous points de vue. Très amicalement vôtre à tous les participants, SAYONARA, DEWA MATA !!

Françoise Siccardi

PROJET DE VOYAGE SUR LES CÔTES DE LA BALTIQUE : ENQUÊTE

Nous étudions pour 2008 la possibilité d'un voyage de la Régionale sur les côtes de la Baltique (rôle de la mer dans l'histoire urbaine, les contacts entre civilisations, les activités économiques d'aujourd'hui...). Maurice Carrez et Gérard Déclas se sont chargés de sa préparation, et ont demandé à *Voyageurs du Monde* un programme de visite. Nous avons besoin de savoir dès maintenant si le nombre de personnes intéressées est suffisant pour que ce projet puisse devenir réalité...

Nous envisageons de visiter Riga, Tallinn,

Helsinki et éventuellement l'île de Saaremaa.

Le voyage aurait lieu entre le 7 et le 15 avril 2008 (9 jours), s'effectuerait en avion, autocar et bateau, et pourrait coûter, en fonction du nombre de participants, environ 1 500 € par personne (en chambre double).

Nous vous donnerons prochainement, bien sûr, davantage de précisions, mais nous vous demandons de nous envoyer dès maintenant, avant le jeudi 20 septembre 2007, le "papillon" ci-dessous, si vous êtes intéressé(e) par ce projet.

-----✂-----

Bulletin de pré-inscription à renvoyer avant le 20 septembre 2007 à Gérard DÉCLAS par courrier ou par e-mail :

30 avenue du Cromois, 21800 QUETIGNY - e-mail. gerard.declas@laposte.net - tél. 03 80 46 60 57

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

demeurant

téléphone :

e-mail :

envisage de participer au voyage de l'APHG-Bourgogne sur les côtes de la **Baltique en avril 2008 :**

en chambre double

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

en chambre individuelle

Journée "Histoire" du mercredi 21 novembre 2007

COLONISATION ET DÉCOLONISATION

Le programme détaillé de cette journée de formation A.P.H.G. Bourgogne, organisée le mercredi 21 novembre de 9 h à 17 h au lycée Charles de Gaulle de Dijon, vous sera donné dans le prochain numéro de la *Lettre de la Régionale*.

Nous attendons des interventions de Guy Pervillé sur la guerre d'Algérie, Gilbert Meynier sur l'Algérie de la première moitié du XX^e s., Stéphane Gacon sur l'amnistie au sortir de la guerre d'Algérie, Saleha Vigreux-Benichou sur la guerre d'Algérie au féminin.

Attention ! la campagne d'inscriptions au Plan Académique de Formation se terminant le 14 septembre 2007, vous devez impérativement vous inscrire avant cette date ! Munissez-vous de votre NUMEN, connectez-vous au serveur <http://paf.ac-dijon.fr> (DAFOP). Cliquez "inscriptions", "PAF 2nd degré", "GAIA", "inscription individuelle" ; tapez votre NUMEN, cliquez "candidatures individuelles enseignants 2 DEG 0708", "07A0073034", "12000 HIST-GEO", cochez "groupe 01" et confirmez. Notez votre clé d'inscription ou faites-vous la envoyer par courriel.

À noter : l'Assemblée Générale de la Régionale aura lieu le samedi 8 décembre à 16 h au lycée Charles de Gaulle de Dijon

Journée Nationale de l'A.P.H.G. ENSEIGNER LA FRANCE ACTUELLE préparée par Robert Marconis, le samedi 1^{er} décembre 2007 (les lieux seront indiqués dans Historiens et Géographes)

- 1 – Nouveaux territoires français et européens
- 2 – Table ronde avec les acteurs
- 3 – Questions urbaines : fractures, politique de la Ville
- 4 – Services publics et déréglementation

Les mobilités urbaines

Séance de l'Association des Géographes Français à Dijon vendredi 7 décembre 2007

Notre collègue Yves Boquet remplace cet automne Gérard Hugonie en tant que secrétaire général de l'Association des Géographes Français ; il assume désormais, à ce titre, la responsabilité éditoriale de la revue B.A.G.F.

Il organise vendredi 7 décembre 2007 à 14 h à l'Université de Bourgogne une séance de l'A.G.F. consacrée aux *mobilités urbaines*, à laquelle tous les membres de l'A.P.H.G. sont cordialement invités.

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

NOS COLLÈGUES PUBLIENT :

Claude DELASSELE, Joël DROGLAND, Frédéric GAND, Thierry ROBLIN, Jean ROLLEY

Un département dans la guerre, 1939-1945

Jacqueline Baynac nous signale la publication par l'Association pour la Recherche sur l'Occupation et la Résistance dans l'Yonne et par les éditions Tirésias - Michel Reynaud d'une "autre histoire de l'Yonne pendant la seconde guerre mondiale".

Tous les aspects de la vie de l'Yonne sous l'Occupation y sont présentés et analysés de façon à la fois thématique et chronologique : l'Occupation, la vie quotidienne, la collaboration

sous ses diverses formes, la Résistance, la Libération, l'épuration, les combats des FFI de l'Yonne dans l'hiver 1944-1945, etc.

Les réalités locales sont mises en perspective avec les réalités nationales, et le travail historique aboutit à une vision renouvelée, en contradiction parfois avec les images reconstruites par la mémoire collective.

Prix public : 30 € (www.arory.com)

Histoire de Chalon-sur-Saône,

sous la direction de Pierre LÉVÊQUE, Éditions Universitaires de Dijon, 2005,
304 p. suivies d'un cahier d'illustrations en couleur et d'index des noms et des lieux, 25 €

Depuis sa thèse sur les origines de la révolution de 1848 et la II^e République, Pierre Lévêque s'est imposé comme le meilleur spécialiste de l'histoire politique de la Bourgogne contemporaine. Quant à l'histoire des villes, elle a suscité des recherches récentes parmi les chercheurs bourguignons et les éditions Privat ont en 2000 publié une *Histoire de Mâcon* sous la direction de Pierre Goujon, à laquelle Pierre Lévêque a également collaboré ; mais l'*Histoire de Chalon* que celui-ci avait conçue n'a pas été éditée à Toulouse et ce projet vient d'aboutir grâce aux Editions Universitaires de Dijon. Signalons également la publication par Guy Renaud d'une *Histoire de Beaune* (en 2005 aux éditions Le Taillandier, 01400 Châtillon-sur-Chalaronne).

Après la présentation du site de Chalon par Nicole Commerçon, plusieurs spécialistes évoquent les époques les plus anciennes. En l'absence de mentions abondantes dans les textes, ils font largement appel aux recherches archéologiques récentes. Si la ville n'est d'abord au Moyen âge que la capitale d'un petit évêché et d'un comté modeste, elle se développe à l'époque des ducs capétiens comme un centre de foires dont la prospérité n'est interrompue que par la peste noire et les guerres civiles. Michel Bouillot étudie ensuite de manière approfondie les travaux liés à l'édification d'une citadelle, les troubles de la Réforme et de la Ligue, puis le "renouveau catholique" et le fonctionnement des institutions urbaines au XVII^e siècle.

Daniel Ligou présente ensuite un tableau fort complet de la vie démographique, économique et sociale de la ville au temps des Lumières, ainsi bien entendu qu'une évocation du succès des idées nouvelles. Il insiste sur le rôle de la ville au sein du réseau de voies de communications développé par les Etats de Bourgogne, et sur les travaux d'urbanisme qui marquent cette époque. Il poursuit par une étude

plus brève de la période révolutionnaire.

Chalon va devenir la seconde ville de notre région, et connaître des mutations spectaculaires après 1945 : il est donc logique que les chapitres d'histoire contemporaine représentent la moitié de cet ouvrage. Pierre Lévêque s'est lui-même chargé de l'importante étude consacrée à la période de 1800 à 1945, pour laquelle il n'a pas négligé d'aborder les questions sociales et culturelles ; mais il insiste bien sûr la vie politique qu'il connaît particulièrement bien. Son récit se poursuit par une évocation précise des "années noires" de l'occupation. Nicole Commerçon se charge ensuite d'évoquer les "bouleversements urbains" récents et tente de dresser un bilan sur les "forces et faiblesses d'aujourd'hui". Puis Pierre Lévêque étudie avec précision la vie politique et municipale depuis la Libération jusqu'à l'époque de Dominique Perben, et participe pour terminer à une évocation de la vie culturelle, qui retrace en particulier l'histoire de la Maison de la Culture de la ville.

Cette étude est complétée par une chronologie, par la liste des maires de la ville, par deux index utiles et surtout par une importante bibliographie. On trouve aussi dans le corps du texte des notices biographiques sur les chalonnais les plus célèbres : l'évêque Césaire d'Arles, l'ingénieur et architecte Emiland Gauthey, l'artiste et conservateur de musée Vivant Denon, Nicéphore Niépce, l'inventeur de la photographie, etc. Dans les publications futures, on souhaiterait trouver aussi une vraie table des illustrations, avec l'indication des plans, et il nous semble que le format des illustrations gagnerait à être agrandi et que la qualité des photographies pourrait encore être améliorée. Mais nous recommandons vivement la lecture ou la consultation de ce livre, et pas uniquement à nos collègues de Saône-et-Loire.

Claude Farenc

Après avoir publié Des temps difficiles pour des résistants de Bourgogne, échec politique et procès chez L'Harmattan en 2002 — et dont nous avons rendu compte dans ces pages —, notre collègue Robert CHANTIN, professeur agrégé d'Histoire au lycée Pontus de Tyard de Chalon, docteur en Histoire, publie cette année Parcours singuliers de communistes résistants de Saône-et-Loire chez le même éditeur.

Rédigée à partir d'archives publiques et privées et de témoignages des acteurs eux-mêmes ou de leurs proches, cette étude concerne le parcours de cinq militants cégétistes et communistes — dont quatre mineurs du bassin de Montceau-les-Mines — dont l'engagement révolutionnaire et pacifiste dans l'entre-deux-guerres se prolonge naturellement dans la Résistance, après la période de désarroi provoqué par la signature du Pacte germano-soviétique.

L'intérêt de cette étude qui fait revivre chaque personnage dans son milieu familial, professionnel et militant, est de mettre en

évidence les contradictions entre un engagement personnel total et sans concession contre les régimes politiques en place (III^e République puis État français collaborateur) et l'orientation politique de la direction de leur parti, très fluctuante, voire conciliante, qui ne pardonne pas à ces militants de terrain leur autonomie de pensée et d'action.

Le propos est alors de montrer que les "parcours singuliers" éclairent à l'échelle humaine les enjeux des choix politiques nationaux et internationaux, particulièrement ceux du Parti Communiste français depuis les années 1930 : une étude salutaire qui rend hommage à ces hommes qui ont — pour certains — payé de leur vie leur refus du conformisme et du consensus politiques ainsi que de la mythification de l'histoire comme paravent de bien des reniements. Robert Chantin a fait œuvre d'historien pour redonner du sens à leur sacrifice.

Micheline Cinquin

Colloque International "Commerce et mobilités"

Dijon, les 13, 14 et 15 septembre 2007

La Commission de Géographie du Commerce du Comité National Français de Géographie organise à l'Université de Bourgogne un colloque autour du thème *commerce et mobilités*. La diversification des supports et des espaces commerciaux, la diffusion des technologies de la communication et de l'information, l'augmentation des mobilités à toutes les échelles et au sein de toutes les sociétés aussi bien dans le monde rural que dans l'espace urbain, nous conduit à interroger les relations actuelles qui s'établissent entre l'activité commerciale et les mobilités. Comment la mobilité réactive-t-elle et réorganise-t-elle le rapport commerce / consommation ? Dans ce mouvement, les moyens de transports et les infrastructures liées à la mobilité s'adaptent. Comment le magasin, réel ou virtuel, s'organise-t-il pour faire face à ces changements ? Quelles sont les nouvelles formes du commerce liées à la mobilité ?

Quatre thématiques ont été définies :

- *Les mobilités des consommateurs* : émergence d'un consommateur mobile aux pratiques de plus en plus mouvantes, dont on étudiera les liens avec d'autres motifs de déplacements (travail, loisirs, école, etc.)

- *Commerce et lieux de transit* : gares, aéroports, métros, aires d'autoroutes, mais aussi couloirs piétonniers souterrains, de plus en plus les lieux de passage deviennent des lieux de consommation dont on étudiera les caractéristiques.

- *Mobilités des consommateurs et modes de transports* : impact des nouvelles infrastructures de transports (bus en site propre, tramway, métro) sur les mobilités des consommateurs et sur l'étalement urbain.

- *Mobilités, politiques publiques et planification du commerce* : rôle de la législation, de la loi Royer de 1973 à la loi Raffarin de 1996, et place du commerce dans les projets des Collectivités locales et Chambres de Commerce.

Comité scientifique :

Yves Boquet, Université de Bourgogne,
René-Paul Desse, Université de Bretagne Occidentale,
Arnaud Gasnier, Université du Mans,
Nathalie Lemarchand, Université de Valenciennes,
Alain Metton, Université de Paris 12 Val-de-Marne,
Jérôme Monnet, Université Toulouse-2 Le Mirail,
Jean Soumagne, Université d'Angers.

Dates du colloque : 13, 14 et 15 septembre 2007.

Contact : boquet.yves@wanadoo.fr