

Séance 1 : L'identité de la région.

Carte des régions françaises : manuel page 41 et Carte Bourgogne : manuel page 70

Document 1

Robert Chapuis : Ce n'est pas une région au relief spectaculaire, au climat attractif, aux zones bien tranchées. C'est au contraire une terre de nuances où l'on passe sans heurts, presque discrètement, d'un « pays » à l'autre.

Source : J.-L. Coatalem, Interview du géographe Robert Chapuis, Géo, novembre 2010.

Document 2

Si, à l'Est, la vallée de la Saône, longtemps marécageuse, a marqué une limite avec la Franche-Comté, à l'Ouest, la Bourgogne se cherche, car aucun obstacle, au-delà du Morvan, ne peut lui assurer une limite.

La Bourgogne ne prendra forme qu'à la fin du IX^{ème} siècle et ne se stabilisera qu'à partir du X^{ème} siècle, avec les treize ducs capétiens qui se succéderont pendant trois siècles et sous lesquels les abbayes de Cluny et de Cîteaux ont couvert la région d'un ensemble d'églises romanes sombres (Tournus) ou lumineuses (Vézelay).

Mais lorsqu'une nouvelle fois la Bourgogne sera gouvernée, entre 1363 et 1477, par des princes de sang royal, les Valois, et qu'elle fera trembler le trône de France en s'alliant aux Anglais pendant la guerre de Cent Ans puis, lorsque l'orgueilleux Charles le Téméraire (1467-1477) tentera de reconstituer une Lotharingie, les ducs ne maîtriseront pas les limites du territoire ! À telle ou telle période, le Nivernais ou le Mâconnais ou le Sénonais leur échapperont... Actuellement, ces territoires sont plus « aimantés » par Clermont-Ferrand, Lyon ou Paris que par Dijon.

Source : J.-L. Coatalem, Interview du géographe Robert Chapuis, Géo, novembre 2010.

Document 3 : Une région de passage : le trafic routier (vidéoprojecteur).

Document 4 : La Bourgogne en chiffres (vidéoprojecteur)

Questions :

1. Situez la Bourgogne dans l'espace national ; Carte manuel page 40
Dans quels domaines a-t-elle une importance significative à l'échelle nationale **(3, 4)** ?
2. Quels éléments donnent à la Bourgogne une certaine identité **(2, 3)** ?
3. Pourquoi la région Bourgogne a-t-elle néanmoins du mal à se définir une identité **(1, 2)** ?

Séance 2: L'organisation de l'espace bourguignon .

Document 1 : Un axe central de passage dominé par Dijon.

À quel moment Dijon a-t-il pris le pas sur Chalon comme principale ville régionale ?

Au milieu du XIX^e siècle, Dijon est devenu une plaque tournante, ce qui lui a permis de dépasser les autres villes bourguignonnes. Et si, aujourd'hui, la ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et Lyon délaie le couloir de la Saône, Dijon (comme Chalon, d'ailleurs) bénéficie tout de même d'un raccordement qui la met à 1 h 40 de Paris. En outre, la LGV Rhin-Rhône, qui sera mise en service à la fin 2011, redonnera à Dijon une chance en le reliant plus rapidement à Paris et, à un horizon plus lointain, à Lyon. Enfin, la route et les autoroutes (A6, A31, A39) ont renforcé, depuis les années 1960, ce rôle de carrefour: la Bourgogne dispose ainsi du premier réseau autoroutier et du quatrième réseau routier de France. Selon le ministère des Transports, 60 000 véhicules – 100 000 les jours de pointe ! – dont un quart de camions, circulent entre Beaune et Mâcon. L'essentiel des implantations industrielles et les principales villes s'alignent, de Mâcon à Sens, en passant par Chalon-sur-Saône, Dijon, Auxerre, sur la colonne vertébrale de la région. Les deux tiers de la population y résident, dont 20 % dans l'aire urbaine de Dijon.

Source : J.-L. Coatalem, Interview du géographe, Robert Chapuis, Géo, novembre 2010.

Document 2 : Un réseau urbain linéaire

La façade motrice est celle de la capitale, ruban méridien étiré sur 130 kilomètres, de Dijon à Mâcon, le long de la frontière orientale de la région. Ce liseré cumule de nombreuses forces et compte de nombreux atouts. Il égrène d'abord le principal alignement urbain. Au total, cette agrégation de villes groupe environ les deux tiers des citoyens bourguignons et, pour l'ensemble de l'aire avec ses interstices ruraux, 40 % de la population régionale.

L'induration urbaine accompagne une forte concentration d'activités et d'emplois. Le prestigieux vignoble en est l'étendard, mais cette façade orientale est aussi de loin le premier pôle pour l'industrie (environ 40 % des actifs bourguignons) et, évidemment, les services. Elle est ainsi le principal foyer touristique, concentrant même la moitié des chambres d'hôtel bourguignonnes. Au total se superposent là un agglomérat démographique et un ruban économique multifonctionnel, sans oublier un axe majeur de circulation.

Source : J.-J. Bavoux, « Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme », Revue Géographique de l'Est, vol. 46 /1-2, 2006.

Document 3 : Une situation privilégiée mais à risque.

La Bourgogne bénéficie de réseaux de transport particulièrement développés. Cette situation privilégiée comporte toutefois des risques pour la cohésion régionale, son développement économique et son environnement :

- Ces réseaux, qui, pour des raisons topographiques, contournent le centre de la région, exercent sur elle un effet centrifuge et renforcent l'attrait qu'exercent les régions voisines sur les périphéries bourguignonnes.
- Les grands flux de transit ne sont pas forcément porteurs de développement local. Ils peuvent favoriser les activités créatrices de richesses dans la mesure où les filières concernées (transports, logistique, tourisme...) trouvent en Bourgogne les conditions nécessaires à leur développement : les infrastructures de transport ne créent pas le développement, mais elles accélèrent les évolutions en cours. La qualité des liaisons routières et ferroviaires présente la menace d'un déménagement des centres de décision économique, de recherche et d'innovation.

La répartition périphérique des pôles économiques due à la position centrale du Morvan et la faible densité rendent plus difficile la mobilisation collective des énergies.

Sans politique active de renforcement des pôles urbains, le risque pour la Bourgogne est de devenir une simple zone de transit, satellite des pôles lyonnais et francilien et dépourvue des moyens de maîtrise de son destin économique.

- La concentration des flux de transit sur l'axe de la Saône est susceptible de créer des dysfonctionnements en matière de capacité des réseaux et de qualité environnementale.

Source : Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), juin 2007

Questions :

1. Quel est le contraste principal dans l'organisation de l'espace régional ? (Carte manuel page 40 + doc. 1,2)
2. De quels atouts l'axe bourguignon bénéficie-t-il (1, 2) ?
3. En quoi peut-on dire que cette organisation de l'espace ne crée pas les conditions d'un développement durable (3) ?
4. Les fragmentations spatiales s'atténuent-elles ou au contraire se renforcent-elles (2, 3 + carte page 40) ?

Séance 3 : Les enjeux de l'aménagement.

- A. A l'échelle régionale : (la politique « modeste » d'un conseil régional).

Document 1 : Budget 2011 du Conseil régional de Bourgogne (vidéoprojecteur)

Document 2 : La mobilité ferroviaire, des enjeux de pouvoir d'achat et d'environnement (vidéoprojecteur)

Document 3 : Les professionnels de santé en Bourgogne.

Le manque de professionnels de santé en Bourgogne, particulièrement en milieu rural, est un fait avéré. En 2007, notre région comptait seulement 102 médecins généralistes pour 100 000 habitants. Face à ce constat, le conseil régional a mis en place des mesures d'accompagnement financier en faveur des étudiants en médecine, tout comme il l'a fait pour les futures sages-femmes et les infirmiers qui s'engagent à exercer en Bourgogne. Source : Conseil régional.

Question(s) :

1. Quels sont les secteurs prioritaires de la politique du conseil régional de Bourgogne ? (Doc.1, 2)
2. Quel aspect de la politique régionale est illustré par le doc.3 ?

3. Contre quel phénomène le conseil régional souhaite-t-il lutter ?

B. Une région carrefour qui doit envisager son aménagement dans le cadre national mais aussi européen.

Document 1 : Un simple lieu de transit dans l'espace français et européen ?

Exo-structurés, conçus au profit des circulations générales, les équipements de transport ne sont pas toujours adaptés aux logiques et aux besoins locaux, à l'image des gares parcimonieusement accordées et desservies sur la ligne TGV Paris-Lyon. L'effet tunnel risque de faire du territoire bourguignon un simple réceptacle passif, un support inerte de ces réseaux. Le tourisme est très révélateur de cette dérive liée à l'intermédiarité, tant dans son rythme (tourisme éclair avec un séjour moyen très bref de 1,26 jour par personne) que dans sa distribution très linéaire (les restaurants cotés s'alignent quasiment tous le long de l'axe routier-autoroutier Paris-Lyon), ou dans ses fonctionnements (limitation trop fréquente à un tourisme de passage où l'on « rentabilise » une étape nécessaire vers une destination de séjour ou de retour plus lointaine). La Bourgogne lorgne avec envie sur les millions de touristes potentiels qui passent sans s'arrêter et se demande comment éviter de devenir un gigantesque motel ou un immense fast-food.

Source : J.-J. Bavoux, « Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme », Revue Géographique de l'Est, vol. 46 /1-2, 2006.

Document 2

Au carrefour stratégique des axes européens Est-Ouest et Nord-Sud, trois régions françaises (Alsace, Franche-Comté et Bourgogne), cinq cantons suisses et un Land allemand, neuf agglomérations de France (Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône, Le Creusot-Montceau) et de Suisse unissent leurs destins, adossant leur prospérité commune à une performante armature autoroutière, ferroviaire et aéroportuaire. Infrastructure fédératrice de première importance, accélérateur de développement, la ligne à grande vitesse (LGV) démultipliera, dès 2011, les opportunités de coopération économique.

Fort de 40 000 entreprises, de huit pôles d'excellence technologique, de six pôles universitaires, de ses filières d'excellence, de ses systèmes productifs locaux, et fier de son socle industriel et de son savoir-faire internationalement reconnu, l'ensemble urbain Rhin-Rhône propose aux investisseurs une offre foncière et immobilière en plein essor.

Source : site Internet de la Métropole Rhin-Rhône (www.metropolerhinrhone.eu/presentation-1.html).

Document 3 : Renforcer le carrefour ferroviaire par la LGV Rhin-Rhône. Valoriser la position centrale de Dijon et construire une nouvelle métropole en réseau (vidéoprojecteur et ci-dessous).

Dijon, capitale de la Bourgogne, est une ville de grande culture ferroviaire qui doit son développement au chemin de fer, un véritable carrefour des axes de communication européens Nord-Sud et Est-Ouest.

Le développement « de l'urbanisme moderne » de la ville est en effet étroitement lié à l'arrivée du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) en 1851. L'arrivée de la LGV Rhin-Rhône sera, à n'en pas douter, l'avènement d'une nouvelle ère de développement pour notre agglomération.

La capitale régionale a la volonté de conforter cette position centrale pour :

– Renforcer son attractivité : Il est important que la mobilité et la grande vitesse soient au cœur des grandes métropoles européennes. En jeu : les échanges économiques, l'aménagement du territoire, les politiques de transport, la prise en compte de l'environnement et la pérennité des énergies fossiles.

– Engager une nouvelle étape de développement : Planter une gare TGV multimodale (TGV, TER, Transco, Réseau Divia, TCSP, voitures, deux-roues, piétons), c'est l'arrivée de la grande vitesse dans la ville, mais c'est aussi l'opportunité de créer de véritables projets de renouvellement urbain qui renforcent la centralité et une certaine forme de densité bien comprise : les exemples d'Euralille et de la Part-Dieu à Lyon sont, à ce titre, emblématiques.

Source : Communauté de l'agglomération dijonnaise (www.grand-dijon.fr).

Questions :

1. En quoi consiste « l'effet-tunnel » pour la Bourgogne ? (doc. 1)
2. Quelles politiques territoriales sont à envisager pour éviter cet effet-tunnel ? Dépendent-elles uniquement d'acteurs régionaux et de décisions à prendre à l'échelle régionale (2, 3)
3. Quel est, en ce qui concerne la Bourgogne, l'objectif du redécoupage régional proposé (doc.2 du manuel page 50) ?