

Quand la géographie peut refaire l'histoire...

Depuis l'antiquité, la mer qui sépare la Corée du Japon a reçu diverses appellations : mer de Corée, du Japon, de l'Est, Orientale. La guerre russo-japonaise de 1904-1905 et l'occupation de la Corée par les Japonais ont imposé le nom de mer du Japon, dénomination officiellement entérinée en 1929, lors de la réunion à Monaco de l'Organisation hydrographique internationale. La Corée n'avait alors pas voix au chapitre. Depuis sa libération en 1945, elle n'a cessé d'essayer d'obtenir le retour au terme neutre de mer de l'Est, ce que refusent bien évidemment les Japonais. (voir sur <http://www.prkorea.com/thehistory2.htm>).

Depuis un an environ, une organisation coréenne d'étudiants, Voluntary Agency Network of Korea (VANK), fait pression en ce sens par une campagne très active d'envoi de courriers électroniques, information rapportée par Matt Rosenberg, sur son site <http://geography.about.com/library/weekly/aa022402a.htm>.

L'action commence de porter ses fruits, puisque la National Geographic Society a introduit ce nom entre parenthèses sous celui de Sea of Japan, dans les pages de mise à jour de son atlas électronique, de même que l'*American Heritage Dictionary* ou l'*Encyclopædia Britannica*. On a bien un English Channel et une Manche ! Les Coréens espèrent que cette situation sera temporaire, en attendant un accord international définitif. – **Cécile Gaudin**



La Corée du Sud sur le site de la CIA (<http://geography.about.com/library/cia/blcsouthkorea.htm>)

Via britannica

Pour lutter contre les embouteillages, le gouvernement britannique devrait, dans moins de dix ans, imposer les trajets routiers – actuellement gratuits – de manière inédite. Un système de contrôle par satellite permettrait d'identifier tout mouvement de véhicule dans le pays. Les informations seraient transmises aux autorités de transport ou, néo-libéralisme oblige, à une entreprise privée. Les factures, mensuelles, seraient variables selon le moment du trajet et le type de voie utilisé. Équipées d'une boîte noire, les voitures seraient imposées jusqu'à 45 pence par mile parcouru (50 centimes d'euros par km).

Le projet rappelle étonnamment certaines règles des sociétés contre-utopiques imaginées au siècle dernier. Il n'est pas populaire et les conservateurs en profitent pour s'opposer au pouvoir travailliste. Les dysfonctionnements des transports en commun, qui incitent les Britanniques à préférer la route, sont

pour quelque chose dans la genèse du projet. L'argent des taxes pourrait, dit-on, financer les infrastructures de transport collectif. Le gouvernement souligne aussi les effets sur l'environnement, sans insister, car les études sérieuses font défaut. Le prix de l'essence devrait baisser, en guise de compensation, dit Tony Blair.

Dans le même esprit, Ken Livingston, le maire de Londres, devrait établir, à partir de 2004, une taxe d'entrée dans le centre de Londres pour tout véhicule. L'argent obtenu par ce droit d'octroi aiderait à financer la restructuration du métro londonien. Si les deux projets aboutissaient, nul doute que les usages de la route, les flux de circulation et les enjeux de mobilités seraient modifiés à l'échelle de tout le pays. Les géographes des transports d'outre-Manche y trouveraient un objet d'étude particulièrement attrayant. – **Laurent Grison**