

**POURQUOI ET COMMENT
AMÉNAGER LE TERRITOIRE ?**

1^{ère} partie :

**aménager pour répondre
aux inégalités croissantes entre
territoires français,
à toutes les échelles**

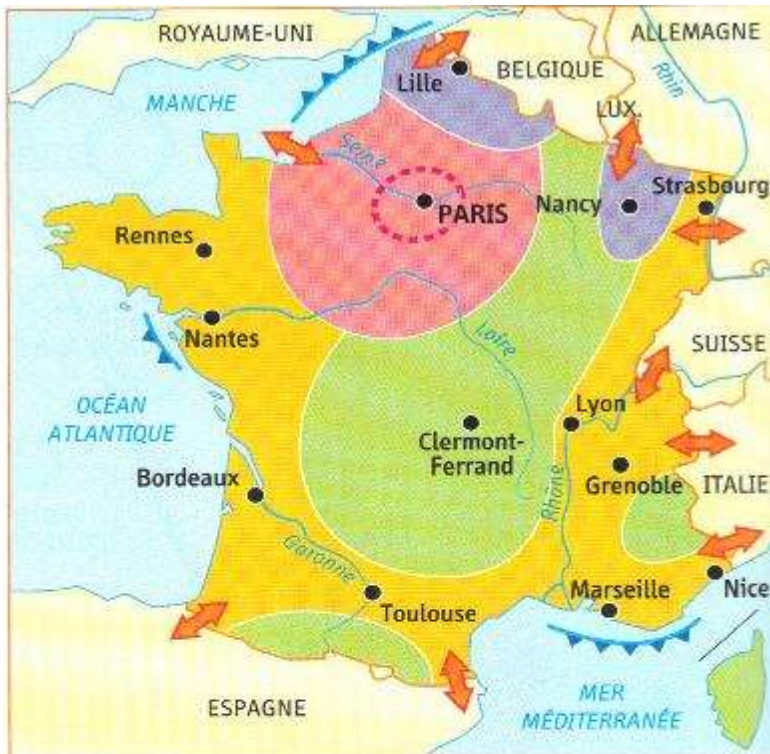


1. Les métropoles

- métropole mondiale
- autre métropole
- autre ville

2. Les transports

- axe majeur
- autres axes importants
- ▲ principaux ports
- principaux aéroports



1. Des espaces inégalement dynamiques

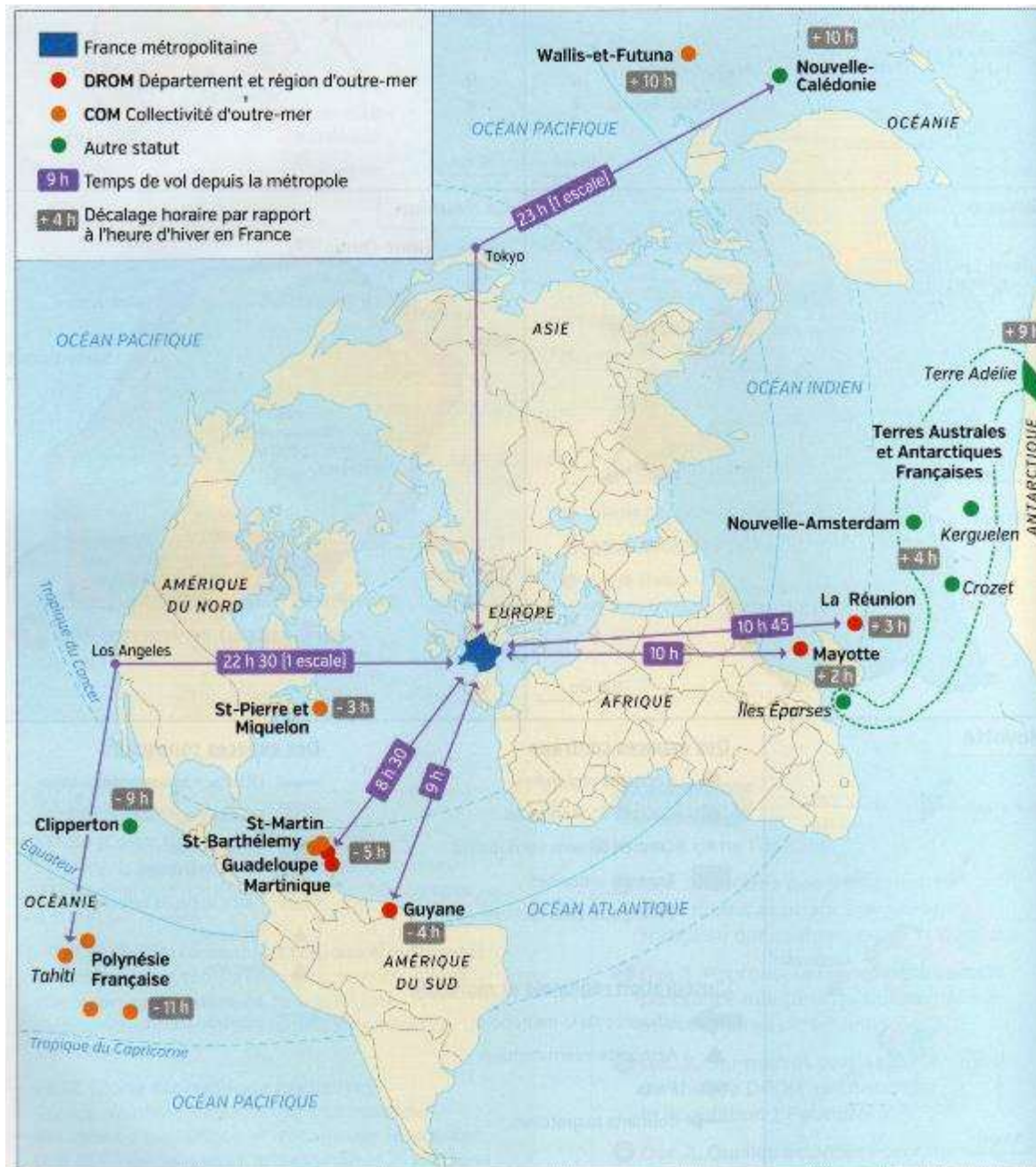
- le centre : région industrielle et de services
- la périphérie dynamique : région de hautes technologies
- région industrielle en reconversion
- espace à dominante rurale souvent en difficulté

2. L'intégration à l'Europe et au monde

- espace de commandement national et international
- ▲ interface maritime
- ↔ ouverture européenne et mondiale

2^{ème} partie :

**les territoires ultra-marins français :
une problématique spécifique**



Des territoires sur toute la planète

Les points communs des territoires ultramarins

L'insularité constitue un facteur d'isolement pour l'outremer français, à l'exception de la Guyane. Pour certains territoires, l'insularité se conjugue avec un grand émiettement : la Polynésie française compte ainsi plus d'une centaine d'îles, composant cinq archipels dispersées sur 2,5 millions de km².

Ces facteurs naturels d'isolement sont accentués par une faible intégration régionale. La France d'outremer n'entretient que très peu de relations avec les pays voisins. Héritage du système économique colonial qui attribuait un monopole commercial à la métropole, cette dernière reste le plus souvent le premier partenaire commercial, surtout dans les DROM.

■ www.ladocumentationfrancaise.fr, 25 mars 2016.

Les spécificités des milieux ultramarins

Les territoires ultramarins, en dehors de Saint-Pierre-et-Miquelon et des TAAF, sont caractérisés par la tropicalité. Le climat est marqué par une température minimale moyenne de 18 °C et des précipitations suffisantes pour permettre des cultures non irriguées.

Exception faite de la Guyane, les territoires ultramarins de la zone intertropicale¹ sont des îles. Elles sont soumises aux alizés, vents chargés en humidité, qui provoquent de fortes pluies : on observe une division très nette des îles entre la côte au vent et la côte sous le vent, plus abritée et moins arrosée. Le relief est souvent volcanique : le centre de l'île est alors occupé par des montagnes aux pentes raides et aux versants formés par des coulées de lave. Les territoires ultramarins offrent de vastes massifs forestiers. La Guyane est ici un cas particulier puisque 90 % du territoire est couvert par une forêt tropicale humide, qui appartient à la forêt amazonienne.

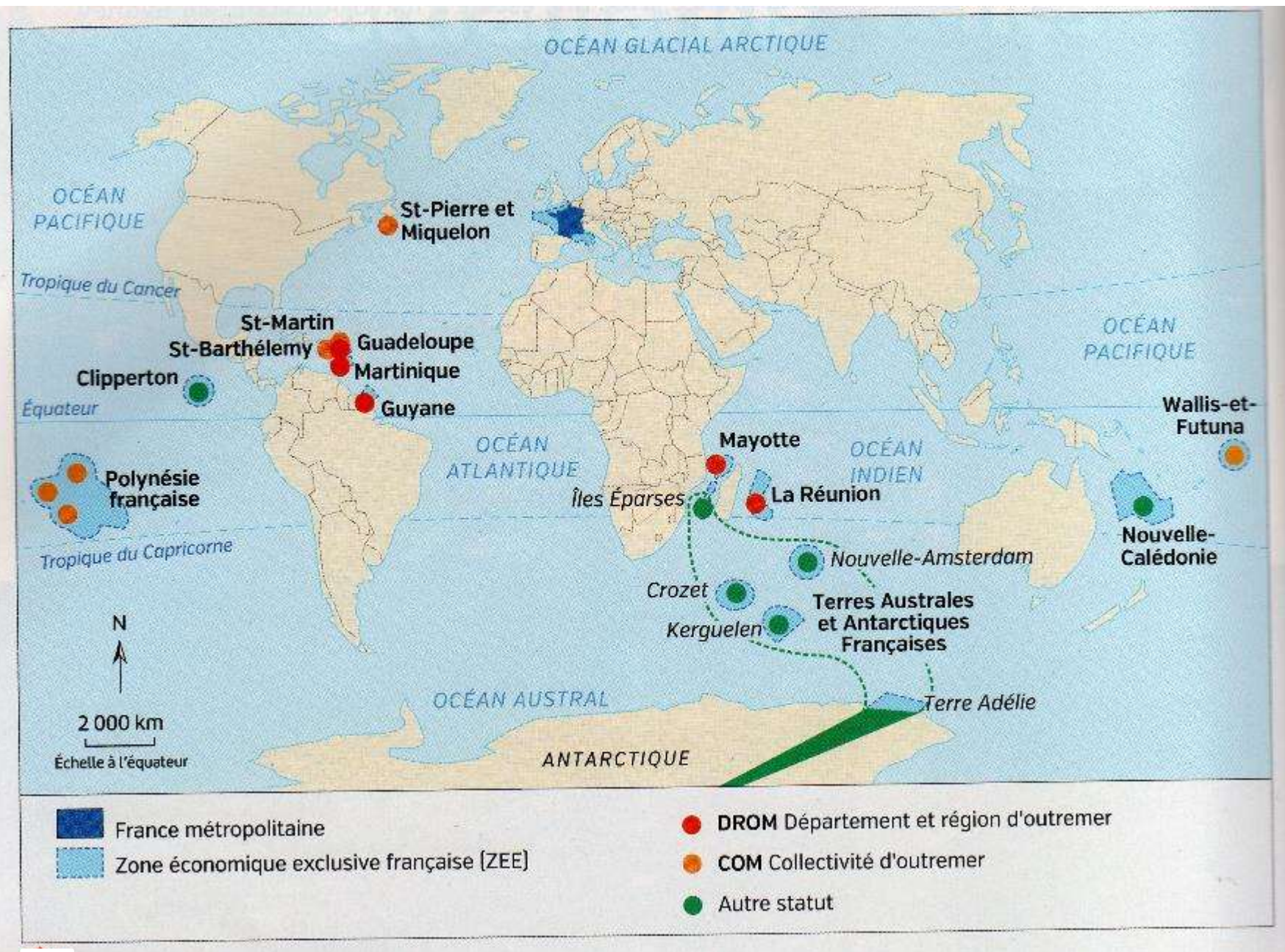
■ D'après M. Reghezza-Zitt, La France dans ses territoires, SEDES, 2011.

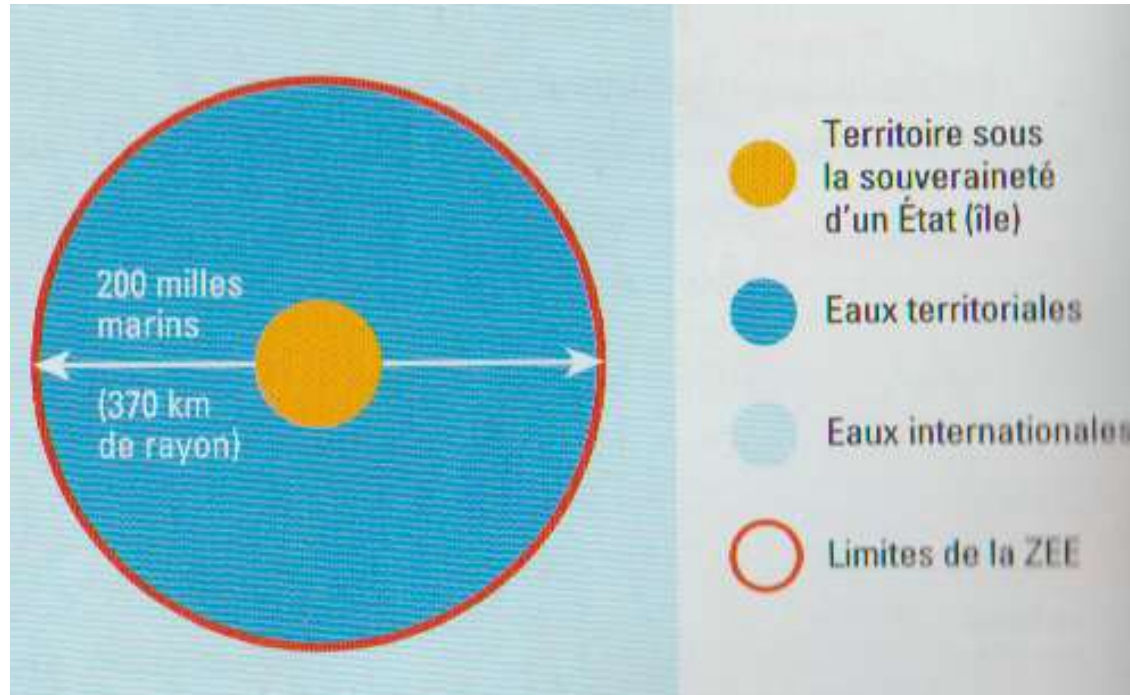
¹ Zone située entre les tropiques du Cancer et du Capricorne.

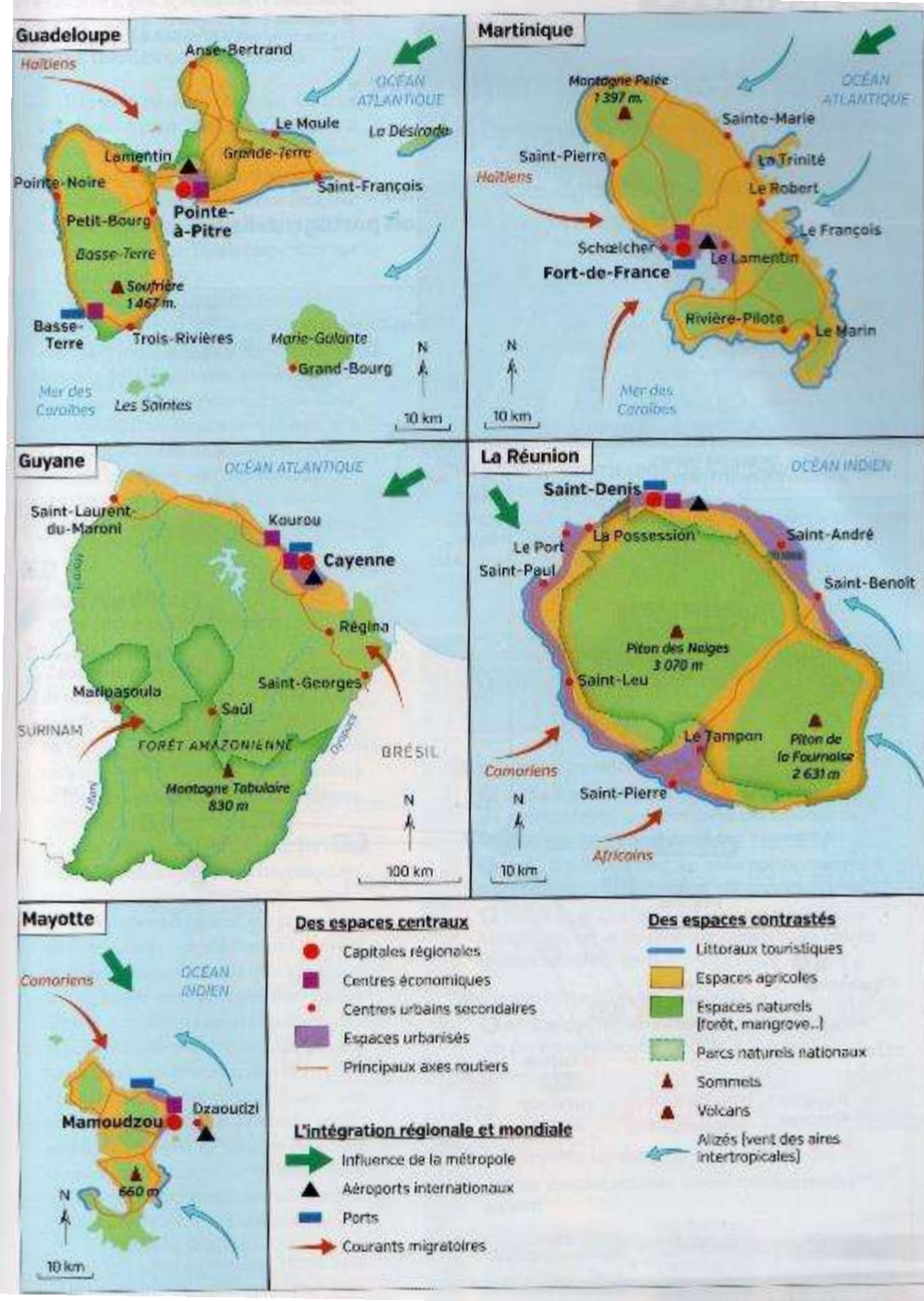
	Population (milliers d'hab.)	Taux de chômage (métropole : 9,7 %)
Guadeloupe	404	26,2 %
Guyane	237	21,3 %
La Réunion	841	29 %
Martinique	386	21 %
Mayotte	217	36,6 %

Source : www.outre-mer.gouv.fr et Insee, 2016.

- Comparez les taux de chômage des DROM à celui de la métropole. Que constatez-vous ?







1. Sur quelle partie du territoire de chaque DROM la population se concentre-t-elle ? Pourquoi ?

2. Quelles activités économiques sont présentes dans les DROM ?

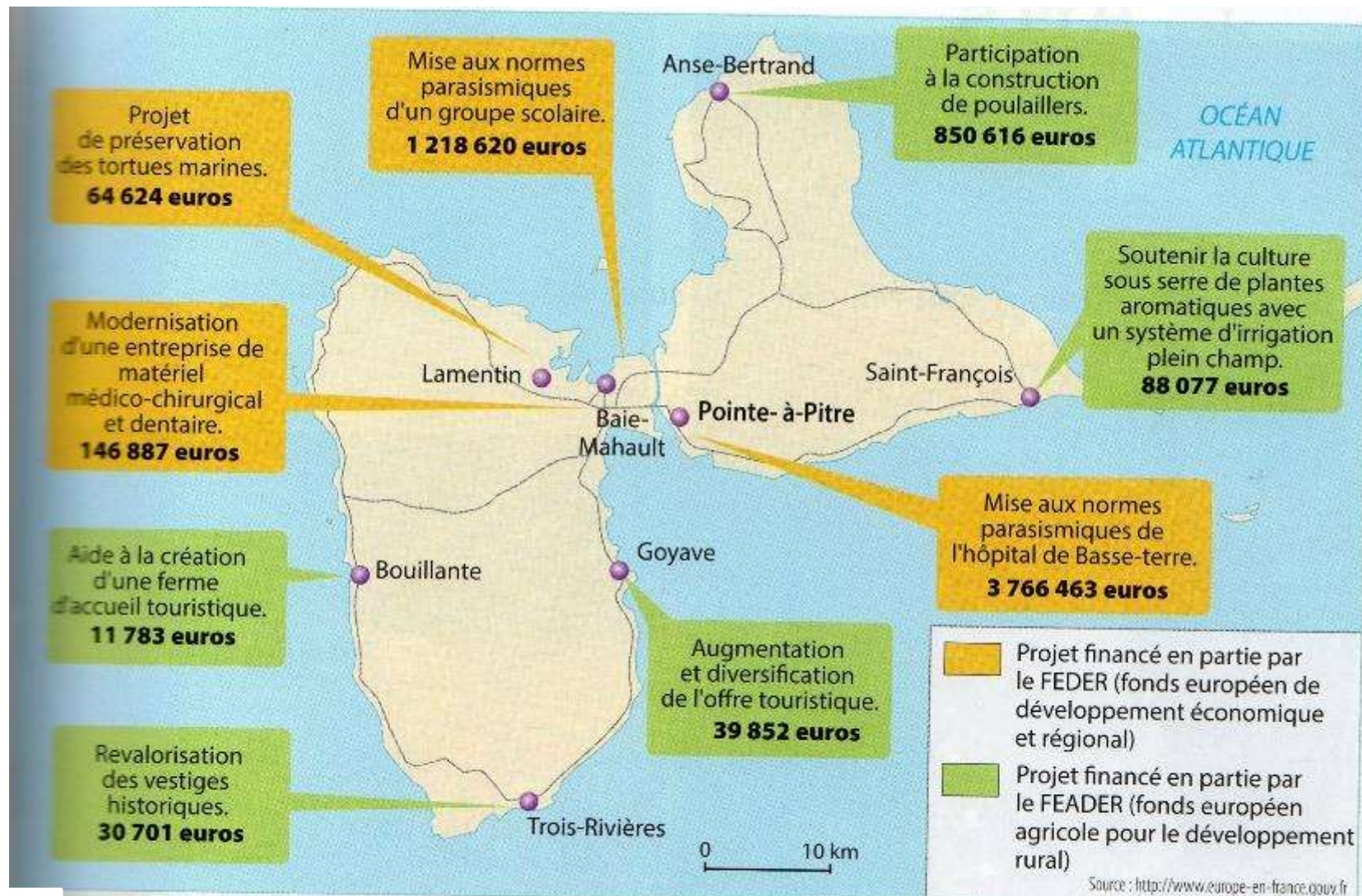
Des économies malades

« L'ampleur de l'afflux financier en provenance de métropole fait de chaque entité ultramarine un îlot de richesse au sein d'un environnement relativement pauvre. Qu'il s'agisse du PIB/hab., de l'IDH ou de l'espérance de vie à la naissance, la France d'outre-mer contraste avec les États voisins. Une conséquence : ils attirent de nombreux immigrants clandestins.

Ces indicateurs flatteurs cachent une situation économique dégradée. Les détenteurs de capitaux ont été peu attirés par les investissements industriels et touristiques, préférant l'immobilier, le foncier ou le commerce. Il s'agit donc de sociétés de consommation peu productives et non compétitives. L'agriculture va mal. Le tourisme est presque partout en crise. La prospérité qui transparaît dans les hypermarchés est factice, ne reposant que sur les transferts colossaux de l'État et de l'Union européenne sous forme d'aides, de prestations sociales ou de salaires artificiellement élevés. »

D'après JEAN-CHRISTOPHE GAY,
Les outre-mer français, TDC, CNDP, juin 2011.

► **Relevez les signes de dépendance et de mal-développement. Pourquoi attirent-ils alors ?**



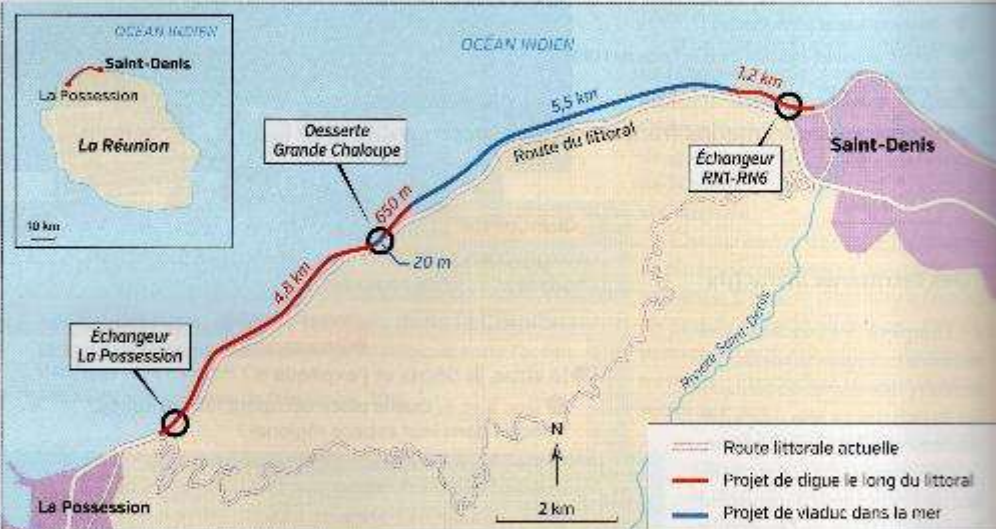
Les projets de développement en Guadeloupe financés avec l'aide de l'Union européenne (2007-2013)

La Guadeloupe bénéficie depuis plus de 20 ans de la politique de solidarité de l'Union européenne. Pour la période 2014-2020, elle recevra plus d'1 milliard d'euros.

Aménager la route du littoral sur l'île de La Réunion

CONSIGNE

La construction d'une nouvelle route du littoral sur l'île de La Réunion fait couler beaucoup d'encre... Tous les acteurs de l'île ne sont pas du même avis : certains sont très favorables à ce projet, d'autres beaucoup moins. Géo Ado souhaite publier un reportage sur le sujet. Il lance donc un concours : la meilleure proposition réalisée en classe sera envoyée au comité de rédaction à Paris. Vous décidez d'y participer.



1 Le projet de route du littoral

2 L'avis du président de la région

Ce projet pharaonique est une prouesse technique mondiale. « Une nécessité absolue », justifie Didier Robert, le président de la région Réunion : l'actuelle route qui relie le chef-lieu de La Réunion, Saint-Denis, au centre du port, au pied des falaises volcaniques de l'île et au bord de l'eau, subit régulièrement les éboulements et les assauts des vagues. « Nous sommes obligés de fermer des voies trente à quarante jours par an, ce qui provoque de gros problèmes de circulation ».

■ D'après www.challenges.fr, avril 2014.

CHIFFRES CLÉS

La nouvelle route du littoral

- 12 km (2x3 voies)
- 1,66 milliard d'euros
- Travaux prévus sur 7 ans

Le viaduc

- 5,5 km (le plus long de France)
- 715 millions d'euros
- Fin des travaux : 2018

Le financement

- Région : 42 %
- État : 49 %
- UE : 9 %



3 Image de synthèse de la future route du littoral, 2015

Sur le viaduc, deux voies seront dédiées aux modes de transport doux (bus, piétons, cyclistes).

1 Viaduc 2 Digue

4 Un citoyen s'exprime contre le projet

Le coût de cette nouvelle route est au détriment de toutes les dépenses dont l'île aurait besoin : formation, lycées, transports en commun, remise en état des sentiers, transition énergétique, etc. Alors que 30 % des habitants n'ont pas de voiture (pauvreté), l'île ne dispose ni de train, ni de tramway. Le réseau de bus ne dessert pas la totalité de l'île et ne circule pas en soirée. Notons que la route du littoral actuelle est empruntée par seulement 4 % des Réunionnais. Le projet de tram-train¹ projeté par l'ancienne majorité régionale sur le même tronçon a été abandonné. Son but était double : réduire la circulation automobile de plus en plus problématique et soutenir la transition écologique de l'île.

■ « Nouvelle route du littoral : un projet pharaonique sous les tropiques ». Blog Mr. Mascherbauer, 19 août 2013.

1. Véhicule qui peut circuler à la fois sur des voies de tramway et sur le réseau ferroviaire.

5 Des inquiétudes environnementales

L'île de La Réunion est une île à la biodiversité exceptionnelle reconnue mondialement. Elle a été inscrite au patrimoine mondial par l'UNESCO.

Or le projet de nouvelle route du littoral va perturber, endommager et/ou détruire des espèces protégées et leurs habitats naturels mais aura également un impact sur tous les chantiers futurs.

La balaine à bosse et le grand dauphin de l'Indo-Pacifique sont deux espèces protégées bien connues de nos côtes. Ces deux espèces, et bien d'autres encore, sont menacées par le projet.

Toutes les instances scientifiques reconnues au niveau national (Conseil National pour la Protection de la Nature) et au niveau régional (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Réunion) affirment qu'il existe un risque réel pour la conservation des espèces impactées par le projet.

■ SREPN Réunion Nature Environnement. Association de protection de l'environnement de La Réunion, 2013.

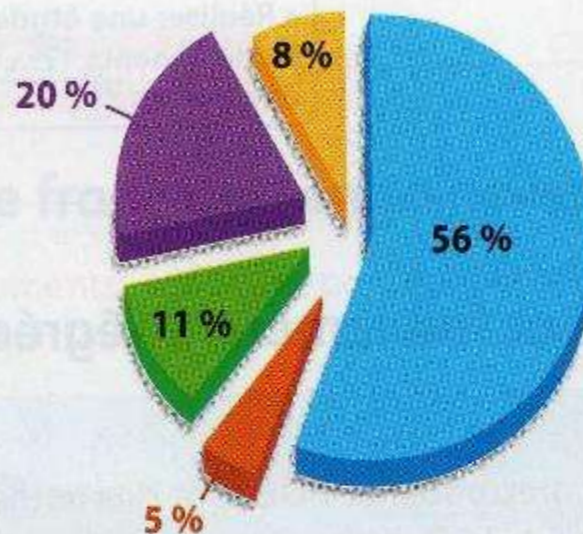
COUP DE POUCE

Pour vous aider à réaliser votre reportage, recopiez le tableau suivant. Complétez-le en précisant si, d'après le document, le projet aura un impact positif (+) ou négatif (-) sur l'économie, la vie sociale ou l'environnement.

	Doc 1	Doc 2	Doc 3	Doc 4	Doc 5
Économie					
Société					
Environnement					

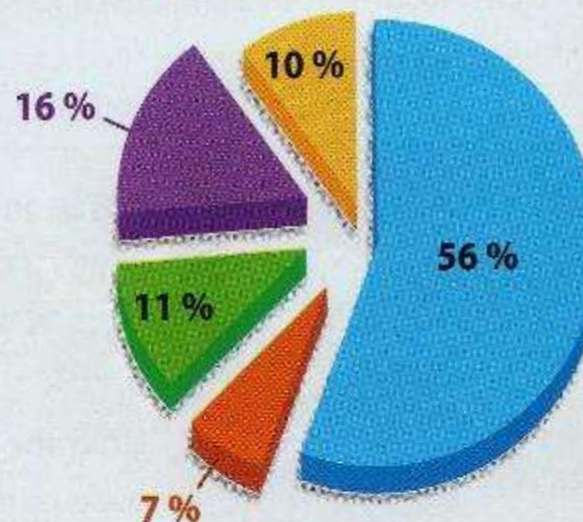
Importations

2,6
milliards
d'euros



Exportations

0,2
milliard
d'euros



Source : Insee, 2015.

Les partenaires commerciaux de la Guadeloupe

« Confrontée à une surcapacité hôtelière, l'île Maurice fait feu de tout bois pour attirer des touristes supplémentaires. Ciblée, La Réunion essaye d'organiser sa riposte. [...] Plus d'un million de touristes ont visité l'île Maurice l'an dernier, un record historique. La Réunion, elle, n'en a attiré que 416 000 en 2013, principalement des Français métropolitains (81 %). [...] La crise "requins" est souvent évoquée pour expliquer ce désamour. Les métropolitains et les Mauriciens, protégés, eux, par une barrière de corail autour de leur île, croient qu'il n'est plus possible de se baigner à La Réunion. [...] Autre handicap de La Réunion : sa desserte aérienne. Au sud de Maurice, atterrissent les compagnies aériennes de près d'une vingtaine de pays. [...] La Réunion, elle, est seulement desservie par quatre compagnies françaises et deux de l'océan Indien. »

■ Laurent Decloitre, « Réunion-Maurice. Les secrets d'une bataille touristique », *L'Express*, 9 avril 2015.