

CHAPITRE 16 – Aménager les territoires ultramarins français

Doc 2 p. 309 : Les points communs des territoires ultramarins

L'outre-mer présente de nombreux traits communs : la tropicalité, l'insularité, des problèmes récurrents de développement, mais aussi une indéniable valeur stratégique. Excepté la Guyane et la Terre Adélie, les territoires sont insulaires.

L'une des caractéristiques géographiques majeures de l'outre-mer est son éloignement de la métropole. Au-delà de la distance linéaire, c'est l'accessibilité (distance-temps, distance-coût) qui est fondamentale. Les plus grandes îles sont globalement désenclavées par rapport à la métropole avec qui elles effectuent la quasi-totalité de leur trafic marchandises et passagers, mais les liens avec les pays voisins sont assez peu développés.

D'après Vincent Adoumié, Géographie de la France, Hachette Supérieur, 2019.

Doc 4 p. 309 : 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, professeure à l'École normale supérieure, La France dans ses territoires, Armand Colin, 2017.

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

Doc 1 p. 310 : Le pont sur l'Oyapock entre la Guyane et le Brésil

Un fleuve n'est jamais une frontière naturelle. Et l'Oyapock, dont il est écrit qu'il sépare la Guyane française du Brésil, ne fait pas exception à la règle ; une frontière ne fait souvent que filtrer et canaliser des relations entre des espaces qui existaient avant elle et continuent d'exister sans elle.

Un fleuve est une artère de vie, un espace mouvant [...]. Mais c'est surtout un espace que l'on traverse, un espace que se partagent ses riverains : chacun traverse à sa guise pour acheter en face ce qu'il ne trouve pas, ou trop cher, sur sa rive ; chaque jour, des Brésiliens traversent pour se rendre à leur travail sur la rive française, des enseignants français ayant choisi d'habiter sur la rive brésilienne se rendent dans leur école française.

Et le pont binational ? Qu'en est-il de ce pont qui [...] devrait relier deux univers, le Brésil (donc l'Amérique latine et le Mercosur) et la Guyane (donc la France et l'Union européenne) ? [...] Le joli pont haubané existe. Mais de route, point. Chacun sait qu'aller de Cayenne à Macapá relève encore de la prouesse. Les riverains, eux, passent sous le pont en pirogue pour joindre une rive ou l'autre. Comme avant.

Françoise Grenand, anthropologue de l'Amazonie au CNRS, Oyapock et Maroni. Portraits d'estuaires amazoniens, Éditions Quæ, 2021.

Doc 4 p. 311 : Des territoires attractifs

Certains DROM connaissent une sensible augmentation de leur population étrangère. Faibles aux Antilles, ces migrations sont historiquement importantes à La Réunion (Comoriens, Malgaches, etc.) du fait de l'attrait qu'exerce l'île dans un environnement régional de misère ou instable. Mayotte fait figure d'« eldorado » pour les habitants de l'archipel des Comores : importance des mobilités et de la population clandestine (26 % de la population, 40 % de « population étrangère » dont 95 % de Comoriens). Quant à la Guyane, ce mouvement est plus récent. La population étrangère – officielle ou clandestine – y est estimée à plus de 30 % de la population totale.

Laurent Carroué, La France des 13 régions, Armand Colin, 2017.

Doc 1 p. 312 : Accessibilité et insularité

Fréquence et régularité des liaisons aériennes et maritimes font que toutes les sociétés insulaires ne sont pas logées à la même enseigne. Si plusieurs vols par jour autorisent une continuité des liaisons entre la métropole et La Réunion, Mayotte ne dispose que de quatre vols directs en moyenne par semaine vers la métropole. Le reste du temps les passagers continuent de transiter par La Réunion ou via Antananarivo.

Ainsi certaines îles connaissent un déficit d'accessibilité, lorsque d'autres sont au cœur de la dynamique des échanges. Or, les types de desserte ont des incidences sur les niveaux de peuplement, l'économie et la qualité de vie des îles. L'insuffisance ou l'absence des infrastructures de transport, le manque de liaisons peuvent accentuer l'enclavement.

M.-A. Lamy-Giner, Accessibilité et insularité, 2019.

Doc 4 p. 313 : Un projet d'aménagement contesté

Ali Madi, président de la Fédération mahoraise des associations environnementales

La piste longue est un projet structurant pour Mayotte. Nous le soutenons fortement mais pas au détriment de l'environnement. Nous nous battons pour que ce projet soit fait en respectant l'environnement.

Abdou S. Dahalani, président du Conseil économique, social et environnemental de Mayotte

Disposer d'une piste longue capable d'accueillir des avions gros-porteurs constitue un intérêt supérieur pour le développement économique et touristique de Mayotte. Les préoccupations environnementales constituent des points de vigilance sans pour autant remettre en cause les intérêts supérieurs du territoire et de ses habitants.

Franck Charlier, membre de l'association Oulanga na Nyamba de défense de l'environnement

Cette construction qui favoriserait le tourisme, le fret, la concurrence entre les compagnies aériennes coûterait aussi cher à la faune et la flore du lagon. Celles et ceux qui ont une vision plus large sont très prudents vis-à-vis de ce projet.

Ben Issa Ousseni, président du Conseil départemental

Cette réalisation marque une attente très forte des Mahorais. Toutes les collectivités sont mobilisées : le Conseil départemental a ainsi débloqué une enveloppe de 80 millions d'euros d'investissement. Les retombées économiques directes et indirectes sont importantes, pour ne pas dire majeures.

**Articles publiés dans la presse locale mahoraise (mayottehebdo.com et
linfokwezi.fr), 2021.**

Leçon p. 314 : Aménager les territoires ultramarins français

A. Des territoires éloignés et spécifiques

1. La discontinuité géographique

Très éloignés de la France métropolitaine, sous les tropiques ou dans les mers des régions polaires, les territoires ultramarins sont composés d'îles ou d'ensemble d'îles de petite taille. Seule la Guyane fait figure d'exception ; mais, bordée par l'océan Atlantique et par la forêt amazonienne, elle apparaît également très isolée du reste du continent américain.

2. Des paysages et un environnement remarquables

Qu'ils appartiennent à la zone intertropicale ou aux régions polaires, ces lieux abritent une biodiversité exceptionnelle. Souvent volcaniques, les îles tropicales, comme les Antilles ou La Réunion, offrent des paysages paradisiaques. Elles constituent des destinations touristiques prisées, surtout par les habitants de la métropole.

Cependant, différents aléas affectent ces territoires (cyclone, séisme, éruption volcanique, tsunami, tempête tropicale...) et peuvent avoir des conséquences catastrophiques. Le changement climatique et la montée du niveau des océans peuvent amplifier ces risques et la vulnérabilité des populations (ex. : érosion côtière).

B. Une difficile intégration régionale

1. Des spécificités socio-économiques

Le niveau de développement des territoires d'outre-mer reste inférieur à celui des autres régions de la France et de l'Union européenne.

Leur économie est fortement dépendante des subventions nationales ou européennes et des prestations sociales. Elle est marquée par la faiblesse des industries et l'importance des services. Le chômage y est souvent élevé.

2. Des territoires localement attractifs

Au cœur de régions faiblement développées, les territoires ultramarins français sont des îlots de développement attractifs pour la population des États voisins : le Surinam ou le Brésil pour la Guyane, les Comores pour Mayotte ou le Vanuatu pour la Nouvelle-Calédonie. Ces inégalités de développement engendrent des flux migratoires régionaux, en partie illégaux, vers les territoires français.

C. Des territoires inégalement mis en valeur

1. D'importants déséquilibres spatiaux

Les littoraux concentrent l'essentiel des populations et des activités. Dans les îles tropicales (Antilles, La Réunion), l'opposition entre les côtes « au vent », plus humides, et les côtes « sous le vent », plus accueillantes, reste marquée et explique les inégalités de peuplement.

De manière générale, les espaces intérieurs, sous-peuplés, offrent un riche patrimoine naturel protégé et favorable au développement du tourisme durable (Guyane, La Réunion).

2. Des aménagements pour développer les territoires

Les infrastructures de transport (ponts, aéroports, ports...), bien que parfois contestées, constituent des aménagements privilégiés : elles permettent d'assurer les liaisons entre les îles d'un archipel, avec les pays voisins et avec la métropole.

Les aménagements ont également vocation à permettre le développement du tourisme, secteur d'activité fondamental pour l'économie des territoires ultramarins. L'avenir de ces territoires repose en effet sur le développement de l'écotourisme. Des aménagements portuaires ou hôteliers sont indispensables pour répondre à la demande internationale sans dégrader l'environnement.

Brevet p. 319 - Exercice 1 : Analyser et comprendre des documents

Doc 2 : Bora Bora dit non aux mégas paquebots

À la demande du maire de Bora Bora, Gaston Tong Sang, les paquebots se feront moins nombreux dans le lagon de Bora Bora à partir de 2022, pour préserver la qualité du séjour sur la perle du Pacifique, ainsi que son écosystème.

Le maire de Bora Bora craint pour l'écosystème. Il s'alarme de voir plusieurs spots du lagon envahis de visiteurs à chaque escale d'un paquebot. Et s'inquiète de la pollution de l'air, de la contamination possible du lagon par des algues, et par le bruit des énormes moteurs qui font fuir les poissons.

Gaston Tong Sang n'est pas opposé à l'industrie de la croisière, mais il souhaite pour son île un développement à l'image de ce qui a été fait dans l'hôtellerie : des unités moins grandes mais luxueuses.

Caroline Perdrix, Radio 1, 20 janvier 2020.

Brevet p. 321 - Exercice 1 : Analyser et comprendre un document

Des infrastructures renforçant le développement littoral

Les périphéries de plus en plus lointaines croissent en fonction des axes de circulation : la voie rapide qui permet un accès relativement aisé au centre de l'agglomération de Fort-de-France, malgré les embouteillages, explique partiellement l'essor du sud de la Martinique ; de même, la mise en service de la route du littoral à La Réunion, entre Saint-Denis et La Possession, a favorisé l'urbanisation du nord de l'île. D'autres infrastructures, spécialement les aéroports et plus encore les ports, lorsqu'ils sont localisés en dehors du chef-lieu, ont favorisé une redistribution de la population au détriment des centres.

Le cas réunionnais est sûrement le plus intéressant de ce point de vue, puisque le port se trouve à une vingtaine de kilomètres du chef-lieu. Son extension, avec l'essor de nombreuses activités induites industrielles ou commerciales, a créé des milliers d'emplois et détourné un grand nombre de foyers de Saint-Denis, favorisant les communes plus lointaines. En Guadeloupe, la construction du port et de la zone industrialo-portuaire de Jarry a indéniablement favorisé les communes à l'ouest de la rivière Salée, sur Basse-Terre, dont le franchissement constitue un goulot d'étranglement avec seulement deux ponts routiers.

La dissociation spatiale croissante entre le domicile et l'emploi explique l'essor des migrations pendulaires, à l'instar de la métropole, mais dans une situation plus difficile, compte tenu de la faiblesse générale des transports collectifs. L'automobile

est encore plus utilisée qu'en métropole. Les autorités locales n'ont pas de politique cohérente et prospective dans ce domaine et il n'y a pas de concurrence modale, le chemin de fer étant absent. Les faibles densités périurbaines ne favorisent pas la mise en place de transports collectifs.

L'automobile est un objet culte et le principal signe extérieur de richesse

Jean-Christophe Gay, La France d'Outre-mer - Terres éparses, sociétés vivantes, © Armand Colin, 2021, Malakoff.