

## Introduction

Les territoires ultramarins de la France correspondent aux territoires français situés en dehors du continent européen. Ils sont l'héritage colonial de la France et représentent aujourd'hui environ 4% de la population française. Ils ont des statuts variés : les DROM (Départements et régions d'outremer) disposent du même statut qu'un département ou région métropolitain ; les COM (Collectivités d'outremer) regroupent d'anciens territoires d'outremer bénéficiant d'une autonomie vis-à-vis de la métropole (fiscale, douanière, etc.).

Quelles sont les caractéristiques de ces territoires et quels aménagements permettent de répondre à leurs principales problématiques ?

## I. Des caractéristiques communes

Tout d'abord, l'ensemble de ces territoires sont très éloignés de la métropole, sous les tropiques ou dans les mers des régions polaires, composés d'île ou d'ensemble d'îles de petite taille (excepté la Guyane). Ainsi, par exemple, la Martinique se situe à 6800 km de la métropole, la Nouvelle Calédonie à 16 700 km, ce qui entraîne des problèmes de discontinuité géographique.

Ensuite, la plupart de ces territoires sont confrontés à différents aléas (cyclones, éruptions volcaniques, séismes, tsunamis, tempêtes tropicales...), ce qui peut engendrer des catastrophes (exemple : cyclone Irma à Saint Martin en 2017).

Enfin, les populations des territoires ultramarins sont souvent jeunes et connaissent des difficultés économiques et sociales importantes. Ainsi, le taux de chômage est compris entre 20 et 30 % (contre 8,4% en métropole en 2020). L'économie, qui a longtemps reposé sur l'agriculture de plantation (cannes à sucre, bananes...), se diversifie, notamment avec le tourisme en lien avec la biodiversité exceptionnelle de ces territoires mais elle dépend encore beaucoup des subventions nationales ou européennes.

Par ailleurs, ces territoires ne sont que peu intégrés dans leur environnement régional. En effet, la France d'outremer n'entretient que très peu de relations avec les pays voisins aux richesses moindres et la métropole reste son premier partenaire commercial (entre 50 et 60% des échanges en 2019). Ces différences de développement régional engendrent des flux migratoires en partie illégaux vers les territoires français, comme c'est le cas particulièrement à Mayotte située dans l'archipel des Comores.

# CHAPITRE GÉOGRAPHIE 5

## AMÉNAGER LES TERRITOIRES ULTRAMARINS



## Conclusion

Pour conclure, les territoires ultramarins présentent des problématiques spécifiques auxquelles des aménagements tentent de palier mais qui rencontrent parfois des oppositions. Ces aménagements doivent également s'inscrire dans des politiques de développement durable, respectueuses de la riche biodiversité qui est un atout de ces territoires.

## II. Des aménagements pour répondre aux problématiques des territoires ultramarins

Pour réduire les inégalités entre la métropole et les territoires ultramarins, des projets d'aménagement sont financés par différents acteurs : l'Union Européenne, l'État, les collectivités locales...

Ainsi, des politiques de continuité territoriale ont été instaurées pour permettre aux insulaires de rejoindre la métropole. De même, des projets d'aménagement ou d'agrandissement d'aéroport sont en cours à la Réunion ou à Mayotte pour faciliter les déplacements, limiter les escales et réduire les coûts.

Ensuite, des aménagements permettent de répondre aux besoins des populations au sein même de leur territoire comme c'est le cas avec la Nouvelle route du littoral à la Réunion, financée en partie avec des fonds FEDER, qui doit permettre de contourner la contrainte du relief. En outre, ces aménagements permettent également de développer l'économie des territoires ultramarins. Ainsi, en Martinique, de nombreuses infrastructures permettent d'accueillir des touristes, essentiellement métropolitains et métropolitaines, grâce aux stations balnéaires ou aux ports de plaisance.

Pour finir, des aménagements ont pour but de favoriser l'intégration régionale avec plus ou moins de réussite. Par exemple, le port de Jarry en Guadeloupe s'est doté d'un quatrième portique à conteneurs lui permettant de capter le trafic maritime en provenance ou en direction du Canal de Panama. De même, la Guadeloupe, comme la Martinique, coopère avec l'OECD, l'intégrant un peu plus à la région des Caraïbes. En revanche, l'aménagement du pont sur l'Oyapock à la frontière entre la Guyane et le Brésil n'a pas répondu aux attentes qui avaient justifié sa construction en ne jouant qu'un rôle économique restreint devant les blocages administratifs entre les deux pays.