

## Thème 3 - Géographie

### Pourquoi et comment aménager le territoire ?

<b>Chapitre 1</b>	<b>Aménager pour répondre aux inégalités</b>
Problématique	Comment aménager le territoire pour réduire les inégalités ?
Études de cas	Louvre-Lens, LGV, Santé P.314-315
<b>Chapitre 2</b>	<b>Aménager les territoires ultramarins français</b>
Problématique	Comment prendre en compte les spécificités des territoires ultramarins dans les projets d'aménagement ?
Étude de cas	Mayotte P. 333, Tourisme P.335
<b>Connaissances obligatoires</b>	<b>Vocabulaire + régions + TUM</b>

### Thème 3 - Géographie - Pourquoi et comment aménager le territoire ?

On entend par aménagement du territoire l'ensemble des mesures prises pour réduire les déséquilibres sur le territoire. Pourquoi faut-il aménager le territoire français et comment cela s'est-il fait ?

#### Définitions du cours

<b>Aménagement</b>	
<b>Acteur</b>	
<b>Collectivité territoriale</b>	
<b>Région</b>	
<b>Décentralisation</b>	
<b>DROM</b>	
<b>COM</b>	
<b>TAAF</b>	

ZEE

Mixité sociale

Territoire

LGV

Désert médical

Métropolisation

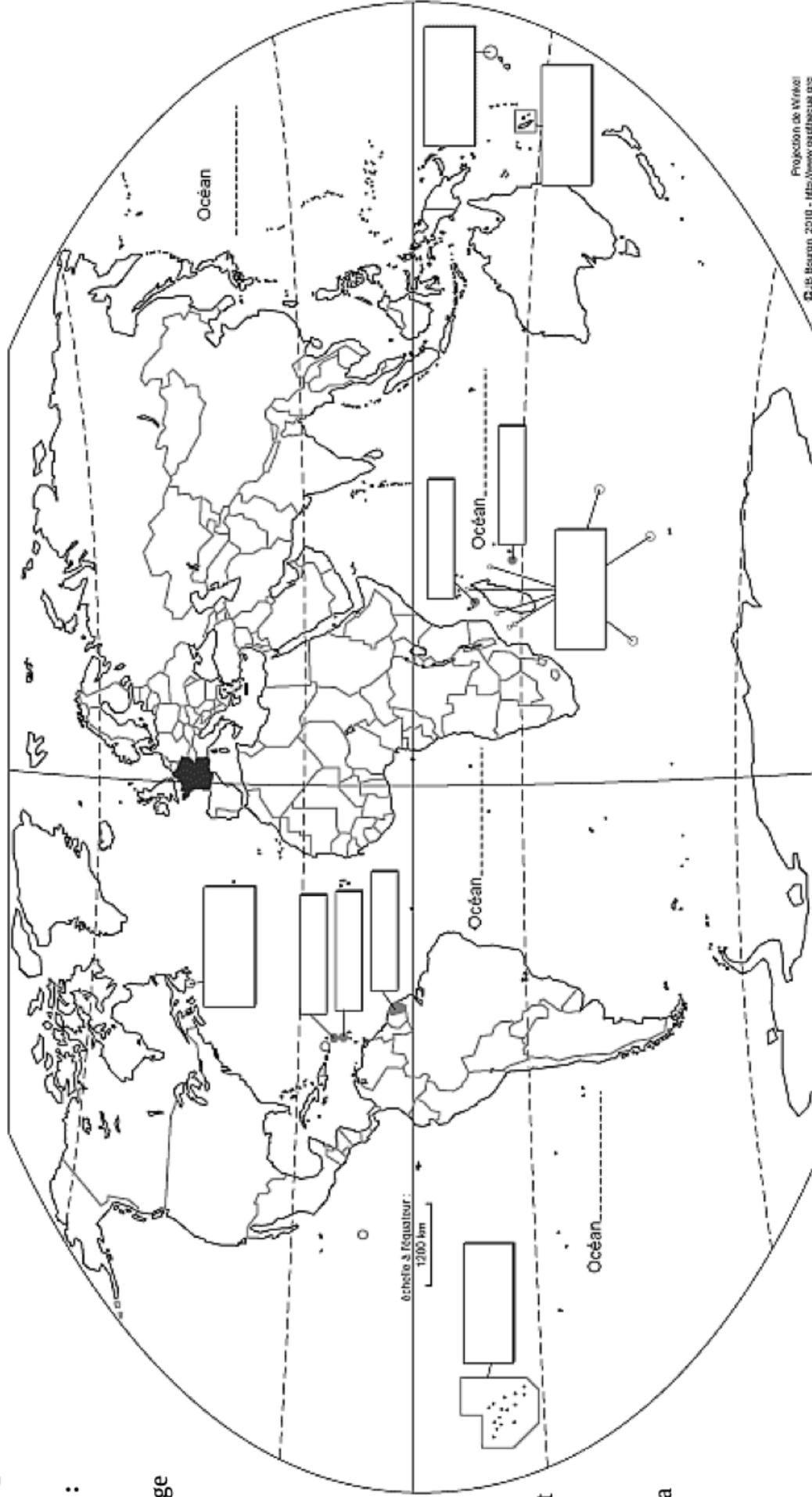


Compléter les  
régions et les  
TUM français

## G5 – Carte repère A RETENIR : Les territoires ultramarins

En utilisant le manuel p. 294 :

- Nommez et coloriez en rouge les 5 DROM.
- Nommez et coloriez en orange les 3 COM indiqués sur la carte (cadres) et la Nouvelle Calédonie
- Nommez et coloriez en vert les TAAF.
- Reportez les couleurs dans la légende.
- Nommez les océans.



**DROM : Départements et régions d'outremer → les 5 sont à bien retenir**

**COM : Collectivités d'outremer et Nouvelle Calédonie**

**TAAF : Terres Australes et Antarctiques Françaises**

PTOM (Pays et Territoires d'Outre-Mer)

## Quelles sont les différentes catégories de collectivités territoriales ?



Communes



Départements



Régions

Ces collectivités « de droit commun » :

- sont inscrites dans la Constitution (article 72)
- ont des caractéristiques identiques
- peuvent connaître des dérogations pour leur fonctionnement



### Collectivités à statut particulier

Elles ont des règles spécifiques :

- Exemples : Paris, Métropole de Lyon, Corse, Nouvelle-Calédonie

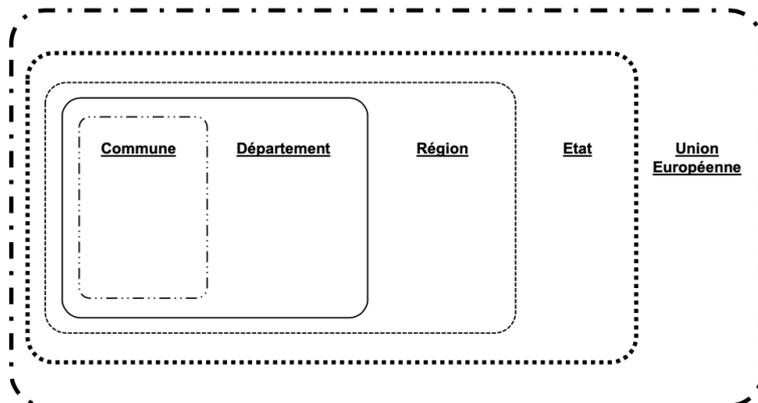


### Collectivités d'outre-mer (article 74 de la Constitution)

- Polynésie française, Wallis-et-Futuna, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin
- Elles ont chacune un statut propre fixé par une loi organique

© DILA 2024

La **décentralisation** consiste en un transfert de compétences et de moyens de l'État à des autorités distinctes de lui. Ces entités, appelées collectivités territoriales sont les communes, les départements, les régions, les collectivités à statut particulier et les collectivités d'outre-mer.



## Qu'est-ce qu'une collectivité locale ou collectivité territoriale ?

Une personne morale de droit public **distincte de l'État**  
Commune, département, région...



Dotée de compétences **administratives**  
Elle ne peut pas édicter de lois.



Un **conseil élu au suffrage universel direct**  
(Ex : Conseil municipal).



Un **exécutif élu par ce conseil**  
(Ex : Maire).

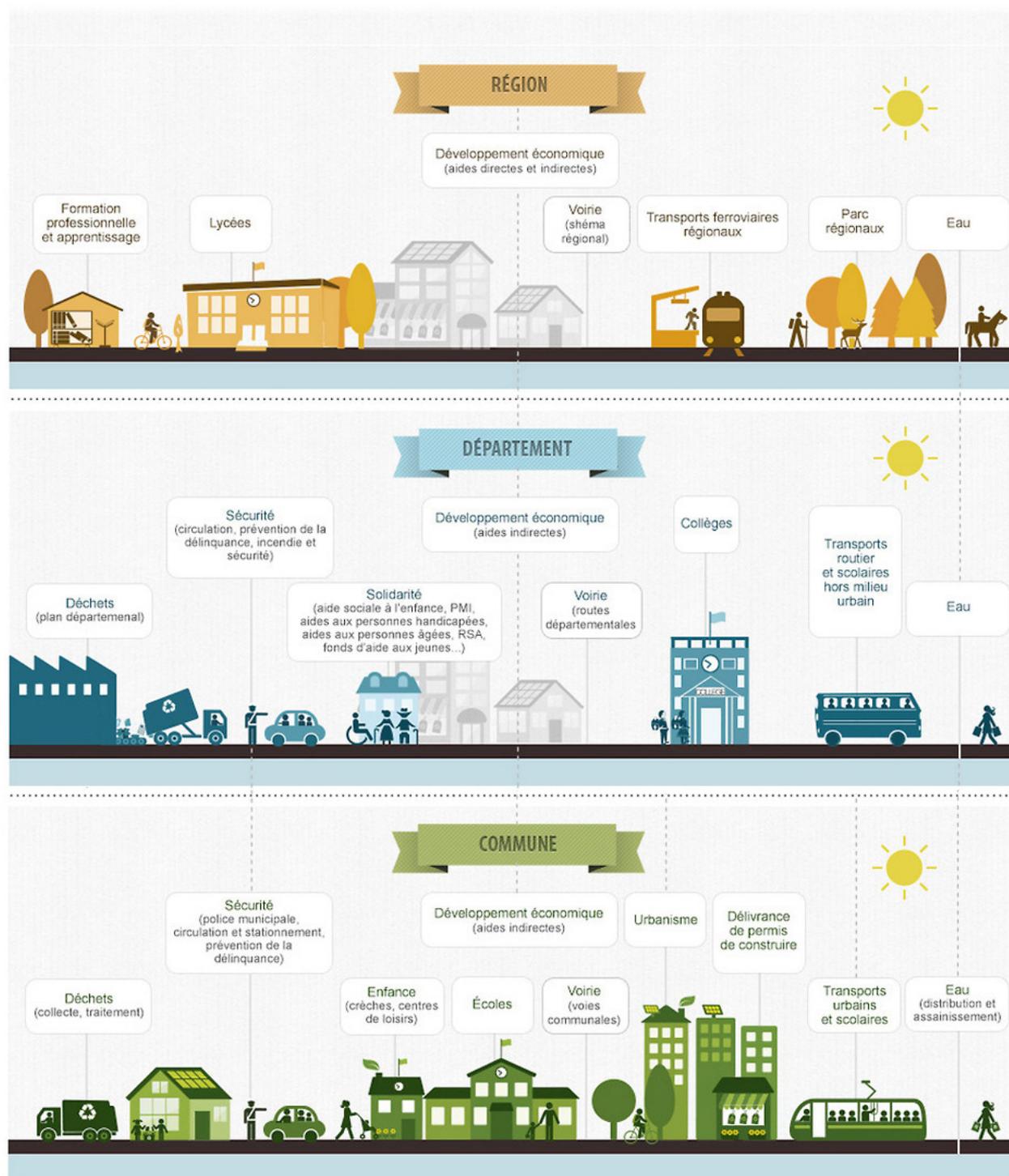
Avec un **budget propre**,  
issu des impôts locaux et dotations de l'État



© DILA 2023

Élection	Durée du mandat	Prochaines élections prévues	Remarques
Présidentielle	5 ans	Avril 2027	Emmanuel Macron, réélu en 2022, ne peut pas se représenter en 2027 .
Législatives	5 ans	Juin 2029	Dernières élections anticipées en 2024 suite à la dissolution de l'Assemblée nationale .
Sénatoriales	6 ans	Septembre 2026 (série 2)	Renouvellement par moitié tous les 3 ans .
Municipales	6 ans	Mars 2026	Élection des conseillers municipaux .
Départementales (cantonales)	6 ans	Mars 2028	Élection des conseillers départementaux .
Régionales	6 ans	Mars 2028	Élection des conseillers régionaux .
Européennes	5 ans	2029	Élection des députés européens .

# LES COMPÉTENCES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



twitter: @gouvernementFR



gouvernement-fr.tumblr.com

## **I Les inégalités du territoire français liées à la mondialisation**

### **A. Des inégalités à l'échelle nationale**

Il existe de nombreuses inégalités entre les territoires, par exemple le déséquilibre entre Paris et le reste du territoire national. En effet, l'Île de France produit le tiers de la richesse nationale avec 19% de la population française. D'autre part, les régions littorales de l'Ouest et du Sud et les régions frontalières sont attractives et bien intégrées à la mondialisation par leur situation d'interface, alors que les régions rurales plus isolées comme le Massif central sont en difficulté du fait de leur éloignement des zones frontalières et des façades maritimes.

### **B. Des inégalités à l'échelle locale**

Aujourd'hui, ce sont les aires urbaines qui concentrent les activités économiques et les populations. Les investissements, l'innovation, le dynamisme du pays y sont les plus importants et cela se retrouve dans les paysages tels que les quartiers des affaires ou les nœuds de communication. Le territoire français présente également des inégalités dans l'accès au travail, au logement et aux services, quelle que soit l'échelle envisagée : nationale, régionale ou locale. Ainsi, l'accès aux soins médicaux ou à un logement décent pour tous n'est pas assuré.

## **II De multiples acteurs aménagent les territoires**

### **A. A l'échelle européenne**

Ainsi à l'échelon supranational, l'Union européenne lance de grands projets visant à réduire les inégalités territoriales et à favoriser l'intégration des régions des Etats membres. Elle multiplie les programmes d'aides aux régions, en particulier d'outre-mer. L'UE est le premier financier de l'aménagement français par l'intermédiaire du CGET, ex DATAR , qui conseille le gouvernement français pour lutter contre les inégalités territoriales.

### **B. A l'échelle nationale**

L'Etat a longtemps été le seul acteur de l'aménagement. Mais aujourd'hui, il intervient pour cadrer et contrôler les politiques menées, il doit composer avec de nouveaux acteurs dont il a d'ailleurs favorisé l'émergence lors de la décentralisation. D'autre part, il joue un rôle de conseiller avec l'UE qui subventionne une grande partie des aménagements. Par exemple, les lignes ferroviaires à grandes vitesses (LGV Sud Europe Atlantique) permet l'intégration de ces régions comme Bordeaux au reste de l'Europe.

### **C. A l'échelle locale**

Avec la décentralisation, les collectivités territoriales ont en charge de nombreux aménagements comme la gestion des lycées ou l'aménagement des transports grâce au transfert progressif des compétences depuis les lois de décentralisation adoptées depuis 1982 (loi NoTRE en 2015).

D'autre part, des acteurs privés comme les entreprises sont impliqués dans de nombreux aménagements : centres commerciaux, pôles de recherche. Enfin, les citoyens participent de plus en plus au choix d'aménagement par des débats ou l'action d'associations. Ils veulent avoir leur mot à dire car les aménagements transforment leur quotidien.

## **III Pourquoi aménager les territoires Français ?**

### **A. Les enjeux de l'aménagement du territoire sont multiples**

Les enjeux de l'aménagement des territoires ont évolué depuis les années 1960. Les projets ont d'abord eu pour mission d'améliorer la répartition des activités sur le territoire en développant des industries dans l'Ouest ou en renforcer les métropoles régionales face à Paris... Puis, depuis la fin des années 1970, la priorité est de lutter contre la crise économique en favorisant la reconversion des sites industriels du Nord et de l'Est.

Mais aujourd'hui, un certain nombre de politiques sont mises en œuvre pour réduire les inégalités territoriales : une politique de zones de revitalisation rurale (ZRR) pour limiter le déclin économique et démographique dans les espaces ruraux.

Une politique urbaine vise à améliorer la vie dans certains quartiers pauvres des villes qui sont des quartiers prioritaires à Lyon comme à Bordeaux. Enfin, les politiques publiques ont pour objectifs de garantir la mobilité de tous sur le territoire en désenclavant des régions comme le Massif central avec l'A75.

## **B. Les perspectives territoriales**

Les acteurs de l'aménagement ont besoin d'imaginer les territoires du futur. Ils font de la prospective territoriale en écrivant des scénarios sur différents avenir possibles, tout en impliquant les habitants.

Aujourd'hui, la prospective territoriale soulève de nombreuses questions : le rôle de l'habitant dans l'aménagement de son territoire ou la création de nouveaux modèles de développement durable.

## **Étude de cas P. 314-315 - Questions 1 à 4 - L'accès à la santé**

### **Questions sur l'étude de la LGV**

1. Citer les acteurs et le montant global du projet.
2. Quelles sont les villes reliées par la LGV actuellement ?
3. Quelles sont les villes qui devraient être reliées prochainement ?
4. Quels sont les enjeux et les attentes de ce projet ?
5. Quel est le bilan du projet ?

### **Questions sur l'étude de la LGV**

1. Citer les acteurs et le montant global du projet.
2. Décrivez le territoire où est monté le projet. Pourquoi choisir cette région ?
3. Quel est l'objectif de ce projet ?
4. Quel est le bilan du projet ?

## 1 Les étapes du projet et son financement

1990 : Mise en service de la LGV Atlantique Paris-Tours  
 1994-1995 : Débat public sur le projet de LGV Aquitaine  
 Tours-Bordeaux  
 2012 : Début des travaux



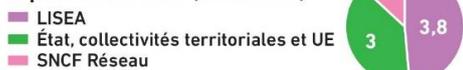
2017 : Inauguration de la ligne et mise en service. Le temps de trajet Paris-Bordeaux passe de 2h59 à 2h04.

Inauguration de la LGV à Bordeaux, le 1<sup>er</sup> juillet 2017, en présence de Nicolas Hulot, ministre de l'Écologie.



Coût total du projet : 7,8 milliards d'euros

Répartition des coûts (en milliards)



## 2 Les acteurs du projet

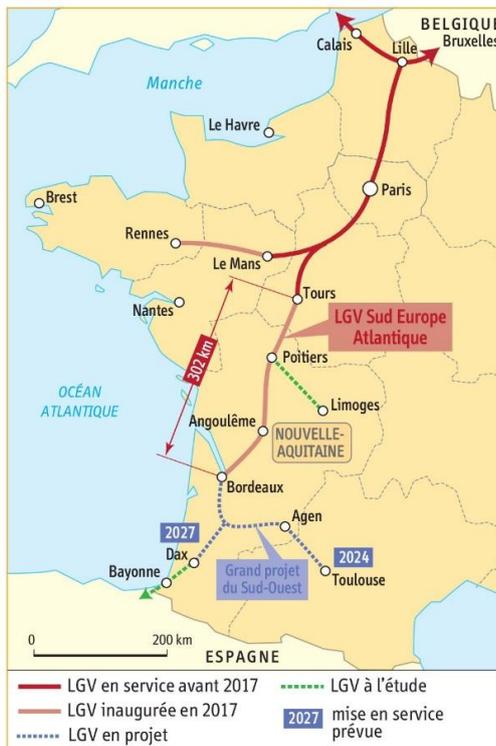
### 7 Un aménagement essentiel

La France ne doit et ne peut se résumer dans une relation entre Paris et les grandes métropoles.

La LGV est un outil au service de l'égalité et de l'aménagement des territoires du développement économique, du service public, du développement durable. C'est enfin un équipement de transport essentiel pour les déplacements de tous.

La gare TGV d'Angoulême rayonne au-delà de l'agglomération et du département. De nombreux habitants de la Dordogne, du Limousin, de la Charente-Maritime et du nord de la Gironde viennent prendre leur train en gare d'Angoulême pour des raisons de proximité, dans un esprit de rationalisation de leurs déplacements et de préoccupation en matière de développement durable.

■ **Éric Savin**, maire de Jauldes, délibérations du conseil municipal, 20 avril 2015.



## 3 Le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique

## 5 Un premier bilan de la LGV : des points de vue opposés

### a. Le point de vue de l'entreprise VINCI Concessions

« Trois ans après sa mise en service, le 2 juillet 2017, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique est un succès. Sur le plan économique, la ligne a entraîné une dynamique réelle dans les territoires traversés et a contribué au développement du Grand Sud-Ouest, avec une augmentation de 78 % du trafic entre l'Île-de-France et Bordeaux. Après seulement deux ans de service, c'est la deuxième ligne ferroviaire la plus fréquentée de France, avec plus de 20 millions de passagers en 2019. Un succès qui s'est exporté jusqu'à Bruxelles avec l'ouverture en juillet 2019 d'un nouveau service reliant la capitale belge à Bordeaux en seulement quatre heures et sept minutes. »

■ « LGV Sud Europe Atlantique : trois années de référence », [www.vinci-concessions.com](http://www.vinci-concessions.com), 2 juillet 2020.

### b. Le point de vue des riverains

« Sur la LGV Paris-Bordeaux, l'augmentation la plus notable, c'est celle du bruit. De nombreux riverains de la LGV souffrent 40 fois par jour d'interrompre leurs conversations

## 6 Des enjeux et des attentes

Alicia : « Bordeaux est une des dernières grandes métropoles non raccordées à la très grande vitesse. L'entrée en service de la LGV constitue à ce titre une remise à niveau susceptible de fortifier l'économie et l'attractivité de la ville. »

Jérôme : « La LGV devrait accélérer le développement du territoire bordelais. Malgré l'attractivité qu'elle exerce, Bordeaux manque de centres de décision, de services aux entreprises. Or l'arrivée de la LGV peut encourager des sociétés de taille moyenne à y implanter leurs sièges. »

Luc : « La région attend depuis longtemps la LGV qui permettra de conforter son attractivité et d'envisager de meilleures réponses aux besoins de mobilité, aux défis environnementaux et de liaisons de qualité entre les villes qui composeront la très grande région de demain. »

■ D'après LISEA Express, n°11, avril 2015.



Doc 8 : LGV Sud Europe Atlantique. Montage vidéo à partir du JT de France 3 du 28/02/17 et du site de l'AFP du 16 mars 2018

Vidéo +

Des nuisances pour les riverains [hatier-clic.fr/21hg1403](http://hatier-clic.fr/21hg1403)

ou leur sommeil avec ces passages de train. Ils dénoncent des mesures sous-évaluées et des protections anti-bruit insuffisantes. Le concessionnaire a lancé de nouvelles études et a promis de corriger le tir là où les dépassements en décibels seraient confirmés. »

■ « Un an de la LGV Paris-Bordeaux : toutes les promesses ne sont pas tenues », [france3-regions.francetvinfo.fr](http://france3-regions.francetvinfo.fr), 2 juillet 2018.

### c. Les enjeux environnementaux

« Traverser 340 km de territoire n'est pas sans conséquence pour la nature. Selon France Nature Environnement (fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement), 223 espèces et 14 sites du réseau de sites naturels Natura 2000<sup>1</sup> ont par exemple été touchés par les travaux. LISEA s'est donc engagé en échange à mettre en œuvre des mesures compensatoires de protection de 3 700 hectares de terres naturelles et forestières. »

■ Clément Carpentier, « LGV Paris-Bordeaux : on ne pensera jamais à 100 % », [www.20minutes.fr](http://www.20minutes.fr), 25 novembre 2019.

1. Sites naturels de grande valeur pour leur faune et leur flore.

## 4

### L'aménagement du double viaduc de l'Auxance

Le double viaduc de l'Auxance franchit la vallée du même nom sur une longueur de près de 450 m. Il permet de contourner Poitiers par l'Ouest en direction de Bordeaux (viaduc Ouest) et de rejoindre la gare SNCF du centre-ville de Poitiers (viaduc Est). Son impact sur le paysage est cependant critiqué, comme celui de nombreux ouvrages d'art du tracé (16 viaducs).



Vidéo +

Le chantier de la LGV [hatier-clic.fr/21hg1402](http://hatier-clic.fr/21hg1402)



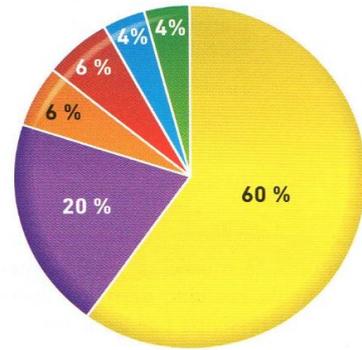
**1 L'intérieur du Louvre-Lens**  
 En 2004, Lens a été choisie parmi six villes candidates comme site du nouveau Louvre. Le musée a été inauguré le 4 décembre 2012. Sur plus de 7 000 m<sup>2</sup> de surface d'exposition et de réserves visitables, il accueille notamment des collections du musée du Louvre de Paris.

**Document 3 : Le vrai coût du Louvre-Lens**

150 millions d'euros c'est le coût officiel du chantier du Louvre-Lens. Ce coût comprend le bâtiment du musée (28 000 m<sup>2</sup> de construction) évalué à 82 M€, la muséographie des premières expositions et l'aménagement du parc. Le coût officiel est-il le vrai coût du Louvre-Lens ? Pas sûr. Le Moniteur, magazine spécialisé en travaux publics parle de 201 millions d'euros, toutes révisions comprises. Un coût, qui selon plusieurs élus, est sans doute plus proche du coût réel que les 150 millions d'euros.

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/2012/12/02/louvre-lens-combien-ca-coute-combien-ca-va-couter-156727.html>

**Le financement du Louvre-Lens (en %)**



**1. Par les collectivités territoriales**

- Région Nord-Pas-de-Calais
- Département du Nord
- Communauté d'agglomération de Lens-Lévins

**2. Par les autres acteurs publics et privés**

- Union européenne
- État
- Mécénat

**2 Les acteurs du financement du Louvre-Lens**

**4 Un impact positif pour les habitants**

« Le Louvre-Lens est identifié par les habitants comme un atout majeur pour le développement du territoire. Le musée est cité spontanément comme le projet le plus marquant de ces cinq dernières années. Des impacts positifs sur le territoire sont ressentis par les habitants : pour plus de deux tiers des habitants, l'arrivée du musée a rendu le bassin minier plus attractif, 80 % d'entre eux éprouvent un sentiment de fierté vis-à-vis du territoire. Plus de 60 % pensent que le cadre de vie s'est amélioré et que le territoire bénéficie d'une nouvelle dynamique. Une grande majorité des habitants considère que l'implantation du musée facilite l'accès à la culture (un tiers déclare avoir effectué davantage de sorties culturelles depuis son ouverture) et l'ouverture à l'extérieur (échanges avec les visiteurs). Les étudiants sont une majorité à envisager leur avenir dans la région de manière plus positive depuis l'arrivée du musée. »

■ Louvre-Lens, Chiffres clés et impacts 2014, Euralens.

**8 Lens : un territoire en crise**

- 3<sup>e</sup> plus fort taux de chômage de France (17,7 % de la population active)
  - 3<sup>e</sup> plus faible taux d'emploi féminin de France
  - 2<sup>e</sup> IDH le plus bas de France
  - Absence de sièges sociaux de grandes entreprises
  - Secteurs traditionnels en perte d'emplois (équipement automobile, chimie)
  - Pollutions de l'eau et des sols dues à l'activité minière passée
- [www.nord-pas-de-calais.directe.gouv.fr](http://www.nord-pas-de-calais.directe.gouv.fr), décembre 2014.



Doc 7 : Louvre-Lens la fierté Ch'ti. Vidéo extraite du JT de France 2 du 12 octobre 2018

- Plus de 600 emplois créés depuis l'ouverture
- 84 millions d'euros de retombées financières cumulées depuis l'ouverture
- 60 % des restaurateurs et des hôteliers ressentent un impact positif du musée
- 48 % des visiteurs déclarent profiter de leur venue au Louvre-

**5**

Lens pour visiter un autre site à proximité (centre-ville, musée des Beaux-Arts d'Arras, etc.)

Implantation de nouvelles enseignes commerciales dans le centre de Lens : Célio, H&M, etc.

Implantation d'une résidence d'artistes par la fondation Pinault (2015)

Louvre-Lens, Chiffres clés et impacts 2014 et 2015, Euralens.

**Document 6 : Le Louvre-Lens a-t-il échoué ?**

Par Jean-Michel Tobelem, docteur en sciences de gestion, professeur associé à l'université Paris-I Panthéon-Sorbonne.

- 2. Une localisation excentrée du musée :** plutôt que de favoriser une implantation en centre-ville, le choix a été fait de l'en déconnecter, entraînant la nécessité d'une navette depuis la gare, ce qui contribue à la perception d'une institution « hors-sol ».
- 3. Une architecture peu démonstrative :** Le bâtiment ne permet pas de susciter la venue de flux de visiteurs additionnels.
- 5. Des expositions pour spécialistes :** ces dernières s'apparentent aux manifestations présentées à Paris au musée du Louvre ou encore au Grand Palais, sans prise en compte suffisante de l'environnement dans lequel le musée s'insère.
- 7. Une incapacité à atteindre les milieux populaires :** les études sociologiques montrent que le musée n'est pas parvenu à attirer des visiteurs présentant un profil radicalement différent du public habituel des musées et des monuments (avec moins de 3 % d'ouvriers).
- 9. Un impact limité sur l'économie locale :** s'il ne fait guère de doute que cet investissement coûteux constitue un atout pour susciter la venue d'investisseurs, du moins en termes d'image, les retombées en termes d'emplois et de création d'activités nouvelles demeurent encore modestes à ce jour.
- 10. Des effets négatifs sur le tissu muséal régional :** de nombreux acteurs locaux estiment que la création du Louvre-Lens s'est faite au détriment du financement des quelque 40 musées existants bénéficiant de l'appellation Musée de France dans la région Nord - Pas-de-Calais (qualifiée désormais de... « région des musées »).

[https://www.lemonde.fr/idees/article/2016/08/21/le-louvre-lens-a-t-il-echoue\\_4985662\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2016/08/21/le-louvre-lens-a-t-il-echoue_4985662_3232.html)

## Les territoires ultramarins

### A. Des territoires éloignés et spécifiques

#### 1. La discontinuité géographique

Très éloignés de la France métropolitaine, sous les tropiques ou dans les océans 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 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.