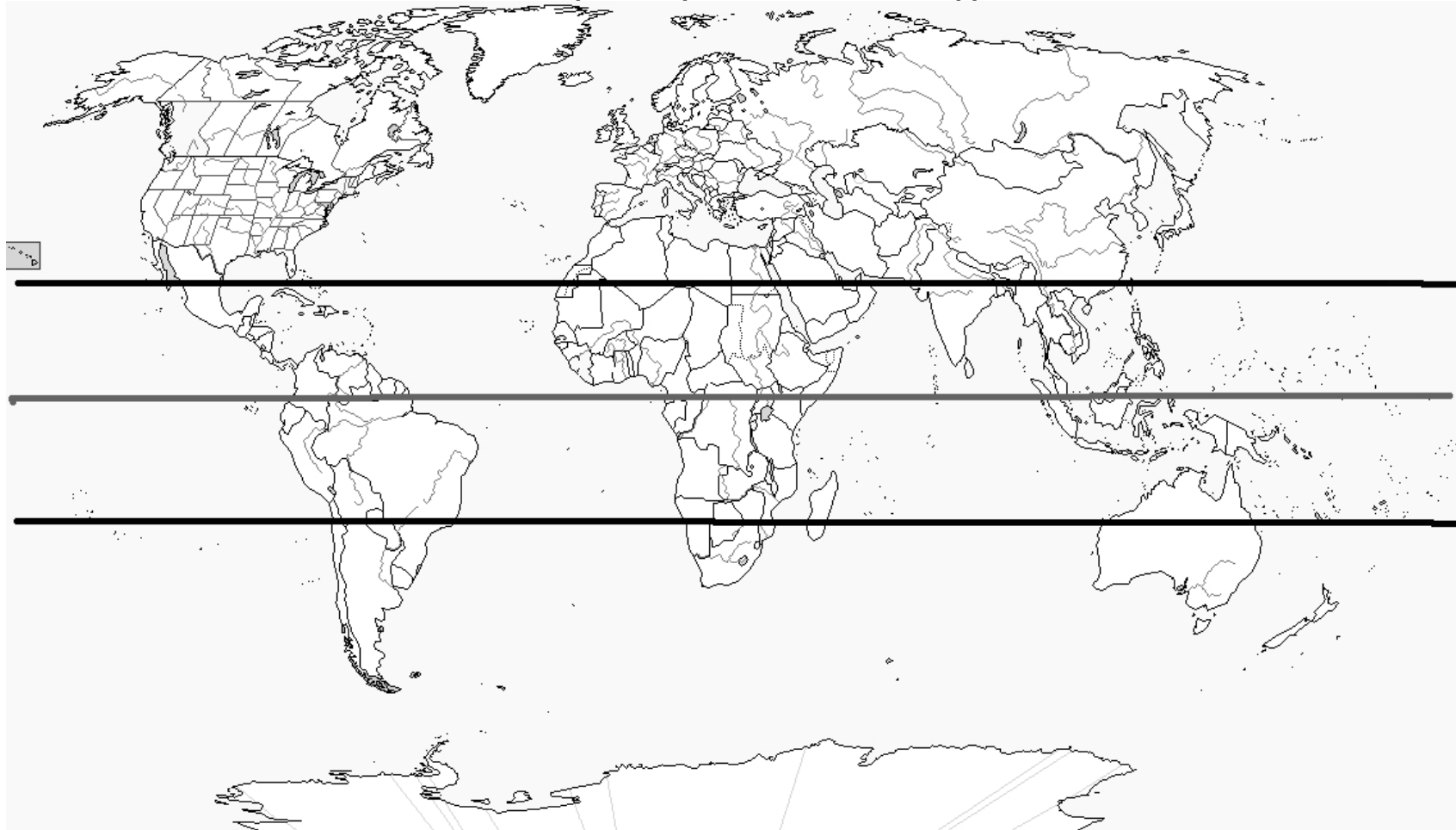


La zone intertropicale : quel modèle de développement ?

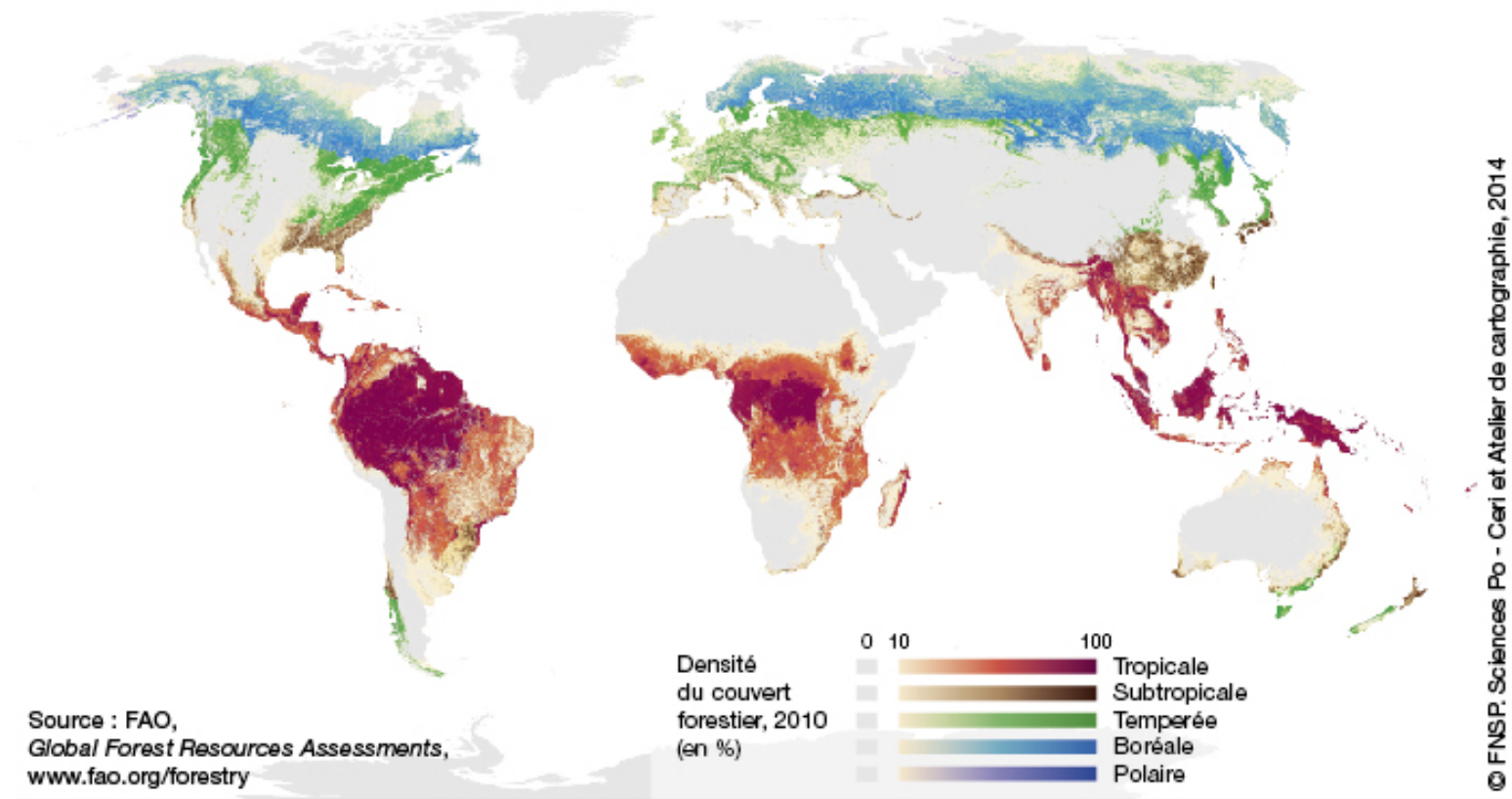


☐ Amérique Centrale et Caraïbes ☐ Amérique du Sud ☐ Inde	M. H. B. C. E. V.	Cuba	☐ Afrique noire ☐ Asie du Sud-Est ☐ Péninsule arabique	N. C.I. T. I.	S. E. V. P.	Congo
Localiser le Tropique du cancer, le Tropique du capricorne et l'Equateur. Localisez l'Amazonie, le Nil, le Congo, le Niger, le Mékong.			Localiser les aires continentales de la zone intertropicale. Hachurer au crayon. Localiser les principaux états dans chacune des aires.			

Les deux biomes emblématiques de la zone intertropicale.

- hachurez au crayon dans la zone intertropicale, l'aire qui ne relève pas de ces biomes.

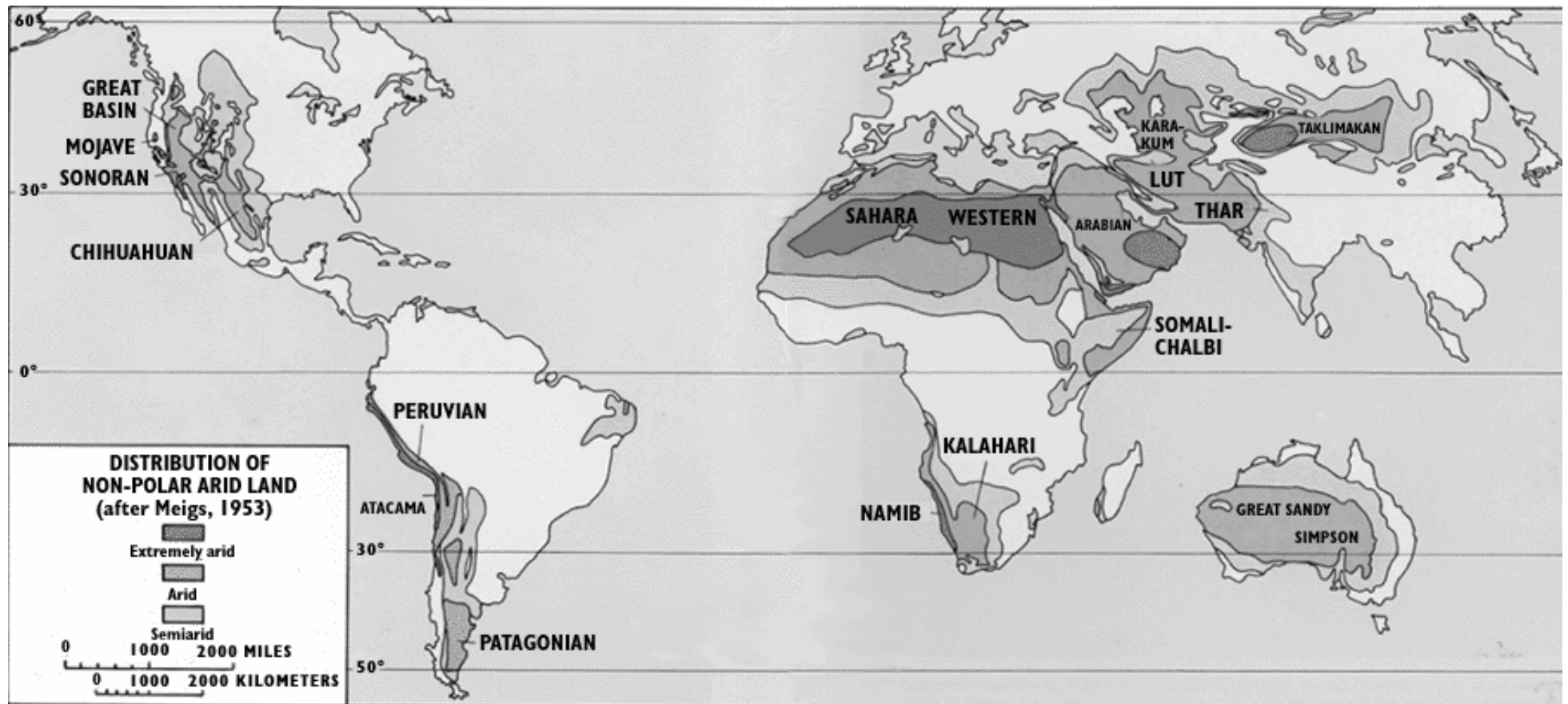
Densité du couvert forestier, 2010



BIOME (région bioclimatique, macroécosystème, écozone) = ensemble d'écosystèmes caractéristiques d'une aire biogéographique.

Il est nommé à partir de la *végétation* et des *espèces animales* qui y prédominent et y sont adaptées.

Il est l'expression des conditions écologiques du lieu à l'échelle régionale et continentale : le climat (température et précipitations), l'altitude et les caractéristiques du sol.



Sélectionner, dans l'atlas, les cartes pertinentes pour répondre aux deux problématiques. Recopier le titre. Justifier oralement.

1) Quel est l'impact de ces biomes sur l'occupation du territoire par l'homme ?

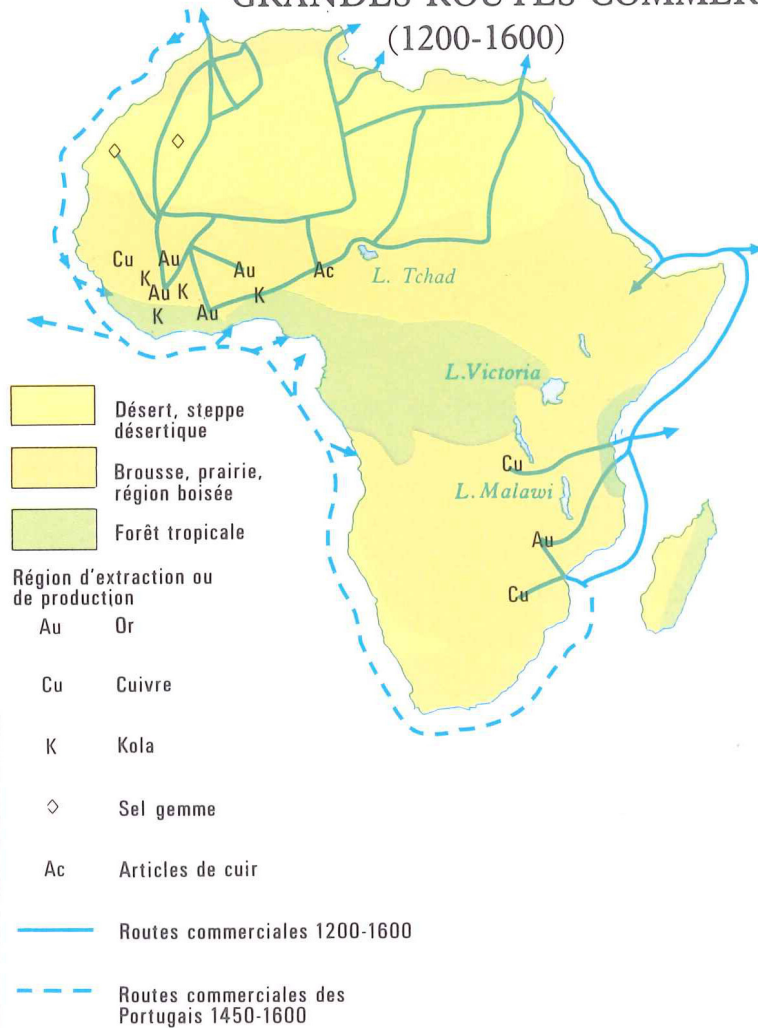
2) Quel est l'impact de l'occupation du territoire par l'homme sur ces biomes ?

DEPENDANCE AU MILIEU ?

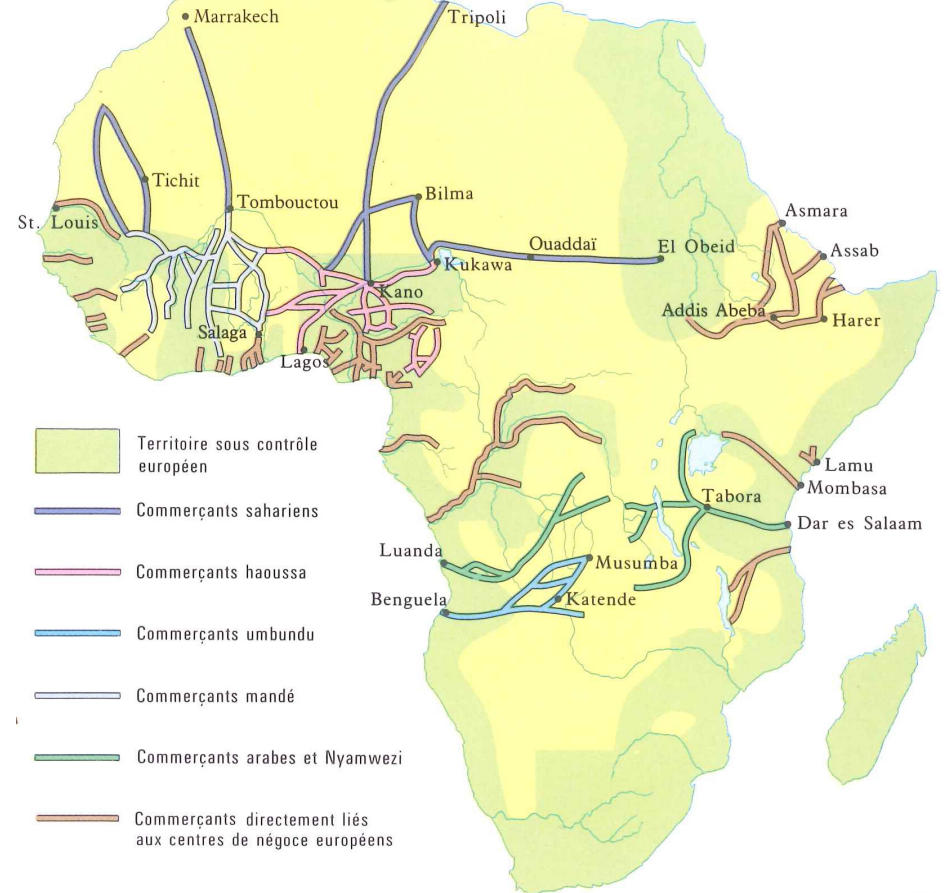
En Afrique, le milieu représente-t-il un obstacle à l'occupation et à l'exploitation du territoire ?

GRANDES ROUTES COMMERCIALES

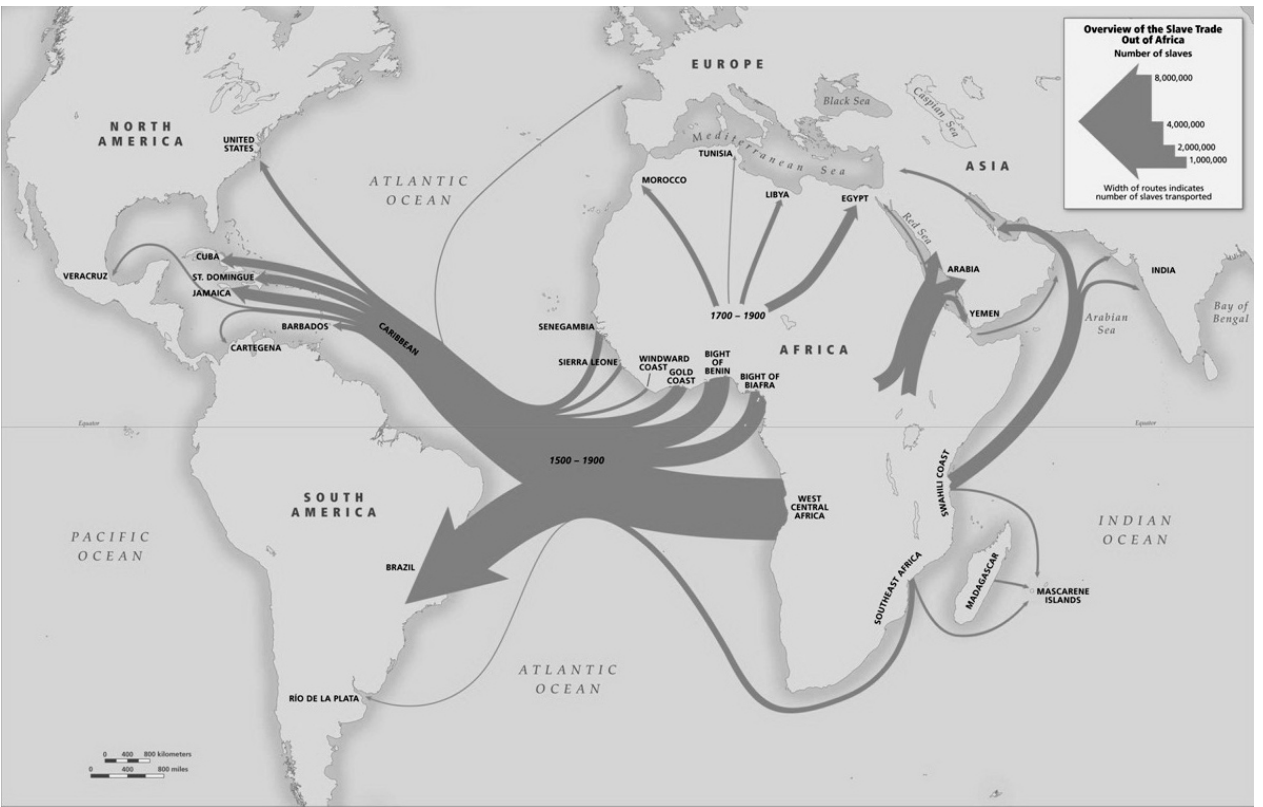
(1200-1600)



GRANDES ROUTES DU COMMERCE VERS 1900



Commerce des esclaves. 1500-1900

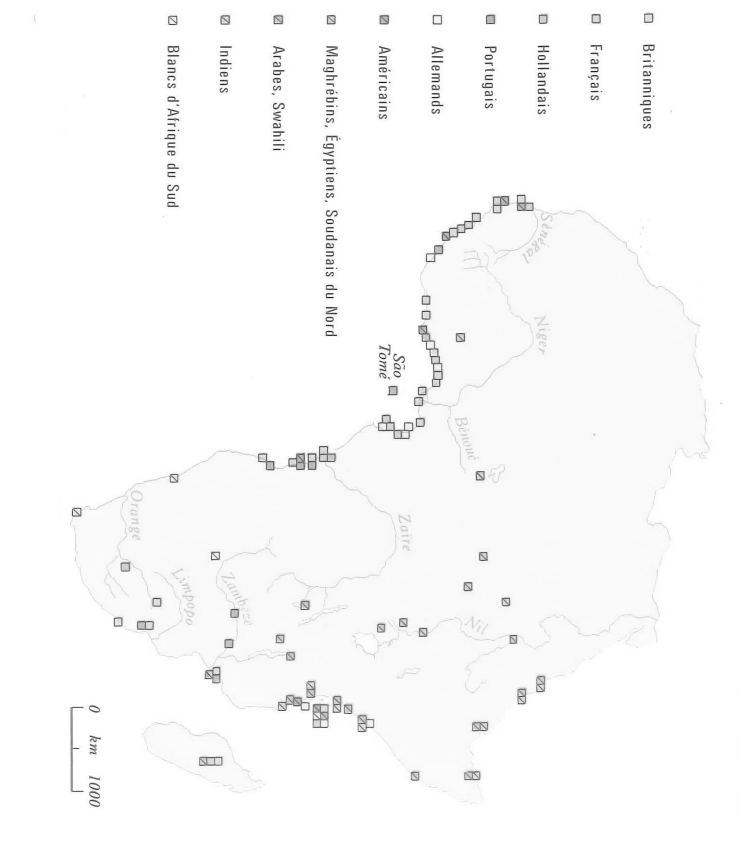


Vue d'ensemble du commerce d'esclaves africains 1500 -1900

Extrait de l'*Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, de David Eltis et David Richardson. Copyright 2010 Yale University. Carte reproduite avec l'autorisation de Yale University Press.

Quels phénomènes historiques, commun à l'ensemble de la zone intertropicale, ces deux cartes mettent-elles en évidence ?

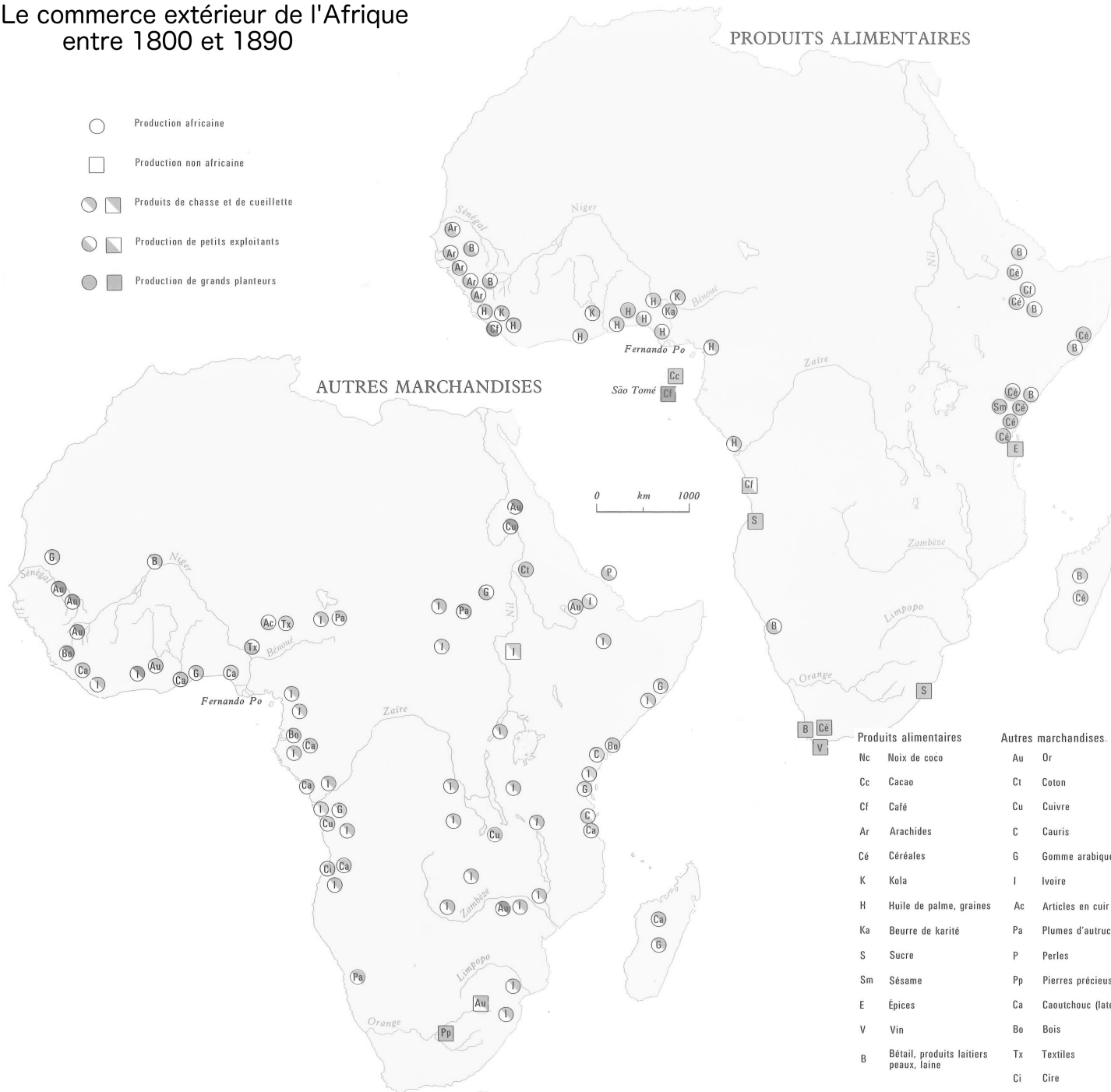
Producteurs et marchands étrangers vers 1900.
Source : *Atlas historique de l'Afrique*. Ed. Jaguar



DEVELOPPEMENT ?

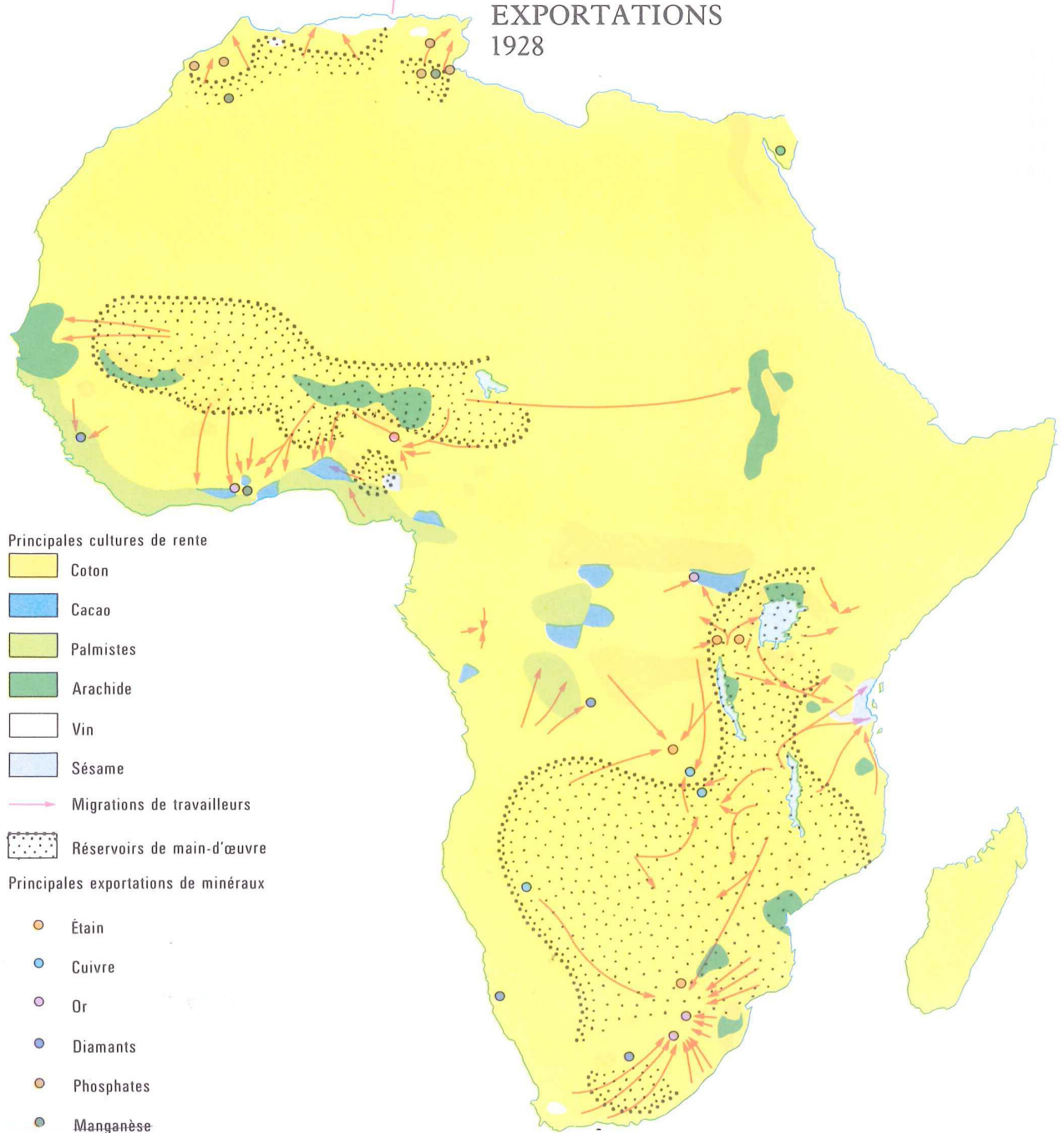
Comment l'Afrique se développe-t-elle sous contrainte ?

Le commerce extérieur de l'Afrique
entre 1800 et 1890

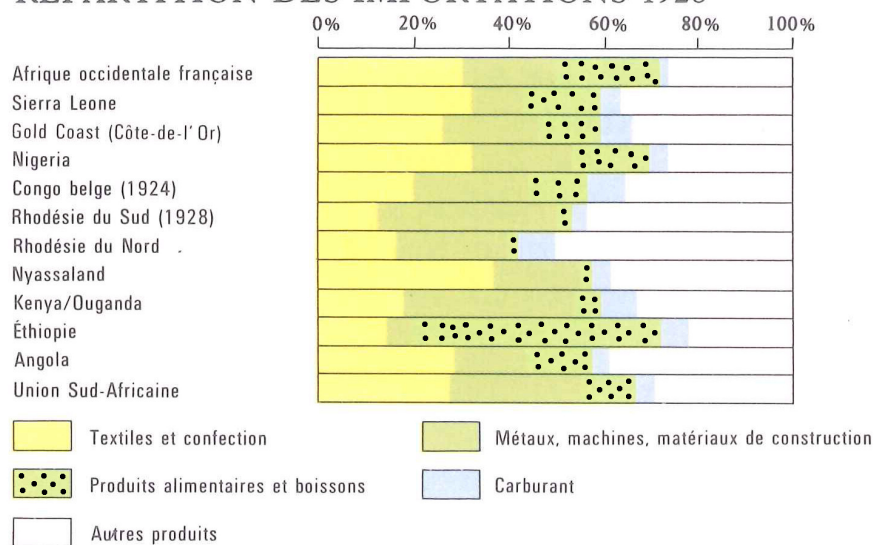


PRINCIPALES EXPORTATIONS 1928

source : atlas historique de l'Afrique. Ed. Jaguar



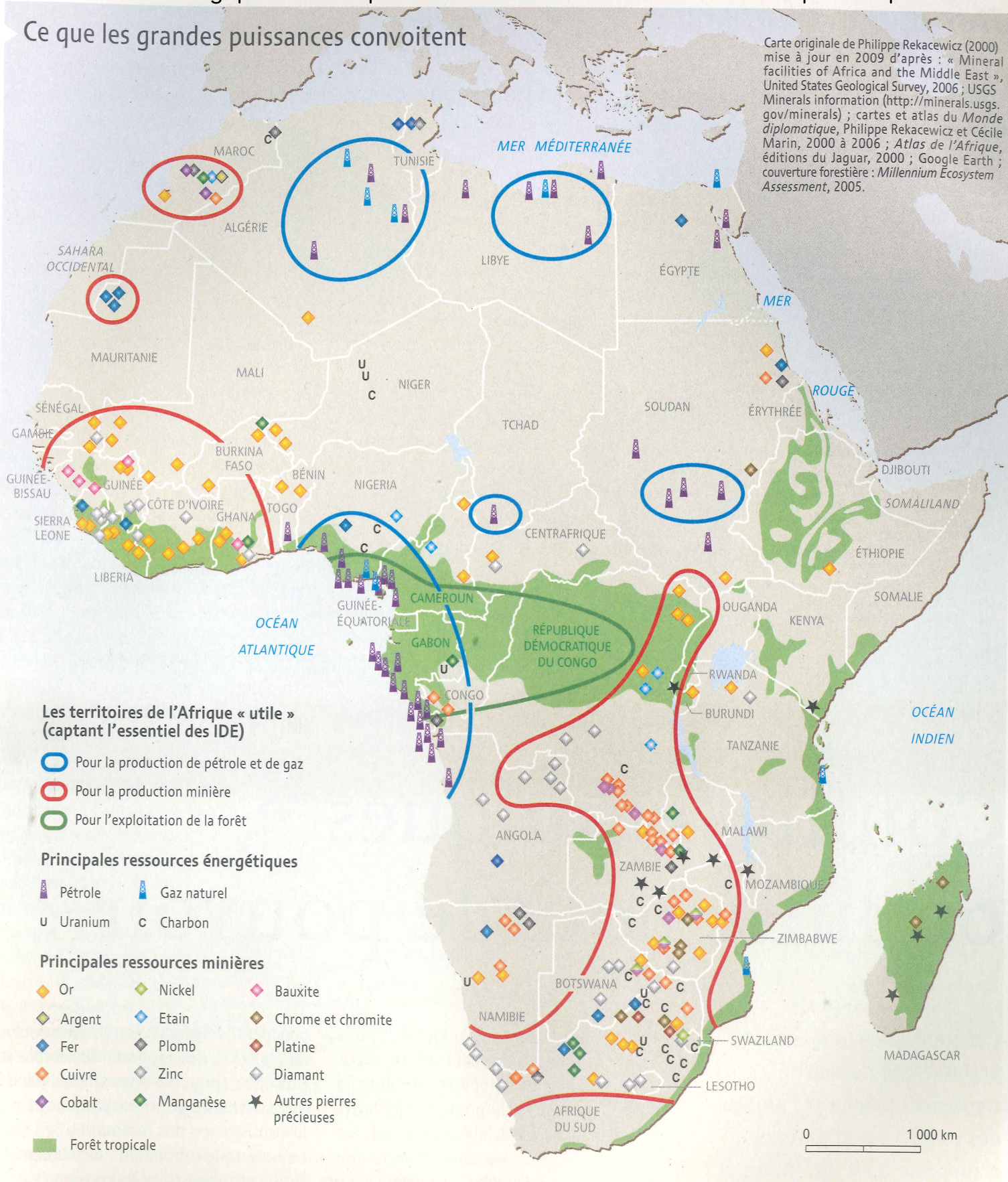
RÉPARTITION DES IMPORTATIONS 1928



Ressources stratégiques en Afrique en 2009. source : Atlas du Monde Diplomatique

Ce que les grandes puissances convoitent

Carte originale de Philippe Rekacewicz (2000) mise à jour en 2009 d'après : « Mineral facilities of Africa and the Middle East », United States Geological Survey, 2006 ; USGS Minerals information (<http://minerals.usgs.gov/minerals>) ; cartes et atlas du Monde diplomatique, Philippe Rekacewicz et Cécile Marin, 2000 à 2006 ; Atlas de l'Afrique, éditions du Jaguar, 2000 ; Google Earth ; couverture forestière : Millennium Ecosystem Assessment, 2005.



Lecture et analyse de trois cartes
le commerce extérieur de l'Afrique entre 1800 et 1890 – Principales exportations en 1928 – Ressources stratégiques en 2009

rappel historique : lors de la conférence de Berlin, en 1884-1885, les états européens, les Etats-Unis, l'Empire russe et l'Empire ottoman définissent les règles du jeu de la colonisation. L'Afrique, en dehors des côtes, est largement *terra incognita*. Les sphères d'influence et d'annexion se basent sur l'occupation côtière et les bassins fluviaux (Congo, Niger, Nil, Grands Lacs). La colonie léopoldienne (Etat Indépendant du Congo) est reconnue par les puissances coloniales. Les états africains ne sont pas conviés à la conférence et n'ont aucun recours. Les colonies africaines obtiennent leur indépendance au cours des années 1960.

1) Analysez les cartes du commerce extérieur africain entre 1800 et 1890

Quels sont les trois régimes de production au 19ème ?

Quelle est la production non-alimentaire dominante sur le continent ?

Dans quelles zones se concentrent les grandes plantations étrangères ?
(entourez au crayon vert)

Dans quelles zones se concentrent les petits producteurs africains ?
(entourez au crayon rouge)

2) Comparez les cartes du 19ème et celle de 1928

Quels sont les produits dont les zones de production s'étendent en 1928 ?
(souligner sur les produits dominants sur la légende de la carte de 1800-1890)
Quel est leur point commun ?

Quel régime de production est en déclin en 1928 ?

3) Quels sont les termes de l'échange en régime colonial ? (Comparez importations et exportations en 1928). Cet échange vous semble-t-il équitable ?

4) Quel phénomène nouveau apparaît sur la carte de 1928 ? Peut-on établir un lien avec le type d'exportation et le régime de production ?

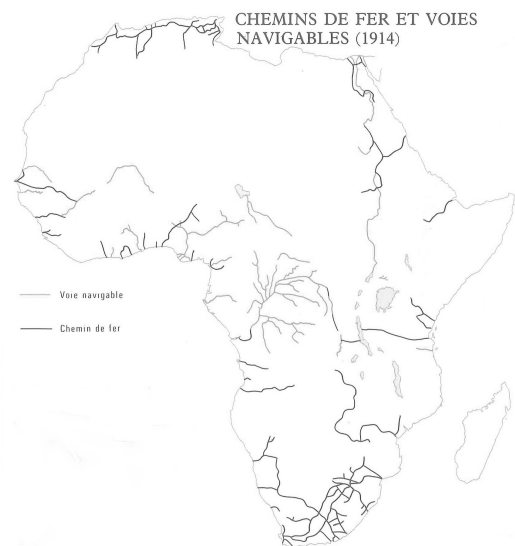
5) Quel nouveau type de produit apparaît sur la carte de 2009 ? Ce changement modifie-t-il les termes de l'échange ? Pourquoi ?

6) Hachurez (au crayon sur les quatre cartes) les zones de forêt tropicale **O** et les zones désertiques **O**. Quel est l'impact probable des mutations économiques sur les biomes ?

7) Comment qualifier ce modèle de développement ?

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

“SANS LE CHEMIN DE FER, LE CONGO NE VAUT PAS UN PENNY.” HENRY MORTON STANLEY



Participation privée dans les chemins de fer africains en 2010



* Le gouvernement tanzanien a résilié fin février 2011 le contrat de gestion de 25 ans signé en 2007 avec l'opérateur indien Rail India Technical Economic Services (RITES)
Source : Proparca/Secteur Privé & Développement, 2011

Comparez la répartition des chemins de fer en Afrique subsaharienne à trois époques (3 cartes)

	1914 – 1960 (période coloniale)	1960 – 2010 (après la période coloniale)	1914 – 2010
Extension du réseau			
Structure du réseau			
Zones desservies			
Zones délaissées			
Type d'opérateur			



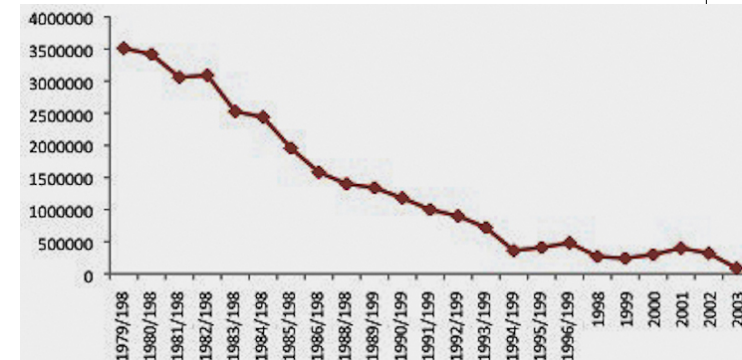
2010. Inauguration de la première ligne de chemin de fer du Niger (140km).
Groupe Bolloré. source : niger2020.com

La privatisation du rail : le chemin de fer Côte d'Ivoire – Burkina Faso

Confronté à la concurrence de la route, à la mauvaise gestion et à l'insuffisance des subventions étatiques, le transport ferroviaire a vu ses parts de trafic chuter progressivement. Se trouvant dans une situation de crise économique sévère, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso suivent les recommandations du FMI et de la Banque mondiale et concèdent l'exploitation du chemin de fer à la Sitarail (Société Internationale de Transport Africain par Rail) dont l'actionnaire majoritaire est le groupe Bolloré, les états ivoiriens et burkinabés conservant une participation minoritaire.

La stratégie du groupe Bolloré, qui contrôle plus de la moitié des importations et exportations légales du Burkina Faso, se mesure à une échelle qui dépasse le cadre d'un État : il s'agit pour lui de développer un trafic marchandise international. (...) La Sitarail a peu à peu réduit son engagement dans les dessertes répondant à une mission de service public (transport de voyageurs) pour se concentrer sur la partie rentable de son activité, le transport de marchandises sur de longues distances qui constitue en moyenne 80% de son chiffre d'affaires. En 2009, 95% des trafics se font entre Abidjan et le Burkina Faso ce qui fait dire aux commentateurs : "Ce ne sont pas la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Mali ou le Burkina Faso qui intéressent les opérateurs desservant les ports d'Abidjan, de Lomé ou de Cotonou, mais des espaces faits de transport de café, de coton, de cacao." La suppression de l'arrêt du train est vécue ici comme un véritable traumatisme. D'autant que la Sitarail n'a pas associé les populations rurales à ses choix et n'a pas pris en compte l'importance de la desserte de ces multiples localités dans la vie quotidienne et pour les économies locales. Elle a par ailleurs mené cette politique à une période où l'État, considérablement affaibli par les crises politiques, n'a pas pu jouer pleinement son rôle dans l'organisation de son territoire et dans la politique de transport national.

Après avoir joué un rôle important dans la mise en valeur coloniale et dans l'essor de plusieurs localités, le chemin de fer apparaît aujourd'hui en Côte d'Ivoire comme une infrastructure extraterritoriale destinée à désenclaver les pays sans débouchés maritimes. Le maintien d'une desserte pour un certain nombre de gares sélectionnées aurait pu servir les intérêts locaux et renforcer la hiérarchie urbaine au niveau national. Les raisons financières et la stratégie du groupe Bolloré ont primé sur cette possible option.

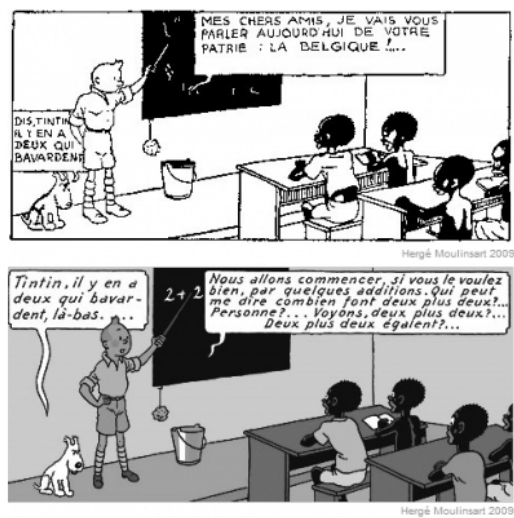


Evolution du nombre de voyageurs sur la ligne CI-BF entre 1980 et 2003.

Pourquoi le nombre de voyageurs diminue-t-il ?

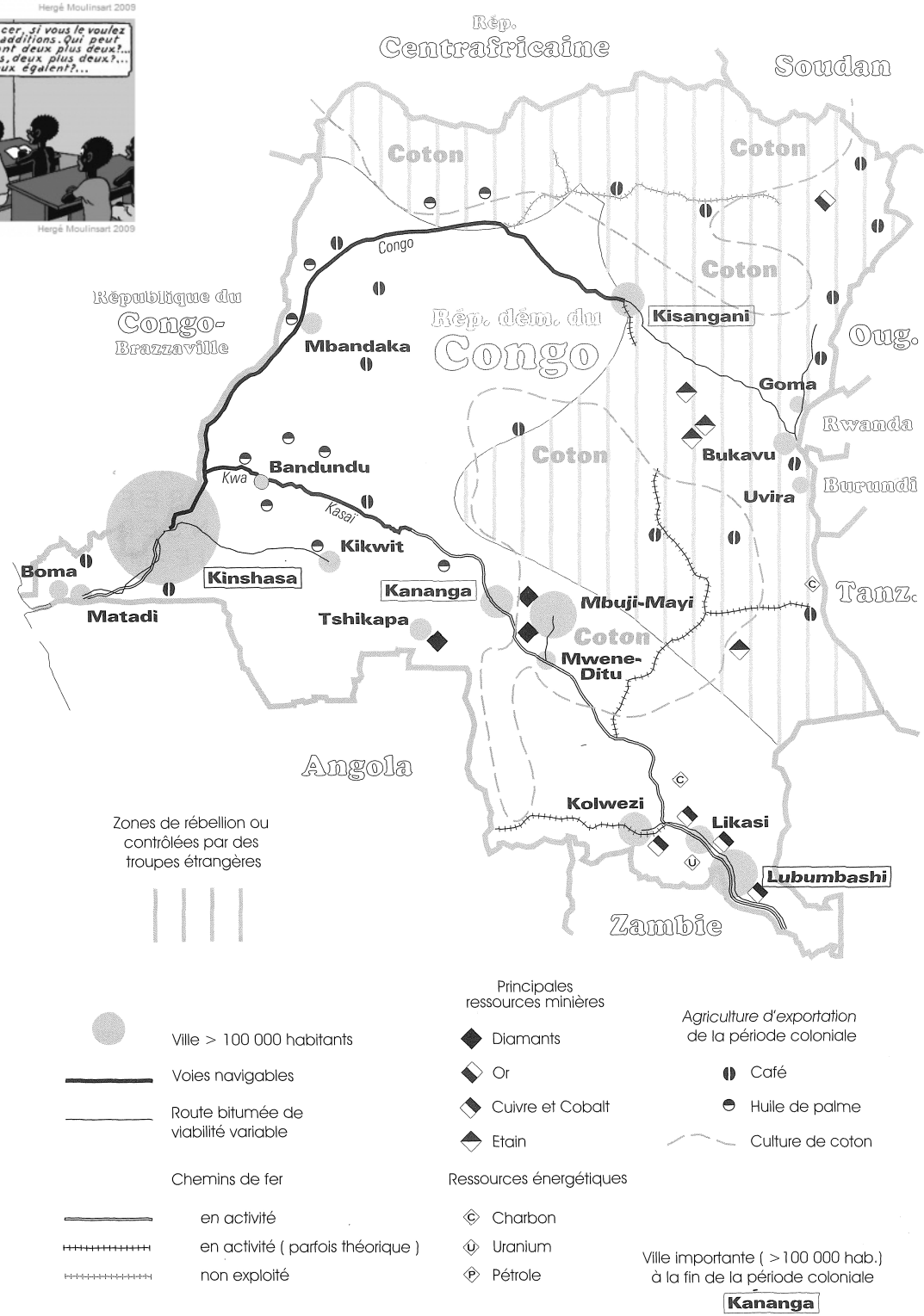
Les facteurs de localisation des lignes de chemin de fer ont-ils évolué depuis l'époque coloniale ?

LE CONGO, UN CAS D'ECOLE ?



source : C. Vandermorten, La production des espaces économiques, 2010

Structures spatiales de l'économie du Congo



Sources : d'après E. WOLFF, J.C. MASHINI DHI MBITA MULENGHE, J. IPALAKA YOBWA (2001) ; Atlas du Congo, de l'Afrique et du monde (1998), Kinshasa, Afrique Editions ; Le Monde diplomatique (janvier 2000).

CONCEPTS A RETENIR

10) CARTE DE SYNTHESE – AFRIQUE – MILIEU ET DEVELOPPEMENT

■ Biomes

- ☐ Forêt Tropicale
- ☐ Désert
- ☐ Prairies, savanes, brousses

■ Fleuves

Congo, Niger, Nil, Zambèze

■ Sous-ensembles continentaux

1. Afrique occidentale (Sahel)
2. Maghreb
3. Afrique équatoriale
4. Afrique australe
5. Afrique de l'Est (Corne de l'Afrique)

■ Régime de production

- ☐ Cultures de rente
- ☐ Mines
- ☐ Ressources énergétiques
- ☐ Bois

■ Métropoles tropicales

- L. Lagos ()
- Kin. Kinshasa ()
- A. Abidjan ()
- D. Dakar ()
- K. Khartoum ()

