



HAL
open science

La littoralisation à la Martinique : acteurs, enjeux et nouvelles dynamiques territoriales.

Michel Desse

► **To cite this version:**

Michel Desse. La littoralisation à la Martinique : acteurs, enjeux et nouvelles dynamiques territoriales.. Travaux & documents, 2007, Approches des littoraux réunionnais et martiniquais, 32, pp.49-62. hal-01174262

HAL Id: hal-01174262

<https://hal.science/hal-01174262>

Submitted on 18 Nov 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La littoralisation à la Martinique : acteurs, enjeux et nouvelles dynamiques territoriales

MICHEL DESSE

MCF HABILITÉ À DIRIGER LA RECHERCHE

MIGRINTER, UMR MIGRATIONS INTERNATIONALES,

TERRITORIALITÉS ET IDENTITÉ/CNRS 6588

UNIVERSITÉ DE POITIERS

Résumé

Depuis un siècle, la population martiniquaise se porte vers ses littoraux. Cette descente des mornes est liée au déclin des plantations et à l'exode rural vers les villes et surtout vers Fort-de-France qui concentre depuis 1946, les principales infrastructures du département. Ces dernières années, la tertiarisation de la société a permis une maritimisation des modes de vie expliquant l'attraction du littoral espace de loisir et de résidence. Les acteurs politiques et les aménageurs répondent en valorisant les fronts de mer. Ces nouvelles dynamiques résidentielles entraînent des phénomènes de ségrégation socio-spatiale.

Mots clés

Martinique – Littoral – Ville littorale – Aménagement – Maritimisation des modes de vie – Ségrégation.

Les littoraux de la Caraïbe ont longtemps été délaissés et finalement seuls les pêcheurs et les populations indigentes utilisaient cet espace. Avec le développement des villes puis l'essor du tourisme et enfin de la société de loisirs, les littoraux deviennent des territoires de production, de tourisme et de loisirs. Ce renforcement de la fréquentation s'accompagne d'un mouvement général de littoralisation, c'est-à-dire de mise en valeur et d'aménagement du littoral. Voir la mer, pratiquer un sport nautique deviennent des éléments de confort et de niveau de vie. Ainsi les îles de la Caraïbe qui étaient tournées vers la plantation et l'intérieur, s'ouvrent à la mer et aménagent les littoraux, source de désenclavement, de découverte de la société de consommation et de développement touristique. Il devient alors important d'aménager et de réglementer l'accès à la mer afin de limiter le mitage du littoral. Il faut pouvoir libérer les fronts de mer sans pénaliser les populations les plus démunies et atténuer les phénomènes de gentrification imposés par l'augmentation des prix du foncier qui sont porteurs de ségrégation sociale et raciale. D'après nos relevés de l'aménagement du bord de

mer à la Martinique, les agglomérations et les zones denses d'habitat diffus s'étendent sur 34,4 kilomètres de côtes, les routes littorales souvent bordées d'enrochements occupent 9,6 kilomètres de côtes, les zones industrielles littorales et les infrastructures portuaires (commerce, pêche et plaisance) occupent 5 kilomètres chacune. Les aménagements touristiques s'étendent sur 2 kilomètres et se concentrent essentiellement en un endroit. On retrouve les mêmes constantes dans les autres îles de la Caraïbe.

Ainsi, si les infrastructures touristiques sont souvent critiquées et accusées de dénaturer les sites, elles ne constituent cependant pas la majorité des aménagements du littoral qui reviennent en priorité aux villages, aux villes du littoral et aux zones industrialo-portuaires attenantes. Les hôtels, les ports de plaisance et les infrastructures de développement de la pêche viennent ensuite.

LA MISE EN PLACE DE LA LITTORALISATION

Durant la période coloniale, le peuplement de la Martinique tournait le dos à la mer. Les habitations structuraient l'espace intérieur, orientées vers les cultures de rentes. Cette situation se modifie dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

La descente des mornes

En effet, si de nombreux affranchis demeurent sur les plantations après 1848, on assiste cependant à un mouvement migratoire vers les mornes où certains esclaves achètent dès les années 1860, les caféières et cacaoyères des petits békés ruinés qui n'ont pas pu se reconvertir dans la production sucrière. Ces petits paysans se livrent alors à la culture maraîchère (Chivallon C.). Cependant c'est vers le littoral que ces nouveaux migrants se portent en grande partie par l'installation de populations souvent indigentes et peu qualifiées dans les bourgs et les villes littorales. Ces nouveaux venus s'installent sur les 50 pas géométriques qui appartiennent au domaine public de l'État, sans qu'il y ait une réelle régulation entraînant un étirement des façades littorales des bourgs. La ville de Saint-Pierre s'étire ainsi du quartier du Fort à l'embouchure de la Roxelane jusqu'au quartier du Carénage, situé au sud de la baie, au fur et à mesure de l'installation de ces nouvelles populations. Les principales villes des Antilles sont toutes des ports et cela depuis leur création au XVII^e siècle. C'est cette fonction portuaire qui a déterminé l'installation des fortifications et des villes. L'agglomération et le port sont ainsi étroitement liés. La ville se présente donc comme une interface vecteur de la maritimité. La ville de la plantation n'est séparée de celle du négoce maritime que par les entrepôts. Elle est donc ouverte au large. La ville de Saint-Pierre d'avant la catastrophe de 1902 présente d'une manière épurée ce contact étroit entre la société globale constituée par la population martiniquaise,

la bourgeoisie marchande, les marins étrangers. La plage de débarquement, le long de laquelle les chaloupes de transbordement accostent, est couverte de tonneaux de rhum, de bois. Les entrepôts qui la bordent, constituent une ligne quasi-continue. Viennent ensuite les maisons et les bâtiments administratifs de la ville coloniale classique. Les nouveaux arrivés occupent des emplois de domestiques, des emplois industriels dans les centrales sucrières ou les rhumeries. La ville génère aussi ses propres emplois pour l'entretien de la voirie, le transport de l'eau, les petits commerces, les échoppes du marché. Les cinquante pas géométriques accueillent une population maritime et cosmopolite constituée de dockers, de porteuses de charbon, de marins, d'armateurs, d'artisans de la réparation navale et de prostituées.

La destruction de Saint-Pierre et d'une partie du nord de la Martinique a entraîné l'exode d'écotréfugiés vers Fort-de-France renforçant sa population. On comptait ainsi 17 000 habitants en 1876, 23 000 au début du XX^e et 51 000 en 1936. Le Nord perd ses habitants puisque les périodes éruptives se poursuivent avec une reprise en 1929-1930. Dans ces conditions, la ville de Saint-Pierre, privée de sa bourgeoisie est peu à peu reconstruite par les ruraux qui quittent les plantations touchées par la crise des années 1930. Ces nouvelles populations souvent pauvres trouvent dans les ruines les moyens de construire et de s'établir. Ailleurs, les bourgs littoraux du reste de l'île multiplient les formes matérielles d'urbanité : la petite place aménagée bordée de maisons de ville, les halles, le monument aux morts, la fontaine.

Le recensement de 1954 montre toujours une Martinique du centre-nord densément peuplée. Pourtant l'exode rural massif gonfle les quartiers littoraux de Fort-de-France : Texaco, Sainte-Thérèse, Volga-Plage et ceux de l'intérieur (Trénelles et Dillon). Le BUMIDOM créé en 1963 encadre une partie des flux vers la Métropole et dans ces conditions, les bourgs littoraux ne constituent plus des relais migratoires et gardent difficilement leurs habitants. Les crises agricoles des années 1960-1970 affaiblissent ces bourgs qui perdent leurs usines sucrières comme celle du Marin (1967). Le développement du transport routier et la concentration du trafic maritime sur Fort-de-France entraînent le déclin des petits ports de cabotage comme Trinité, le Robert et le Marin. La période intercensitaire 1982-1990 montre des dynamiques nouvelles avec l'accroissement de la population dans les communes du sud. Il s'agit des communes de l'aire urbaine du grand Fort-de-France (Ducos et Rivière Salée) et des communes qui se sont engagées dans le développement touristique, source d'emplois mais aussi au cadre de vie attirant les nouveaux résidents martiniquais.

Le grand Fort-de-France domine la hiérarchie urbaine

Les phénomènes de macrocéphalie urbaine, c'est-à-dire de concentration des hommes et des activités dans une agglomération se retrouvent dans toutes les îles de la Caraïbe quelle que soit l'échelle abordée. Les capitales insulaires concentrent les infrastructures de base et en tirent profit pour asseoir leur primatialité. Cette situation fut renforcée par les crises agricoles qui ont accentué l'exode rural dont une partie a été captée par ces agglomérations primariales ou secondaires.

Départements français en 1946, la Martinique souffrait d'un grand retard social et économique par rapport à la Métropole. Les premières mesures qui accompagnent la Départementalisation visent au développement de l'équipement administratif, des services et à la modernisation des infrastructures de transport. Les administrations sont ainsi plus nombreuses depuis 1946 puisque la politique de mise à niveau vise la construction d'hôpitaux, de lycées, de collèges, de services sociaux, de directions départementales des services de l'État. Tout ceci concerne exclusivement les villes et pour une grande part, Fort-de-France. Depuis 1982, la décentralisation n'a pas freiné cette concentration des équipements puisque la Martinique est à la fois département et région. Chaque collectivité a donc développé ses propres services (Dcsse M., 1995). À la Martinique, Fort-de-France domine aussi la hiérarchie urbaine par la concentration de sa population. Cette suprématie débute avec l'accueil des populations du nord de l'île qui fuient les cycles éruptifs de la Pelée, cette situation s'accroît avec la départementalisation. Fort-de-France occupait en 1954 une position primariale avec 45 850 habitants de plus que le total des populations communales de Sainte-Marie et du Lamentin, respectivement deuxième et troisième communes au regard du peuplement. En fait, la différence est plus importante si on ne considère que la population agglomérée et non la totalité de la population communale. Avec 60 648 habitants en 1954 et 101 540 en 1989; sa population a augmenté de 67 % en 40 ans. Elle a perdu 6 % de sa population entre 1989 et 1999 mais elle reste en 2006, la principale ville avec 94 050 habitants. L'unité urbaine Fort-de-France/Schoelcher compte 119 945 habitants soit le tiers de la population de l'île. L'essor démographique du couple Fort-de-France/Schoelcher entre 1954 et 1990 a été de 134 %. L'écart entre la première agglomération et la seconde était bien plus faible en 1954 qu'en 1999. Les réseaux urbains étaient donc moins déséquilibrés; actuellement aucune ville ne structure la côte caraïbe commandée par Fort-de-France qui concentre aussi les activités maritimes et industrielles.

Fort-de-France, le pôle portuaire et industriel

L'explosion de la Montagne Pelée en 1902 a accéléré un processus qui était déjà amorcé. En effet dès la moitié du XIX^e siècle, Fort-de-France capte déjà

le trafic des navires à vapeur et des voiliers mixtes et sa maritimité s'intensifie à mesure du développement du trafic maritime. Les employés des ports augmentent puisque les manœuvres de chargement et de débarquement restent manuelles.

De 1950 à 1960, le port est encore physiquement intégré à la ville. Les importations augmentent et donc le trafic. La proximité des voiliers de cabotage et des cargos modernes, des paquebots transatlantiques renforcent l'image d'une ville tournée vers la mer. Les entrepôts et les marchés prolongent l'animation des quais à l'intérieur du centre-ville. Durant les années 1960 à 1970, les activités industrielles, portuaires et de commerce de gros vont être séparées de la ville. La révolution du conteneur accélère aussi la concentration puisque le déchargement nécessite des portiques et des dalles à conteneurs très larges pour le stockage. Ces aménagements ne peuvent s'établir que sur les sites les plus plats. Ainsi dans les années 1970, Fort-de-France tourne le dos à la mer, les anciens quais deviennent des routes et des parkings. On garde tout au plus une ouverture pour préserver le panorama pour une activité grandissante : le tourisme de croisière.

Le trafic global du port de Fort-de-France s'élève à 3 millions de tonnes de marchandise plaçant Fort-de-France au 13^e rang des ports français. Le site nautique est privilégié, protégé de la houle et du vent, les gros navires y accèdent sans remorqueur. Le port compte actuellement 46 hectares de terre-pleins dont 16 au nouveau terminal de la pointe des Grives, 20 000m² de hangars couverts, 2 500 mètres de quais de 5 à 11 mètres de profondeur. Le bassin de radoub de 200 mètres de long, 20 de large et de 8 mètres de profondeur peut accueillir en réparation des petits navires de 20 000 tonneaux de jauge brute.

Outre le port de guerre situé sous le Fort Saint-Louis, les bassins portuaires abritent une flottille de bateaux de pêche vénézuéliens, et des espaces réservés aux bateaux de plaisance. Les vieux bassins qui jouxtent le centre-ville accueillent les trafics de passagers, le quai ouest est ainsi réservé au trafic interîles avec Sainte-Lucie, la Dominique et la Guadeloupe. Les quais des grands cargos, le quai des annexes et le quai des tourelles sont prioritairement affectés aux paquebots de croisière. Les deux appontements de la baie des Flamands complètent l'ensemble. L'appontement de la Pointe Simon long de 270 mètres, permet d'accueillir deux paquebots simultanément.

L'espace portuaire est aussi une zone artisanale et industrielle qui accueille les entreprises de réparation navale, les hangars et les dalles de stockage et leurs entreprises connexes, des silos à grain, la raffinerie Sara, le dépôt de Gaz, l'usine électrique EDF. La zone franche de Dillon, un quartier en difficulté économique qui borde aujourd'hui le terminal de la Pointe des Grives devrait permettre de diversifier les activités de la zone industrialo-portuaire. Les zones d'activités concertées de Rivière-Roche, et de Californie constituent une première auréole

d'entreprises, de commerces, d'entrepôts, de services souvent liés au port de commerce.

LA MARITIMISATION DES MODES DE VIE

La société martiniquaise tend à se tertiariser depuis le déclin des économies traditionnelles au profit des activités tertiaires : la fonction publique, la santé, l'enseignement, le commerce, le transport et le tourisme. Ce passage d'une économie agricole à une société tertiaire et urbaine s'accompagne d'une modification des valeurs. Les sociétés antillaises se tournent davantage vers le littoral et la mer. Le développement du tourisme qui tend à surévaluer les plaisirs de la mer et du soleil a entraîné les Antillais vers les plages et son style de vie. La valorisation du littoral par le biais de la publicité pour attirer les touristes américains et européens a aussi modifié la perception des lieux du quotidien et le regard que les Antillais portent sur les paysages et les modes de vie.

« Vue sur mer », une tendance qui se démocratise

Si dans les années 1970, on quittait les mornes et les petits villages agricoles pour les villes capitales et les aires périurbaines, depuis la fin des années 1980 de nouvelles dynamiques apparaissent en faveur des communes littorales et surtout balnéaires. On quitte ainsi les communes rurales pour les banlieues bleues du sud de la Martinique : Le Diamant, Sainte-Luce, le Marin. Entre 1990 et 1999, la population de Sainte-Luce a ainsi augmenté de 3,5 %, celle du Diamant de 21 %, celle du Marin de 14,4 %, celle du Robert de 19,7 % et celle de Trinité de 15,7 %.

Cette maritimisation des modes de vie entraîne une forte mutation des zones agglomérées littorales. Jusqu'aux années quatre-vingt, la trop grande proximité de la plage rebutait les populations aisées n'appartenant pas au monde de la pêche. Le front de mer était alors souvent occupé par des personnes âgées, des foyers aux revenus très modestes et par des marins-pêcheurs et leur famille les Anses d'Arlets, le Carbet, Case-Pilote, le Prêcheur. Actuellement, la proximité du littoral attire aussi les résidences secondaires, les locations de meublés, les commerces et les restaurants.

Dans les bourgs présentant davantage de caractères urbains, le centre (place de la mairie, église) s'ouvre directement sur la mer par un boulevard côtier (Trinité, le Vauclin). La littoralisation de la population a engendré depuis les années 1960 le débordement des constructions à l'assaut des mornes ou le long du littoral. À Case-Pilote, le site initial le long de la plage est trop étroit pour cette commune périurbaine de Fort-de-France. Les nouveaux quartiers se sont établis le long de la falaise et sur les hauteurs avec vue sur la mer. Au Lorrain, les plateaux accueillent aussi les nouveaux quartiers.

Ailleurs en Côte-au-vent, sur les côtes à falaises, des zones de peuplement se développent sans lien fonctionnel avec le littoral. Cependant aujourd'hui ces littoraux belvédères attirent les constructions pour la vue. De telles dynamiques s'observent sur le Morne Larcher en face du rocher du Diamant, à la Pointe Cerisier et à Dostaly dans la commune du François où le mitage du littoral atteint le paroxysme.

Les populations insulaires qui étaient paradoxalement peu tournées vers la mer, se concentrent aujourd'hui dans les bourgs et les zones d'habitat dispersé en bordure de littoral. Ainsi dans les bourgs et les villages de pêcheurs, le littoral souvent occupé de manière spontanée ne répond plus aux critères esthétiques et sociaux des nouvelles sociétés antillaises tertiaires et urbaines. Les anciennes petites cases des pêcheurs tombent en ruine puisqu'elles ne répondent plus aux normes du confort actuel. Les pêcheurs moins nombreux se tournent vers la pêche au large qui ne nécessite plus la solidarité obligatoire requise par les coups de senne. Ils délaissent alors les anciens quartiers de bord de mer pour habiter en retrait. Finalement, les bords de mer sont plus ou moins valorisés en fonction des dynamismes des municipalités.

VERS UNE LITTORALISATION SÉGRÉGATIVE ?

On assiste ainsi depuis la moitié des années quatre-vingt à un mouvement général d'embellissement des villes et des bourgs littoraux par la rénovation des immeubles existants, l'amélioration des accès, la construction et l'élargissement des trottoirs, le fleurissement des centres-villes et de leurs abords. La mise en valeur de la façade maritime participe à ce mouvement général, qui fut initié en Europe et aux États-Unis. Cette valorisation des fronts de mer se retrouve également à Pointe-à-Pitre, Castries (Sainte-Lucie) ou Roseau (Dominique). Les prétextes pour rénover le front de mer sont nombreux et variés.

Les raisons de l'aménagement du front de mer

Le développement touristique et ses retombées économiques expliquent le dynamisme des édiles. Après une première période de concentration hôtelière à la Pointe-du-Bout, Sainte-Anne et le Diamant, la fin des années quatre-vingt est marquée par une diffusion touristique par le biais d'une plus grande offre d'accueil chez l'habitant et le développement des loisirs nautiques. De ce fait rénover le centre-bourg et le front de mer permet d'attirer un flux touristique qui contribuera à l'économie municipale.

La lutte contre l'habitat insalubre peut être un second prétexte de réorganiser le bord de mer. En effet, le littoral, propriété de l'État dans le cadre des 50 pas géométriques, est occupé par des populations aux revenus modestes. Elles vivent parfois dans des conditions sanitaires préoccupantes, en ville (Pointe-des-

Nègres à Fort-de-France) comme en communes (Le Prêcheur, Belle-Fontaine). Ainsi, lutter contre l'habitat insalubre peut être l'occasion de « décaser » pour reloger les populations en arrière du littoral. Le front de mer peut alors être réorganisé par les municipalités. La loi du 30 décembre 1996 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des cinquante pas géométriques dans les DOM, permet aux municipalités d'obtenir la cession gratuite de terrains situés dans les espaces urbains dépendants du domaine maritime de l'État afin d'y réaliser des opérations d'habitat social. Au Carbet, l'OPAH permet de redynamiser le commerce du centre-bourg, d'élargir la nationale qui longe le bord de mer et les habitations qui bordent la plage, d'établir une charte architecturale afin de conserver le patrimoine et d'inciter les nouvelles constructions à suivre une architecture traditionnelle. L'OPAH valorise le bord de mer par la démolition des constructions hétéroclites qui dégageaient un aspect dégradé, par le reboisement rationnel du haut de plage et la création de coulées vertes. Les équipements de pêcheurs ont été regroupés depuis 2000, suite aux dégâts occasionnés par la houle cyclonique Lenny. Le rivage est ainsi aménagé pour le loisir et le tourisme (parking, promenade aménagée, postes de surveillance de la plage, restaurants) tout en conservant une tonalité traditionnelle.

L'aménagement portuaire peut être le prétexte de la mise en valeur du front de mer. Au Robert, un ponton, une cale cimentée entourée d'appentis pour ranger les filets, permettent de structurer ponctuellement l'espace des pêcheurs. Le reste du front de mer est alors occupé par des jardins, des espaces de jeux, des promenades, le syndicat d'initiative.

Enfin, les aléas naturels accélèrent la prise de décision des municipalités pour aménager le front de mer. Pour certains acteurs politiques et aménageurs, il faut que les populations littorales quittent les hauts de plage trop menacés par les houles ; elles doivent être relogées en arrière tandis que les activités de location saisonnière, de restauration, de commerces de souvenirs peuvent, elles, se développer en bord de mer. Cette transformation des fonctions littorales devient un prétexte pour réhabiliter les fronts de mer, libérer les hauts de plage et reloger en RHI les populations riveraines, sans titre et souvent indigentes qui s'opposent au principe de l'achat de leur nouveau logement social même si le prix est modéré et les taux d'emprunt réduits sous le prétexte qu'ils étaient propriétaires de leur maison de bord de mer mais pas du terrain...

Du mercredi 13 au dimanche 18 novembre 1999, la houle cyclonique engendrée par le cyclone Lenny a ravagé les côtes caraïbes des Grenadines jusqu'à la Guadeloupe. Si ce cyclone est passé très au nord des Petites Antilles, les déferlantes atteignaient cependant six mètres sur la côte. La houle cyclonique engendrée par le cyclone Lenny a accéléré le processus de recasement puisque 131 foyers ont subi des dommages. Au Prêcheur, quarante familles ont perdu leur

maison construite en bord de mer et parfois sur la plage. Cette centaine de sinistrés a bénéficié d'un relogement au quartier Solidarité. Ce lotissement provisoire situé à une cinquantaine de mètres d'altitude a été inauguré en avril 2000, soit cinq mois après la catastrophe. Les maisons de style traditionnel entourées d'un petit jardin sont construites en bois et en tôle. Les résidents bénéficient des raccordements aux réseaux d'eau et d'électricité qu'ils ne possédaient pas toujours dans leur ancienne habitation puisqu'ils occupaient souvent illégalement les parcelles appartenant à la zone des cinquante pas géométriques. Ce quartier, en principe provisoire, devrait entamer une politique de reconstruction des habitations de bord de mer vers les hauteurs, de plus grande ampleur. En effet 70 % des habitants du Prêcheur vivent dans la zone des cinquante pas géométriques, à la merci des houles cycloniques où l'érosion littorale est très vigoureuse. P. Saffache a montré que le littoral a reculé de 75 mètres par endroits au cours de ces trente dernières années. De plus ces zones d'habitat sont aussi situées sur les cônes de déjections et sont menacées par les inondations et les laves torrentielles. Cependant la municipalité est pauvre et les habitants aussi. La commune ne dispose pas de réserve foncière. Tout recasement devra passer par l'achat de terrains aux propriétaires privés. En définitive, la capacité financière et foncière de la municipalité limite l'action de sa politique (Le Grand G. 2001).

À Belle-Fontaine, le glissement de la falaise sur la RN 2 a entraîné de gros travaux d'aménagement : protection de la falaise pour limiter l'impact des futurs glissements de terrains, rétablissement de la route gagnée sur la mer après remblaiement et protection de l'ensemble par enrochement. Une promenade et un petit kiosque permettent de profiter du paysage marin. Cet ensemble est renforcé par un petit jardin sur remblai situé au sud du village. C'est aujourd'hui un des lieux de convivialité les plus animés de Belle-Fontaine.

Vers une qualité urbanistique des fronts de mer

Voir la mer devient un atout majeur du cadre de vie aux Antilles pour l'hôtellerie comme pour les résidents. Deux solutions sont alors envisagées, l'étiement des constructions le long des anses ou au contraire l'éloignement sur les hauteurs qui permet de dominer même de loin l'océan ou la mer des Caraïbes. Le bord de mer offre aussi des possibilités de promenades sur des îles où les espaces plans sont rares. De même la plage autrefois occupée par des maisons, redevient un espace public et convivial au sein de l'agglomération. Enfin la mer est un décor, une brise de mer, une couleur, un bruissement de vague : autant d'éléments de valorisation par l'urbanisme contemporain. Les municipalités des Antilles françaises n'échappent pas à cette recherche et tentent d'intégrer la mer à l'urbanisme des bourgs. Cependant, la morphologie du littoral, la forte densité de la population du front de mer, la volonté municipale constituent autant de critè-

res qui peuvent expliquer certaines tiédeurs de l'aménagement du bord de mer, même si pratiquement toutes les communes développent actuellement des projets. La loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages ainsi que le décret du 18 mai 1994 relatif au volet paysager du permis de construire, obligent les particuliers, les municipalités et les services de la DDE à prendre en compte l'intégration au site des nouvelles constructions et à respecter la qualité des paysages.

Parfois l'aménagement reste minimal (Le Carbet, Belle-Fontaine, le Prêcheur) puisque les maisons bordent la plage. Les opérations de résorption de l'habitat insalubre, les chartes d'urbanisme, les OPAH permettent de conserver les cases créoles les plus typiques et d'ouvrir par ailleurs des ouvertures paysagères sur le bord de mer. Le regroupement des installations de pêcheurs libère des portions de plages qui peuvent s'ouvrir à la nouvelle demande balnéaire. La construction de pontons devrait permettre l'essor du trafic interurbain de passagers. Au Carbet, le bourg s'étend entre la mer et la falaise morte. Les propriétés qui empiètent sur les cinquante pas géométriques sont étroites et profondes, elles sont cadastrées depuis le XVIII^e siècle. Ces maisons de pêcheurs sont aujourd'hui peu à peu transformées en gîtes, locations de vacances ou résidences secondaires. Cinq restaurants sont installés sur la plage ainsi que trois hangars pour remiser le matériel de pêche. La crèche et l'école maternelle sont aussi construites sur la plage. Ces polarités disparates ne participent pas à la mise en scène de la plage. Le centre-ville se positionne au contraire le long de la rivière, à quelques centaines de mètres de la mer. Ailleurs un ponton, une placette constituent de nouveaux espaces de sociabilité que s'approprient les plus jeunes. Il est possible que les futurs projets prévoient une réappropriation de la plage après recasement de la première rangée de maisons. Il faut alors que la municipalité engage des mesures de RHI ou une OPAH pour reloger les habitants du front de mer. Cette faiblesse d'aménagement est souvent liée à la faible capacité des municipalités à porter un projet d'aménagement pour des raisons politiques ou financières. Elles se heurtent à l'inertie des populations riveraines qui désirent rester sur le littoral et aussi au récent dynamisme lié à la location touristique et à la restauration. Dans les deux cas, l'installation les pieds dans l'eau attire la clientèle. Ces activités sont aussi largement subventionnées en cas de dégâts par les houles et certains en profitent alors pour moderniser et agrandir.

Certaines municipalités sont plus dynamiques. À Petite-Anse d'Arlets, comme au bourg de Trinité, on trouve un aménagement plus structuré. La rangée de maisons qui longe la mer est détruite ouvrant alors le village sur la mer ; souvent une promenade pavée sépare la plage du premier rang de constructions. Les installations de pêche sont regroupées. Des appentis remplacent les cabanes en tôle libérant certaines zones de plage. La promenade devient un lieu

fréquenté : la proximité de la plage, de la mer calme, des bateaux de pêche et des voiliers de luxe renforce le sentiment d'authenticité du village de pêcheurs.

À Schoelcher, la municipalité a rénové son front de mer qui, aujourd'hui, se compose d'une grande place décorée d'œuvres d'art en bronze, d'une fontaine de conception moderne, d'un terrain de basket, d'aires de jeux pour les enfants. Ces aménagements, s'ils rendent le paysage marin à la population insulaire, s'accompagnent néanmoins trop souvent d'enrochements qui tendent à banaliser les fronts de mer. En effet, ces aménagements coûtent cher aux municipalités qui, d'autre part, tentent de protéger par ces glacis paysagers les habitations en retrait. Au Prêcheur, les enrochements protègent un quartier littoral sur plus de 500 mètres... À Schoelcher comme à Trinité, la promenade de front de mer se termine par des enrochements qui empêchent la relation intime que l'on connaissait autrefois avec la mer. Ce compromis est encore respecté à Grand-Anse d'Arlets puisque la promenade pavée est au niveau de la plage.

Certaines communes ont misé sur la valorisation des fronts d'eau qui deviennent finalement des lieux touristiques mais aussi de nouveaux lieux d'urbanité. Ainsi, la municipalité du Marin tente de mieux intégrer le port de plaisance au centre-ville par une densification du bâti et une plage artificielle, véritable pôle touristique et de loisirs structurant et animé par des restaurants. On retrouve cette reconstruction paysagère à Tartane sur la presqu'île de la Caravelle. Le bord de mer a été reprofilé et bordé de larges trottoirs. Les installations de fortune construites par les pêcheurs sont remplacées par des bungalows standards aux couleurs pastel. Un nouveau décor, mise en scène naïve, est née. À Saint-Pierre, la place Bertin constitue à nouveau comme en 1902, le cœur de la ville. Placette pavée de granite rose, bancs de granite gris, plantations d'arbres, fontaine, permettent d'achever la rénovation patrimoniale de la place Bertin en harmonie avec l'ancienne bourse de Saint-Pierre, reconstruite à l'identique. Au pied du fort, de nouvelles constructions apparaissent, achevant l'unité visuelle du front de mer.

Les villes-capitales ont été les premières à aménager les fronts de mer et cela dès le début des années quatre-vingt-dix. Il s'agissait à l'époque de rendre les villes attractives aux compagnies de croisière. Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Castries ont en effet perdu le charme de leurs maisons en bois, des petits métiers, des marchés. Au contraire, elles repoussent les activités touristiques cantonnées aux plages et à quelques promenades en forêt. Pour attirer les compagnies de croisière, les professionnels du tourisme ont vanté les charmes des villes portuaires dans les salons touristiques européens et américains. Depuis 1991 à la Martinique, la municipalité de Fort-de-France tente de valoriser le front de mer. Certains paquebots utilisent encore le port de commerce, excentré du centre-ville et nécessitant l'utilisation de taxis. Cependant, d'autres accostent au ponton de la

Pointe-Simon situé au nord de la Baie des Flamands. Le centre-ville et ses commerces se modifient lentement par des couleurs et une modernisation des façades. Les restaurants, les magasins de mode et de souvenirs remplacent les vieux comptoirs. La Pointe Simon devrait accueillir avec beaucoup de retard une promenade permettant de rejoindre le Fort Saint-Louis. Une zone gagnée sur la mer accueille la gare des taxicos, libérant le front de mer. La SEMAFF pilote une opération immobilière (bureaux, logements, commerces) sur la ZAC de la Pointe-Simon avec deux grands immeubles de 10 à 15 étages. Après la construction du terminal de conteneurs à la Pointe-des-Grives, le Port de Commerce pourra réorganiser les quais de l'Hydrobase et des Tourelles pour accueillir de nouveaux paquebots. Enfin en face de la cité Dillon, le port de plaisance de l'Étang Z'Abricots sera entouré de 800 logements. Cette rénovation des fronts de mer et les campagnes de réhabilitation du bâti, qui les accompagne entraîne des phénomènes de gentrification, c'est-à-dire une augmentation conjuguée du standing des habitants des quartiers littoraux et du niveau des emplois tertiaires. Cette tendance n'est pas propre aux villes de la Caraïbe et touche à la fois l'habitat et les activités des centres-villes ; par conséquent, de nouvelles classes sociales, moyennes et supérieures remplacent les classes populaires qui occupaient souvent les bords de mer sans titre de propriété. La présence de la mer renforce cependant ces dynamiques spatiales comme dans de nombreuses villes littorales en Europe ou en Amérique.



Face à la forte littoralisation qui touche les littoraux martiniquais, de nombreuses aires de préservation tendent à limiter l'extension de l'habitat. Sur les pôles restants, le mouvement général d'embellissement des fronts de mer accompagne donc la diffusion de l'activité touristique et la tertiairisation des sociétés insulaires. Les populations qui occupaient traditionnellement les rivages comme les pêcheurs et les ouvriers des ports, ont été rejointes par les populations démunies ou au contraire très aisées qui n'ont finalement pas de liaison fonctionnelle avec la mer. Les phénomènes de gentrification ont induit une ségrégation socio-spatiale et les fronts de mer sont occupés par des populations aux revenus élevés qui peuvent acheter des terrains ou des appartements dont les prix connaissent une forte hausse. Il est donc important de rendre le libre accès au littoral tout en conservant les populations traditionnellement littorales. Les phénomènes actuels de gentrification montrent que d'une manière générale, on assiste à l'éviction des populations littorales traditionnelles et des mesures conservatoires doivent donc être trouvées. Les risques engendrés par les houles cycloniques, la remontée du niveau de la mer, et la vétusté des logements de certains quartiers de bord de mer expliquent en partie ces politiques de réhabi-

litation et de recasement. C'est pourquoi, certains aménageurs et maires s'orientent vers une nouvelle conception du bord de mer qui deviendrait un glacis de protection des populations littorales. Tout ceci nécessite du temps et sans doute quelques autres tempêtes... mais la réflexion est entamée. Ailleurs, c'est le développement économique et la nécessité de s'ouvrir à la croisière qui est à l'origine de la dynamique de gentrification. Cependant les centres-villes ne retrouvent pas l'animation des quais d'antan ni leur place économique.

Ainsi libérées, les plages sont réinvesties par des associations de quartier ou sportives. La plage illégalement occupée devient ouverte à tous et l'affaire de tous. Cependant, la multiplication des aménagements, des promenoirs et des restaurants de front de mer risque de banaliser ces espaces marins. Quels seront les repères de différenciation pour le croisiériste entre les fronts de mer artificiels de Castries, de Fort-de-France ou de Pointe-à-Pitre, de Trinité ou de Sainte-Anne ?

Enfin, on assiste avec le développement du grand Fort-de-France à l'essor démographique des communes qui ont peu ou pas de façade littorale. Les terrains plats plus nombreux, les Plans de Prévention des Risques moins contraignants, les prix de l'immobilier et du foncier plus raisonnables expliquent cette évolution qui préfigure sans doute de nouvelles dynamiques s'opposant à la saturation littorale et à sa gentrification.

BIBLIOGRAPHIE

- ABENON L-R., *L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1996, 155 p.
- CHIVALLON C., *Espace et identité à la Martinique. Paysannerie des mornes et reconquête collective, 1840-1960*, Paris, CNRS Éditions, 1998, 289 p.
- DESSE M., SAFFACHE P., *Les littoraux antillais : des enjeux de l'aménagement à la gestion durable*, Ibis Rouge, Paris, 2005, 116 p.
- DESSE M., *Les littoraux de la Caraïbe insulaire, des territoires en mutation*, Vol. II, HDR, Université de Paris IV-Sorbonne, 2004, 286 p.
- DESSE M., « Martinique et archipel guadeloupéen, de l'utilisation irréflectée à la gestion durable des zones naturelles marines », *Les outre-mers et le développement durable*, Saffache P. (dir.), Paris, Aménagement et nature, n° 143-144, 2001-2002, p. 83-95.
- DESSE M., *Les fronts de mer : supports urbanistiques et touristiques en Guadeloupe et Martinique*, Paris, Terres d'Amérique n° 3, Karthala, 2001, p. 343-353.
- DESSE M., *Acteurs et dynamiques spatiales insulaires depuis la départementalisation en Guadeloupe*, Martinique, Réunion, Villeneuve d'Ascq, Thèse de Doctorat de géographie, Université Paul Valéry, Montpellier, Presses Universitaires du Septentrion, 1995, 409 p.
- La Martinique de Moreau du Temple, 1770, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, Paris, préf. C. Bousquet, M. Pelletier, D. Bégot, 1998, 97 p., 48 planches.
- Le Grand G., *L'aménagement urbain du littoral nord-ouest de la Martinique*, TER, Université de Bretagne Occidentale, 2001, 200 p.
- LÉONE F., « Implications territoriales et socio-économiques des menaces naturelles en Martinique : une approche spatiale assistée par SIG », Actes du colloque *Les Départements Français*

d'Amérique à l'aube du XXI^e siècle : leur développement économique et social, M. Burac et M. Desse (dir.), Paris, Terres d'Amérique n° 4, Karthala, 2002, p. 311-326.

MARTOUZET D., 2001, *Fort-de-France ville fragile ?*, Paris, Anthropos, Economica, 2001, 259 p.

SAFFACHE P. (dir.), NICOLAS F., *Tourisme et environnement : l'exemple du littoral méridional de la Martinique*, Paris : Éditions Publibook Université, Coll. « Sciences Humaines et Sociales », Série Aménagement et Environnement, 2004 [1], 114 p.