



HAL
open science

Les villes de la Caraïbe et la mer

Michel Desse

► **To cite this version:**

| Michel Desse. Les villes de la Caraïbe et la mer. Etudes Caribéennes, 2005, 2, pp.51-67. hal-01174354

HAL Id: hal-01174354

<https://hal.science/hal-01174354>

Submitted on 9 Jul 2015

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.

DESSE M, (2005). Les villes de la Caraïbe et la mer. Etudes Caribéennes n°2, Publibook Université, Paris, pp 51- 67.

« Des villes hautes s'éclairaient sur tout leur front de mer et par de grands ouvrages de pierre se baignaient dans les sels d'or du large.

... C'est brise de mer à toutes portes et mer à bout de toutes rues, c'est brise et mer dans nos maximes et la naissance de nos lois »

Saint-John Perse, Amers

La liaison entre les villes de la Caraïbe et la mer semble banale et évidente. Le Malécon de La Havane, ce long boulevard battu par les vagues, haut lieu de sociabilité, ou encore la vieille ville de San Juan de Puerto Rico sont les modèles des liens qu'entretiennent les grandes villes antillaises et la mer.

Pourtant les contre-exemples sont tout aussi nombreux. A Port-au-Prince, le bord de mer est devenu au fil des années de misère le dépotoir d'une ville incontrôlable. Dans les Petites Antilles, les fronts de mer s'artificialisent et se séparent des villes par des parkings, des boulevards et des enrochements ou des murs de protection comme à Roseau. Les nouveaux bassins portuaires et les nouvelles zones industrialo-portuaires sont construits en périphérie des capitales insulaires. Les fronts de mer connaissent donc depuis 20 ans des dynamiques territoriales spécifiques entre éloignement et réintégration dans les centres-villes, entre paupérisation et gentrification.

Après avoir rappelé le temps de la fusion entre les villes et la mer, nous analyserons les causes de l'éloignement des ports et les formes d'occupation du littoral durant les années 1970. Les phénomènes de réhabilitation de certaines fonctions portuaires ciblées, essentiellement axées vers le tourisme de croisière et les phénomènes de gentrification qui les accompagnent permettront de dégager les nouvelles perspectives d'aménagement des fronts de mer.

1 Le temps de la fusion entre les villes et la mer.

Les principales villes des Antilles sont toutes des ports et cela depuis leur création au XVIIème 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 et la ville se présente comme une interface vecteur de la maritimité. La ville de la plantation par ces entrepôts est donc ouverte au large et au cabotage.

1.1 Les fonctions portuaires.

Depuis le XIXème siècle et au début du XXème siècle, les fonctions portuaires se spécialisent dans l'entreposage commercial tourné vers l'exportation de matières premières, surtout agricoles et vers l'importation de produits manufacturés en provenance des métropoles coloniales. Le cabotage, très utilisé pour acheminer les productions et les personnes ainsi que les lignes transatlantiques de passagers complètent ces fonctions portuaires.

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 et la bourgeoisie marchande d'une part et les marins étrangers d'autre part. 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 cinquante pas géométriques accueillent aussi une population maritime et cosmopolite, constituée de dockers, de marins, d'armateurs, d'artisans de la réparation navale et de prostituées.

Tout au long du XIX^{ème} siècle, on assiste à un mouvement de concentration des activités maritimes et au renforcement des villes portuaires principales. Ainsi en Haïti, chaque habitation importante disposait de son propre embarcadère durant la période d'occupation française, les navires transitaient parfois directement vers la France. Cependant à la fin du XIX^{ème} siècle, les villes de province (Miragoane, Jacmel, Port-Liberté, Cap-Haitien), concentrent les trafics maritimes de leurs régions assurant leur richesse et leur autonomie vis-à-vis de la capitale Port-au-Prince qui ne domine pas réellement le pays. Les petits embarcadères privés perdent leur utilité. C'est ainsi la fin du trafic maritime de plantation. Une seconde étape de concentration du trafic maritime permet l'affirmation de Port-au-Prince comme capitale économique durant l'occupation américaine (1915-1934). La crise mondiale des années 1930, accélère ce processus. Ainsi le port caféier de Jacmel entamera définitivement son déclin à la fin des années 1930.

Dans les Petites Antilles, on constate les mêmes phénomènes de concentration. Les premières villes portuaires situées en côte-sous-le-vent comme Saint-Pierre, Basse-Terre connaissent la concurrence de sites nautiques plus favorables (Pointe-à-Pitre ou Fort-Royal qui deviendra Fort-de-France). Ces villes qui proposent de meilleures conditions nautiques sont aussi implantées sur des zones planes permettant l'essor des agglomérations.

A la Martinique, l'explosion de la Montagne Pelée en 1902 a accéléré un processus qui était déjà amorcé (ABENON L.R 1996). En effet dès la moitié du XIX^{ème} siècle, Fort-de-France captait déjà le trafic des navires à vapeur et des voiliers mixtes. Le déclin des cultures spéculatives de café et de cacao accélère aussi le déclin du port de Basse-Terre en Guadeloupe. Ces cultures seront remplacées par la banane et ce port deviendra très vite spécialisé dans ce négoce bananier sans s'adapter aux nouvelles relations transatlantiques.

De nouvelles fonctions portuaires apparaissent durant le XIX^{ème} et le XX^{ème} siècle entraînant une hiérarchisation des villes portuaires au sein de chaque île et entre les îles.

Les villes principales concentrent ainsi les fonctions industrielles. A Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre des sucreries occupent le bord de mer comme l'usine Darbousier à Pointe-à-Pitre. A La Havane, la vieille ville s'étend au rythme de la prolongation des quais, mais dès le XVIII^{ème} siècle, « le port et les installations afférentes s'individualisent de la cité »(Hellequin P,1994), les entrepôts et les industries remplacent les fonctions résidentielles habituelles.

Ces villes portuaires deviennent aussi des ports-relais pour embarquer la cargaison de charbon nécessaire à la traversée. Certains ports occupent une situation géostratégique au sein des différents empires coloniaux. Le port de Castries, spécialisé dans le stockage du charbon pour les colonies britanniques des West Indies, devient une escale indispensable pour les navires à vapeur. Les autres ports secondaires de Sainte-Lucie sont alors peu à peu désertés par le trafic international. Fort-de-France, est aussi un port charbonnier important pour les compagnies maritimes françaises.

Au XX^{ème} siècle, les villes capitales concentrent davantage les trafics portuaires. La maritimité de ces villes s'intensifie à mesure que se développe le trafic maritime. Le nombre d'employés des ports augmente puisque les manœuvres de chargement et de débarquement restent manuelles. A Fort-de-France comme à Castries, les files de femmes portant les paniers de charbon s'allongent. Les villes maritimes pourvoyeuses d'emplois attirent alors les ruraux.

1.2 Le littoral un espace libre pour accueillir les ruraux.

Après l'abolition de l'esclavage, certains affranchis, sans titre de propriété, investissent les littoraux bordiers des bourgs et des villes portuaires. Ce phénomène s'amplifie avec les poussées de l'exode rural à partir des années trente et surtout cinquante. Ces populations défavorisées s'installent le long des plages et en bordure des falaises. L'habitat, précaire à l'origine, se durcifie avec les années.

Castries attire alors les paysans pauvres de Sainte-Lucie qui s'installent autour du port de commerce à l'Ouest du centre-ville et en fond de baie. Fort-de-France attire aussi les ruraux et de véritables quartiers apparaissent sans plan d'aménagement à Texaco au Nord du centre-ville et au Carénage autour du port de commerce. En fait ces quartiers suivent l'extension portuaire. A Pointe-à-Pitre, la ville coloniale et les quartiers populaires du Carénage, de cour Zamia se construisent au Sud de la Darse et le quartier de Bergevin enserre le port au Nord.

Durant le XIX^{ème} siècle et jusqu'aux années 1930, les centres-villes et certains quartiers proches, conservent une population citadine de souche et des classes sociales aisées. Cela explique la richesse du patrimoine architectural des années 1930. Une certaine ségrégation spatiale apparaît cependant puisque les bourgeoisies locales se regroupent dans des quartiers proches des centres-villes saturés (Clairière, Bellevue à l'Ouest du centre-ville de Fort-de-France). A La Havane, les quartiers centraux deviennent répulsifs pour la bourgeoisie et les classes moyennes qui s'installent à l'ouest de la vieille ville intra-muros. Les plus indigents restent, entraînant une surdensification du bâti, une saturation des réseaux, et l'augmentation de la pauvreté. Une nouvelle ségrégation sociale et spatiale s'instaure. C'est également durant l'occupation américaine que les quartiers bourgeois se construisent sur les hauteurs de Port-au-Prince, avec les maisons en gingerbread du quartier de Bois-Vernas.

Cette différenciation spatiale apparaît aussi au niveau économique. Les quais historiques concentrent toujours les vieux entrepôts des anciennes maisons commerciales qui se spécialisent dans le négoce et les transactions commerciales. Au contraire les fonctions de stockage et les installations industrielles suivent les extensions portuaires. Ainsi entre les années 1930 et les années 1950, à Fort-de-France, les ports de commerce et de guerre se coupent de la ville coloniale contrairement aux quartiers populaires comme Volga Plage et Sainte-Thérèse qui s'édifient en bordure du port de commerce et suivent son extension. Des entrepôts et des fabriques occupent encore le bord de mer de la Pointe Simon, mais c'est la fin d'une époque. Le front de mer de la baie des Flamands, la Pointe Simon, la rivière Madame n'accueillent plus que des embarcations de petite taille comme les voiliers et les navires de cabotage, les embarcations de pêche.

1.3 Des quartiers animés.

De 1950 à 1960, le port demeure encore physiquement intégré à la ville. Les importations augmentent et par conséquent le trafic maritime. La faible mécanisation nécessite encore un grand nombre de dockers et toute une série d'activités annexes (petite restauration, transporteurs, manutentionnaires, grossistes). La proximité des voiliers de cabotage, des cargos modernes et des paquebots transatlantiques renforce l'image de villes tournées vers la

mer. Les bateaux à quai sont nombreux et restent longtemps en escale puisque les moyens de manutention sont modestes. Les entrepôts et les marchés prolongent l'animation des quais à l'intérieur des villes. C'est la maritimité de Fort-de-France décrite par Raphaël Confiant dans « Ravines du devant-jour » ; « *Le Bord de Mer recèle à foison d'odeurs profondes et agréables : celles de la morue salée d'abord, livrée dans de larges caisses en bois blanc marquées « Saint-Pierre-et-Miquelon » ; celles de la pomme de terre et des oignons-France, souvent légèrement pourris, qui s'entassent dans des sacs grisâtres percés de trous. Tu ne déesses d'admirer les torsos d'ébène à moitié nus des djobeurs, ruisselants d'une sueur couleur de nacre, qui s'emploient à rouler sur des planches des barriques de viande salée, lesquelles imprègnent l'atmosphère d'une acreté très virile. A la porte de chacun des commerces se tient un Grand Blanc qui, en bon maître de céans, active de la voix le travail des nègres, tantôt les réprimandant tantôt les flattant.* »

A La Havane, les quartiers portuaires se densifient et se paupérisent et la fusion s'opère entre les fonctions résidentielles, d'entrepôts et d'industrie. Ces quartiers se marquent aussi par leur fonction récréative et connaissent une grande animation nocturne. Tout un petit peuple parfois interlope vit ce rapport étroit entre le port et la cité. Cette animation portuaire entraîne le départ des classes bourgeoises qui s'installent à l'Ouest du vieil Havane dans les quartiers de Centro Habana et de Vedado.

2 Les années 1960 : le temps de la séparation.

Durant les années 1960 à 1970, le mouvement de concentration portuaire se poursuit et les premiers sites portuaires sont abandonnés ou peu modernisés. L'évacuation du Sud de la Basse-Terre en 1976, du fait de l'éventualité d'une menace volcanique est ainsi fatale au port qui n'est pas équipé depuis pour accueillir les porte-conteneurs. Les ports de Portsmouth à la Dominique, de Saint-Pierre, Trinité et le Robert à la Martinique sont également abandonnés parce qu'ils ne peuvent pas accueillir des cargos de fort tonnage et à fort tirant d'eau.

Dans les ports principaux, les activités industrielles, portuaires et de commerce de gros se séparent de la ville. Le nouveau port de commerce de Woodbridge Bay est ainsi construit à quatre kilomètres au Nord de Roseau à la Dominique. Le port autonome de Jarry est creusé en face de l'ancien site portuaire de Pointe-à-Pitre en 1975. A La Havane, le port se transforme in situ en zone industrialo-portuaire pour la transformation des produits bruts, mais dans les années 1970 de hauts murs séparent le port de la ville.

La révolution du conteneur accélère aussi la concentration portuaire et la spécialisation des quais 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 vastes et plats ; il devient parfois nécessaire de délocaliser les nouveaux ports séparant ainsi le port de la ville.

2.1 Les zones industrialo-portuaires.

Ainsi les villes et leur port se séparent progressivement et s'éloignent géographiquement. A Fort-de-France où la proximité spatiale reste encore réelle, le port est enclos et interdit de circulation pour les non-usagers des lieux. A Pointe-à-Pitre, le port de Jarry est un autre monde, isolé de la ville.

En Guadeloupe, le nouveau site portuaire choisi par les services de l'équipement est situé en face de Pointe-à-Pitre au fond du Petit-Cul-de-Sac-Marin à Jarry. Le nouveau port assure 90% du trafic de marchandises. C'est depuis 1975, le seul port autonome des D.O.M. Les

infrastructures portuaires comprennent 17 postes à quai d'une profondeur d'eau de 8.5 mètres, de trois postes spécialisés pour le vrac (produits minéraliers, agro-alimentaires), de trois postes spécialisés pour les porte-conteneurs (10.5 mètres de profondeur) et de trois portiques de 40 tonnes dont un aux normes over panamax et enfin de deux postes pour les cargos conventionnels et rouliers. Ces différents postes spécialisés s'étendent sur 2 300 mètres de quai.

Depuis 1984, le Port Autonome de Pointe-à-Pitre tente de développer les relations régionales et de devenir un centre Euro-Caraïbe d'activités (C.E.C.A.) avec des connexions accrues entre le port, l'aéroport du Raizet et le parc industriel de Jarry. Enfin le Port Autonome bénéficie depuis 1986 d'un régime douanier spécifique de magasins francs, complété en 1991 par un statut dit de "zone franche communautaire". La zone industrielle et commerciale portuaire couvre 100 hectares sur deux sites, la Zone de Commerce International (ZCI) contiguë aux installations portuaires du terminal de Jarry et le Domaine Industriel et Commercial (DIC) au cœur de la zone industrielle et commerciale de Jarry. C'est le premier pôle économique de l'île qui regroupe sur 400 hectares plus de 800 entreprises. La ZCI est une plate-forme logistique pour les échanges entre l'Europe, la zone Caraïbe et les Etats-Unis.

La zone industrielle et commerciale portuaire bénéficie d'un régime douanier particulier et de magasins francs qui permettent aux entreprises de bénéficier d'un dispositif de stockage en suspension de droits et de taxes pour la distribution de leurs marchandises et leur réexpédition sur le marché international. Cette zone de commerce international de 20 hectares est équipée de hangars de 2350 m² pour le stockage. Enfin depuis 1994, l'ensemble est animé par un centre de commerce international de 4000m² de bureaux, affilié au réseau mondial des World Trade Centers.

Le trafic global du port de **Fort-de-France** s'élève à 2.8 millions de tonnes de marchandises en 2000, ce qui place 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. Depuis le décret du 26 août 1953, l'exploitation du port a été confiée par l'Etat à la chambre de commerce et d'industrie de la Martinique sous la forme de concession.

La rapide croissance des différentes activités a conduit les autorités portuaires au début des années 1960, à adopter un schéma directeur général de développement. Le port compte actuellement 46 hectares de terre-pleins dont 16 au terminal de la pointe des Grives, 20 000m² de hangars couverts. Un 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.

Le port de commerce compte 2500 mètres de quais de 5 à 11 mètres de profondeur. Le quai des grands cargos et celui de l'Hydrobase accueillent le trafic conventionnel et les céréales (silo de stockage sur le quai de l'Hydrobase). Un poste Roll on\ Roll of complète l'ensemble. Le terminal à conteneurs actuel, long de 418 mètres, est équipé de trois portiques PACECO d'une capacité de levage de 40 tonnes.

Le terminal à conteneurs de la Pointe des Grives permettra d'accueillir le long de 460 mètres de quai, trois navires simultanément, dont deux porte-conteneurs de la nouvelle génération. Une extension de 540 mètres de quai est prévue. Trois portiques low profile de type over panamax permettant le transbordement de conteneurs de 40 à 70 tonnes équipent l'ensemble qui sera en service à la fin de l'année 2002.

Entre ces deux dalles à conteneurs, l'appontement pétrolier et minéralier accueille les navires de 120 000 tpl, qui transportent des hydrocarbures lourds, des clinkers et des constituants d'engrais en vrac.

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.

A la mise en service du terminal à conteneurs de la Pointe des Grives en 2002, le port connaîtra des réaménagements. Le quai ouest spécialisé dans le trafic passagers interîles sera réaménagé et ouvert sur le centre-ville, le trafic de croisière occupera les quais des Tourelles et de l'Hydrobase qui seront libérés et dont l'activité sera transférée à la Pointe des Grives. Des projets urbanistiques vont ouvrir ces quais sur la ville et en feront, si possible, un quai de croisière tête de ligne. Fort-de-France sera ainsi le départ de circuits de croisières dans la Caraïbe.

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.

2.2 Des ports éclatés, à terminaux spécialisés.

Les autres ports des Petites Antilles connaissent la même tendance à la distanciation entre la ville et les terminaux portuaires. Les ports perdent leur unité au profit de terminaux spécialisés, isolés les uns des autres. Cela s'explique en partie par la spécialisation des navires (pétrolier, porte-conteneurs, minéralier), par l'utilisation massive des conteneurs qui nécessitent des portiques de levage et une dalle de stockage. Enfin, les paquebots de croisière évitent en général les bassins des ports de commerce. Ils sont souvent les seuls à animer les quais du centre-ville.

A **Roseau**, les activités portuaires s'échelonnent sur huit kilomètres. Roseau conserve les appontements des paquebots, la liaison des passagers interîles et le port de pêche. A quatre kilomètres au Nord, le port de Woodbridge Bay construit en 1974 accueille le trafic de marchandises avec 300 mètres de quai, une dalle à conteneurs (les navires doivent utiliser leurs propres grues pour débarquer les boîtes), des hangars portuaires et un hangar à banane. Le terminal à hydrocarbures est installé à Canefield, à huit kilomètres au Nord de Roseau.

A **Castries**, le port de commerce se localise à l'Ouest du centre-ville qu'il borde, avec un trafic de près de cinq millions de tonnes, essentiellement en conteneurs. Le centre-ville accueille les paquebots de croisière ainsi que le trafic passagers interîles. Au Nord, en face du centre ancien, la pointe Séraphine possède aussi trois terminaux de croisière. La baie de Castries dispose d'un port de plaisance : la marina de la pointe de la Vigie et d'un port de pêche à Trou Garnier. Enfin, à Cul-de-Sac, situé à huit kilomètres au Sud de Castries, se situe l'impressionnant terminal pétrolier et ses quinze immenses cuves de stockage qui constituent un dépôt stratégique pour l'île et les Etats-Unis d'Amérique.

A **Port-au-Prince** qui est le principal port d'Haïti malgré un trafic modeste, on note la même dispersion. Le port international est situé au Nord-Ouest du centre des affaires et s'étend sur 18 hectares. Il comprend deux appontements de 1250 mètres, deux plates formes RO-RO, un quai pour les bateaux de croisière et enfin deux hangars et deux aires de stockage. La dalle à conteneurs se situe au Nord.

Le terminal des Varreux construit en 1980 permet de recevoir des produits en vrac et des produits pétroliers. Enfin le terminal de Thor à Carrefour construit en 1930, est spécialisé dans les produits pétroliers. Deux zones de stockage et à vocation industrielle accompagnent la fonction portuaire traditionnelle ; d'une part la zone industrielle située entre le port international et la cité Soleil et d'autre part le centre de stockage des hydrocarbures à Carrefour.

Port-au-Prince est aussi le principal port de cabotage de la république avec le wharf de la Saline situé au Nord du port international, qui accueille le cabotage à voile et à moteur pour la ligne Port-au-Prince/Jérémie. Le wharf de la cité Soleil est destiné au cabotage à voile en provenance des villes côtières et de l'île de la Gonave.

2.3 Les littoraux pétroliers.

Aruba, Curaçao et Bonaire sont devenus de grands centres de raffinage des hydrocarbures en provenance du Venezuela dès 1930 et du monde entier depuis 1970. Les grandes sociétés Exxon, Texaco, Esso, Shell ont toutes exploité ces sites qui, aujourd'hui, sont en mutation.

Ces îles possèdent des ports naturels en eau profonde, faciles d'accès aux grands pétroliers. Le pétrole raffiné est ensuite acheminé vers les ports de la côte Est des USA sur des pétroliers n'excédant pas 100 000 tonnes (Burac M, p1320). Il n'y a cependant pas toujours un lien entre la ville et le port, il s'agit de quais spécialisés souvent isolés des centres urbains.

A Curaçao, un quai spécialisé devient opérationnel à San Nicolas en 1970 et un grand centre de transbordement est construit à Bullen Bay en 1981. A cette époque, la capacité des 61 réservoirs s'élevait à 17 750 000 barils. Six pétroliers y déchargeaient simultanément. On retrouve le même type de terminaux de transbordement à Bonaire même s'ils sont aujourd'hui comme à Curaçao, sous-employés.

A Trinidad, l'exploitation off shore du pétrole et du gaz a fixé une importante industrie de raffinage sur les littoraux ouest de l'île à l'écart des principaux centres urbains, à Goodrich Bay, Point Lisas, Pointe-à-Pierre et le long de la péninsule du Sud à Brighton et à Point Fortin.

Comme dans les îles néerlandaises, les industries de raffinage importent du pétrole du Moyen Orient, du Nigéria, du Vénézuéla... En l'an 2001, l'exploitation des hydrocarbures constitue plus du quart du PIB de Trinidad et Tobago. L'Etat est aujourd'hui le troisième exportateur mondial de méthanol. Une usine de liquéfaction de gaz naturel pour approvisionner les marchés espagnols et américains a été ouverte en 2000, à Point Fortin, à trente kilomètres de la ville de San Fernando. La compagnie nationale Petrorin a signé un accord avec trois compagnies européennes, British Gaz, AGIP et Demines pour l'exploitation de l'immense gisement de gaz Hibiscus, au large de la côte Nord de Trinidad. Pour l'ensemble de ces littoraux pétroliers, il existe bien une séparation entre la ville et le terminal de traitement et d'exportation.

2.4 Les littoraux accaparés.

Finalement, dans les années 1970, les villes tournent 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 touristique grandissante : le tourisme de croisière.

Ainsi dans l'ensemble des Antilles, les littoraux urbains sont-ils suraménagés et dégradés au niveau esthétique mais aussi par les activités qui ne sont pas en lien direct avec le littoral (abattoirs, habitat sur le haut de l'estran, quartiers insalubres, zones industrielles et traitements de produits toxiques). Le littoral de Port-au-Prince présente l'aboutissement de l'emprise anthropique avec certains quartiers littoraux comme la Cité Soleil qui dépasse 300 000

habitants. Ces quartiers insalubres engendrent des pollutions de toutes sortes et entraînent des pressions et des conflits avec les populations littorales traditionnelles. Ailleurs dans les Petites Antilles, la détérioration paysagère et la difficulté d'accéder à la mer sont vivement critiquées par les classes sociales aisées. Des espaces de non-droit apparaissent aussi avec des trafics illicites de drogue, de prostitution et posent des problèmes de sécurité. Enfin, les villes et la mer, les villes et le port se sont séparés et ne communiquent plus. Le développement de terminaux spécialisés, de plus en plus éloignés des centres-villes, a largement contribué à cette rupture. Le littoral connaît des formes d'occupation diverses liées aux différentes fonctions urbaines.

Depuis les années 1960, l'exode rural se poursuit et les littoraux accueillent les nouveaux citadins. Dans les quartiers les plus anciens, l'habitat se durcifie et s'organise. Il s'agit des quartiers du Carénage à Pointe-à-Pitre, de Volga-Plage, de Texaco et de la Pointe-des-Nègres à Fort-de-France. Ce sont des zones d'habitats insalubres plus ou moins durcis sans plan d'urbanisme déterminé. A côté des pêcheurs et des métiers de construction et de réparation navales, d'autres activités se sont développées comme la réparation automobile, la récupération et la vente de pièces détachées, la fabrication de charbon de bois. A ces activités visibles par les déchets qu'elles engendrent, se mêlent toute une gamme d'économies parallèles, de trafics en tout genre et de prostitution.

Au Nord de Roseau, les quartiers de Goodwill et de Fond-Collet sont en pleine extension. Si on note une amélioration de l'habitat surtout sur les pentes de Fond-Collet, la bordure littorale est encore occupée par des petites cases de pêcheurs. Certains commerces et restaurants apparaissent aussi.

Le littoral de Port-au-Prince est lui aussi très densément peuplé. Il concentre les bidonvilles et les quartiers populaires comme la cité Soleil au Nord de l'agglomération, les cités l'Eternel et Liberté au Sud du centre des affaires et le quartier de Carrefour situé à l'Ouest. Il s'agit de quartiers qui regroupent plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

Cette occupation du littoral n'est pas fonctionnelle et s'explique davantage par la recherche de terrains libres de construction par les populations indigentes. Ainsi cette urbanisation spontanée handicape-t-elle l'utilisation rationnelle du bord de mer. Ces différents quartiers ne sont pas desservis par des réseaux d'évacuation des effluents, ni par un service de ramassage des déchets. Dans ces conditions, la mer et les ravines sont perçues comme des espaces libres pour entreposer les détritiques. Ces quartiers littoraux génèrent de très graves pollutions marines dont les influences se répercutent à l'ensemble de la baie.

A l'ouest de Carrefour, à l'opposé des bidonvilles, une zone résidentielle se développe en bord de mer avec quelques hôtels, dancings et grandes villas.

Toute une série d'infrastructures qui ne sont pas directement liées au littoral occupent aussi les fronts de mer urbain. Les boulevards de bord de mer constituent une première forme d'aménagement du littoral. A Roseau, le bord de mer est séparé de la ville par un large boulevard, ainsi que le fond de la baie de Castries. A Port-au-Prince, le boulevard H.Truman et certains ministères et ambassades suivent le tracé de la côte ce qui entraîne une rupture entre la ville et la mer. Seul le Malecon de La Havane est à la fois un boulevard et une promenade très fréquentée de trois kilomètres le long de la mer entre l'embouchure de l'Almendares et le Castillo de San Salvador de la Punta, un autre boulevard et des jardins bordent la baie de Carenas jusqu'au Castillo de la Real Fuerza qui marque le début du port de La Havane.

Les friches industrielles et les parcs de stationnement constituent une seconde forme d'utilisation du littoral. A Basse-Terre, le marché et la gare routière occupent le bord de mer,

de même que la gare des taxicos de la Pointe-Simon à Fort-de-France. La friche industrielle que constitue l'usine Darbousier annexe le sud de la Darse de Pointe-à-Pitre.

Les terrains militaires occupent aussi les littoraux centraux, comme le fort Saint-Louis, construction de type Vauban, à Fort-de-France, véritable éperon séparant le port de commerce du front de mer qui borde le centre-ville. La Savane, ancien glacis militaire devenu parc urbain ouvre sur la mer sans vraiment prendre la forme ni la fonction de promenoir.

Enfin une dernière forme d'occupation du front de mer apparaît par le biais des ouvrages de défense contre la remontée généralisée du niveau des océans. A Roseau, le port de pêche et le local des pêches se transforment en véritable casemate. Les fenêtres du rez-de-chaussée sont murées et l'ensemble est protégé par de hauts murs en béton.

Consécutif à la dégradation des paysages littoraux urbains, un mouvement récent de réappropriation de la mer apparaît dans un grand nombre d'agglomérations littorales, capitales insulaires, mais aussi villes secondaires et villages littoraux. Les municipalités œuvrent pour reconquérir le bord de mer, afin de retrouver le décor paysager, de le rendre à l'ensemble des communautés insulaires mais aussi d'attirer des touristes et des résidents aisés. Cette reconquête ne doit cependant pas s'opérer au détriment des activités fonctionnelles du littoral : la pêche, le commerce maritime, les loisirs.

3 la réhabilitation des fronts de mer et la récente ségrégation sociospatiale .

Après huit années de chantier, les travaux d'embellissement du front de mer de Saint-Pierre furent inaugurés en janvier 2002. Placette pavée de granite rose, bancs de granite gris, plantations d'arbres, fontaine, permettent d'achever la rénovation de la place Bertin. Au pied du fort, de nouvelles constructions apparaissent, achèvent l'unité visuelle du front de mer. Ces travaux d'embellissement des fronts d'eau urbains se rencontrent dans l'ensemble de la Caraïbe.

3.1 La rénovation des fronts de mer des villes-capitales.

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 1988 en Guadeloupe et 1991 à la Martinique, les municipalités de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France tentent de valoriser les fronts de mer. Ainsi, dans les deux villes, des projets de grande ampleur sont en cours, même s'ils tardent à prendre leur développement.

A **Pointe-à-Pitre**, le port autonome a transformé une partie des entrepôts et des quais en parkings pour les taxis. Le centre Saint-John Perse, face au quai d'accostage, regroupe des commerces de souvenirs, d'artisanat, de parfums, de marques françaises de vêtements. L'architecture créole, par les formes et les couleurs, veut apparaître comme un condensé de la Guadeloupe. Le centre-ville s'est aussi en partie, ouvert aux piétons autour de la Darse et par une rue piétonne entre les deux marchés traditionnels (marché aux épices et aux légumes).

Le front de mer devrait s'étendre dans les années à venir du centre Saint-John Perse au nord de la Darse jusqu'à la marina du Bas-du-Fort. La friche industrielle que constitue l'usine

Darbousier devrait être aménagée. Depuis 2001, les quartiers du Carénage et de la cour Zamia connaissent des transformations importantes puisque des zones d'habitat précaire sont détruites et remplacées par des logements collectifs.

A **Fort-de-France**, certains paquebots accostent encore dans 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 devrait accueillir la gare des taxicos, libérant ainsi en partie la place qu'ils occupent actuellement. La SEMAFF pilote une opération immobilière (bureau, 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 Hydrobase et des Tourelles pour accueillir de nouveaux paquebots. Enfin en face de la cité Dillon, le port de plaisance de l'Etang Z'Abricots sera entouré 800 logements.

A **Castries**, la municipalité a joué la carte de la modernité avec la construction d'immeubles de cinq à six étages aux façades vitrées. Les terminaux de croisière du centre-ville et de la pointe Séraphine s'ouvrent sur des centres de produits détaxés où l'on retrouve des magasins de marques internationales (vêtements, bijoux, parfums, alcools, cigarettes et quelques galeries d'art et de souvenirs). Le marché de la place à charbon a été réhabilité et reconverti en une zone de chalandise de produits de type souvenirs de la Caraïbe (vente de paréos, d'artisanat en calebasses, en noix de coco, échoppes de mode rasta, galeries de peinture).

A **Roseau**, le front de mer, coloré et modernisé ne concentre pas des magasins permettant de fixer les croisiéristes. Par contre des efforts ont été faits afin de rénover les façades du front de mer, mais aussi le vieux marché, situé au centre de la ville occupé par des commerces de souvenirs.

Au contraire, à **Kingstown** à Saint-Vincent, le front de mer n'a pas connu une réelle modification, ni dans sa fonction (le port de commerce occupe le centre-ville), ni dans son architecture. L'équipement commercial spécialisé pour les touristes est peu développé et se limite à quelques magasins climatisés de type bazar.

3.2 Les nouvelles formes de gentrification.

Le réaménagement des fronts de mer pour l'accueil des paquebots de croisière 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.

A Fort-de-France, à Castries, à Roseau la valorisation du front de mer s'accompagne de la construction d'immeubles (immeuble de la Pointe Simon) et par conséquent, de nouvelles classes sociales, moyennes et supérieures remplacent les classes populaires qui occupaient souvent sans titre de propriété les bords de mer. A Pointe-à-Pitre, de grands travaux de résorption de l'habitat insalubre sont en cours dans le quartier du Carénage. Il est possible que dans les années à venir, on assiste à une diffusion d'un habitat de standing comme celui qui entoure déjà la Marina du Bas-du-Fort. A Castries, le quartier de Queen's Lane qui jouxte le port de commerce, connaît aussi des opérations de réhabilitation et de rénovation.

Cette transformation sociale des quartiers s'accompagne aussi d'une densification de la population, puisque les bords de mer se paupérisaient et se dépeuplaient depuis une quinzaine

d'années. Les structures familiales se modifient et les nouveaux habitants sont souvent des couples sans enfant, ou des célibataires en activité qui disposent de revenus supérieurs. Les familles nombreuses et les jeunes inactifs sont refoulés vers des quartiers de RHI (Résorption de l'Habitat Insalubre), ou vers les squatts intra-urbains.

La gentrification se marque aussi par les activités tertiaires de plus haut niveau. A Castries, le fond de la baie était occupé par une zone d'habitat spontané et insalubre. Or ce quartier de Conway était traversé par la route reliant l'aéroport international et le centre-ville. Cet îlot de pauvreté où les maisons ne dépassaient pas 8m² ne correspondait pas à l'image que le gouvernement voulait donner. Cette zone a été en partie rasée et les habitants relogés au quartier Cicéron situé à cinq kilomètres au Sud de la ville. La place libre a permis la construction d'un parking et surtout l'édification de bâtiments de cinq étages en béton et en verre, accueillant des ministères, une banque, des assurances, nouveaux symboles de la rade de Castries. On retrouve la même dynamique sur le front de mer de Roseau.

A Port-au-Prince, une vaste opération de mise en valeur du front d'eau est en cours de réalisation. Les grandes places d'Italie et des Nations-Unies sont réaménagées, les micro-quartiers d'habitat insalubre littoraux sont détruits le long du boulevard H.Truman. Ce quartier accueille aussi les ambassades et certaines occupent le bord de mer (ambassade des Etats-Unis).

A La Havane, le centre historique est en réhabilitation, déclaré « patrimoine mondial » par l'Unesco qui y dénombre plus de mille édifices de haute valeur patrimoniale. La réhabilitation passe ici par une diminution de la population et la transformation des activités vers l'accueil des touristes. Tout ceci devrait connaître un formidable développement avec la fin de l'embargo américain. La Havane redeviendra alors une importante destination de croisière pour les paquebots en provenance de Miami. Le Malécon connaît aussi des phénomènes de gentrification puisque quelques immeubles d'une quinzaine étages ont été construits ces dernières années, rompant l'homogénéité du front de mer antérieur. C'est autour de l'hôtel Nacional que les nouvelles constructions sont les plus nombreuses.

Parfois des poches secondaires de gentrification apparaissent : autour du port de plaisance de Pointe-à-Pitre, à la Pointe des Nègres de Fort-de-France ou à proximité de la Pointe Séraphine à Castries. Cependant, en dehors de ces grands aménagements de prestige au centre des villes et des poches de gentrification secondaire, les littoraux urbains restent des territoires marrons très mal aménagés, avec des quartiers insalubres, des espaces mal organisés autour des gares routières, des marchés ; ils s'entourent encore d'économies parallèles.

Conclusion.

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. 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. 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 réhabilitation et de recasement. Certains aménageurs et maires s'orientent vers une nouvelle conception du bord de mer qui deviendrait un glacis de protection des populations littorales.

Le maire de Saint-Pierre propose que le front de mer soit occupé par des guinguettes; ainsi par houle cyclonique, les dégâts ne seraient que matériels. 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.

BIBLIOGRAPHIE

ABENON L .R (1996). L'activité du port de Saint-Pierre (Martinique) à la fin du XIX^e siècle. L'Harmattan, Paris, 155 pages.

CONFIANT R. 1993. Ravines du devant-jour. Folio, Gallimard, 251 pages.

DESSE M. (1995). Acteurs et dynamiques spatiales insulaires depuis la départementalisation en Guadeloupe, Martinique, Réunion. Thèse de Doctorat de géographie, Université Paul Valéry, Montpellier, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 409 pages.

DESSE M. 1996. L'inégale maritimité des villes des départements d'outre-mer insulaires. La maritimité aujourd'hui, Géographie et cultures, L'Harmattan, pp241-249.

DESSE M (2001). Les fronts de mer : supports urbanistiques et touristiques en Guadeloupe et Martinique. Terres d'Amérique n°3, Karthala, Paris, pp343-353.

HOLLY G (1999). Les problèmes environnementaux de la région métropolitaine de Port-au-Prince. Port-au-Prince, ouvrage collectif, Commission pour la commémoration du 250^e anniversaire de la fondation de la ville de Port-au-Prince, 234 pages.

MURAT C (2001). Aménagement et gestion du littoral de Port-au-Prince. Travail d'Etude et de Recherche (sous la direction de M.Desse), Université des Antilles Guyane, 126 pages.

PERON F, RIEUCAU J. 1996. La maritimité aujourd'hui, Géographie et cultures, l'Harmattan, 335 pages.

POTTER R.B. 1998. The Port of Spain urban corridor, Trinidad. A reader in caribbean geography. Ian Randle Publishers, Kingstown, Jamaica, pp 93-98.

