HAL
open science

L'enclave, une discontinuité littorale nécessaire dans les îles de la Caraïbe ?

Michel Desse

To cite this version:

Michel Desse. L'enclave, une discontinuité littorale nécessaire dans les îles de la Caraïbe ?. Les interfaces ruptures, transitions et mutations, Françoise pagney Bénito-Espinal, Nov 2005, Schoelcher, France. pp.305-319. hal-01203495

HAL Id: hal-01203495

https://hal.science/hal-01203495v1

Submitted on 23 Sep 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 (2008) L'enclave, une discontinuité littorale nécessaire dans les îles de la Caraïbe ? in Pagney F, Journées de géographie tropicale, Schoelcher, novembre 2005, Espaces Tropicaux n°19, Presses Universitaires de Bordeaux. Pp 305-319.

L'enclave, une discontinuité littorale nécessaire dans les îles de la Caraïbe?

Michel DESSE
Professeur de géographie
Université de Poitiers, UFR Sciences Humaines et Arts
Département de géographie
97 avenue du Recteur Pineau
86 000 Poitiers.
Géode Caraïbe
Migrinter, UMR Migrations Internationales, Espaces et Sociétés /CNRS 6588
Michel.Desse@mshs.univ-poitiers.fr

Résumé

Les enclaves, qu'elles soient touristiques, industrielles, commerciales ou environnementales semblent être l'aboutissement de politiques de gestion qui ont mené à la marchandisation des littoraux de la Caraïbe. Elles apparaissent au moment où les insulaires occupent et s'approprient ces rivages. Les enclaves constituent des discontinuités aux synapses étroitement fermées vers l'île et au contraire ouvertes sur l'économie globalisée.

Mots clés : Iles Caraïbe, enclave touristique, enclave industrielle, enclave environnementale, discontinuité, jeux d'acteurs.

Summary :Is the enclave a necessary litoral discontinuity in the Caribbean Islands ?

For a few years, Caribean population have discovered and have been using their seashores. However, because of the developpement of international tourism, the building of trading ports and the implementation of free trading zones, seashores are discontinuous access is often denied to local populations.

Keywords : *Caribbean Islands, trading port, free port, international hôtel, touristic enclave*

Avec la tertiarisation, les littoraux de la Caraïbe deviennent des espaces moteurs pour le développement économique et les aménagements qui l'accompagnent. La mer, d'abord recherchée par les touristes, l'est aujourd'hui aussi par les insulaires ; jamais la littoralisation n'a été aussi poussée aux Antilles. Dans le même temps, des processus de fermeture des littoraux apparaissent au profit des touristes internationaux, du commerce maritime, de la production industrielle. De même des quartiers privés littoraux voient le jour à l'instar des

dynamiques qui se développent dans les villes d'Amérique latine. La privatisation, la fermeture, l'enclave constituent ainsi des discontinuités, des frontières hermétiques à l'intérieur des îles. Leurs fonctions divergent et sont résidentielle, industrielle, touristique voire environnementale. Leur juxtaposition tend à morceler le linéaire côtier excluant les populations insulaires et riveraines du droit à la mer. Pourtant l'enclave est aussi grande ouverte à la globalisation de l'économie. Selon que l'on est pauvre ou riche, elle constitue donc une ouverture ou une fermeture. L'enclave qui est aussi a-spatiale, accompagne la mondialisation des sociétés et des économies mais constitue-t-elle pour autant une forme d'aménagement du littoral nécessaire pour le développement économique des îles ?

I - Les logiques d'ouverture et de fermeture des littoraux

Dès la prise de possession des îles par les puissances européennes, les littoraux ont accueilli les premières bourgades, les premières fortifications mais très tôt, avec le développement de l'économie de plantation, les îles se sont partiellement détournées de la mer pour adopter les valeurs de la terre reposant sur les cultures du caféier, du cacaoyer ou de la canne à sucre, sur l'habitation et le bien foncier.

Le littoral, glacis militaire

Le littoral devient source de menaces, répercussions lointaines des conflits européens et son utilisation se résume finalement à l'appontement permettant l'exportation des produits agricoles. Dans chaque île, les puissances coloniales transforment les rivages en glacis militaires, détournant ainsi les sociétés coloniales insulaires du rivage.

Dans les îles françaises, dès 1674, la bande côtière des « 50 pas du Roi » qui appartient au domaine privé de la couronne est instituée en réserve, libre de passage afin d'y construire des fortifications. Une exception est cependant faite à ce mouvement de fermeture puisque, dès l'origine, les artisans (pêcheurs, maçons et charpentiers) peuvent s'y installer. À partir de 1827, les « 50 pas du Roi » entrent dans le domaine public, devenant inaliénables. L'ordonnance organique de 1827 confisque les terres aux particuliers et promet de leur laisser la jouissance précaire et révocable de leurs biens. Avec la disparition de la monarchie, les « 50 pas du Roi » deviennent les « 50 pas géométriques » et s'étendent sur 81,20 m. De tels glacis entourent les différentes îles. Ainsi, la loi des « 100 pas du Roi » s'applique jusqu'en 1804 à Haïti : c'est une réserve domaniale de l'État non constructible, mis à part les ouvrages militaires et les aménagements nécessaires à la colonie.

Le littoral réceptacle de l'exode rural

À la suite des émancipations qui mettent fin à l'esclavage et surtout entre1930 et 1970, les populations indigentes investissent les littoraux fréquemment à proximité des agglomérations existantes. L'exploitation de la mer et de la mangrove permet souvent la survie et le pêcheur devient la figure emblématique et solitaire de l'utilisateur du littoral. Cette appropriation d'un territoire ouvert n'est pas revendiquée par l'Etat et est même encouragée par les municipalités qui manquent de réserves foncières. À Fort-de-France, Aimé Cézaire a ainsi encouragé et soutenu les habitants des quartiers d'habitat spontané de Volga Plage et de Texaco, qui ont construit sur les « 50 pas géométriques ». À la Dominique, après la Seconde Guerre mondiale et à la suite de l'effondrement du système de plantation, l'exode rural a été aussi important à l'échelle insulaire entraînant l'extension de Roseau, la capitale. L'extension

s’effectue par densification du front de mer et par une diffusion en profondeur au nord de la rivière de Roseau où les reliefs sont les moins accidentés.

Les fermetures ponctuelles

À partir des années 1970, les rivages constituent une interface ouverte aux impulsions locales (habitat spontané), ou exogènes (hôtels internationaux, zones portuaires, zones industrielles) et deviennent multifonctionnels. Ces aménagements en chapelet tendent alors à cloisonner le littoral d’autant que certaines enclaves se forment. L’hôtel « pieds dans l’eau » apparaît comme l’archétype de cette période, mais il n’est pas le seul type d’aménagement. Les îles se modernisent, nécessitant des infrastructures portuaires adaptées à l’accueil des porte-conteneurs, la modernisation de la pêche demande aussi la construction de ports. À la Dominique, les activités portuaires s’échelonnent sur 8 km. Roseau, la capitale, conserve les appontements des paquebots, la liaison des passagers interîles et le port de pêche. À 4 km au nord, le port de Woodbridge Bay, construit en 1974, accueille le trafic de marchandises avec 300 m de quai, une dalle à conteneurs, des hangars portuaires et un hangar à banane (Mario S.). Le terminal à hydrocarbures est installé à Canefield, à 8 km au nord de Roseau.

À Sainte-Lucie, le port de commerce de Castries se localise à l’ouest du centre-ville qu’il borde, avec un trafic de près de 5 millions de tonnes essentiellement en conteneurs (carte 1). Le centre-ville accueille les paquebots de croisière ainsi que le trafic passagers interîles. Au nord, en face du centre, la pointe Séraphine dispose aussi de 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 8 km au sud de Castries, se situe l’impressionnant terminal pétrolier et ses 15 immenses cuves de stockage qui constituent un dépôt stratégique pour l’île et les Etats-Unis d’Amérique.

De manière générale les zones d’activités, les ZIP, certaines pistes d’aéroport, les routes utilisent les terrains plats de bord de mer.

Le mouvement d’installation des populations indigentes se poursuit, mais chose nouvelle, les classes aisées investissent aussi le bord de mer dans un nouveau désir de rivages. À Sainte-Lucie, le linéaire côtier utilisé par les nouvelles constructions a triplé en vingt ans. Ces extensions constituent de véritables fronts de constructions qui s’étendent sur plusieurs kilomètres en fédérant à la fois le noyau villageois mais aussi des quartiers et des installations touristiques (de Gros-Ilet à Rodney-Bay et Pigeon-Point à Sainte-Lucie)

Ce qui marque l’utilisation actuelle des littoraux antillais, c’est l’extrême variété des aménagements, leur proximité et leurs fonctionnalités souvent opposées. Le sentier de randonnée prolonge la route littorale, le port de plaisance jouxte le port de pêche et s’entoure de logements, la ZIP borde une mangrove classée réserve naturelle. De manière concomitante, les usagers du littoral sont à la fois plus nombreux et divers. Au côté du traditionnel pêcheur, le touriste, le périurbain en quête de décors et de terrains de sports nautiques, le plaisancier, le surfeur ou l’amateur de plage constituent autant d’utilisateurs qui territorialisent certains lieux pour des temps précis mais irréguliers.

Ce passage d’un littoral ouvert, dont on se détourne et qui n’intéresse qu’une minorité de pêcheurs, à un rivage plein et cloisonné relève des dynamiques d’acteurs différenciés.

II - Les acteurs du cloisonnement

À cause des « 50 pas géométriques », les littoraux ont toujours été perçus comme un espace public, non approprié, donc ouvert à tous. Quelques enclaves stratégiques spatialement

limitées constituaient les seuls marqueurs du pouvoir de l'État. Depuis une trentaine d'années la puissance publique, l'État et les collectivités locales contribuent directement, mais aussi indirectement, à la création d'enclaves afin de permettre l'essor économique des îles. Les différents États de la Caraïbe ont souvent favorisé ces implantations littorales par des groupes industriels, financiers ou par des personnalités du pouvoir. Ainsi dès les années 1930, les grandes sociétés pétrolières Exxon, Texaco, Esso, Shell s'implantent dans les zones portuaires à Aruba, Curaçao et Bonaire afin de raffiner les hydrocarbures en provenance du Venezuela. Ailleurs, corruption et blanchiment d'argent ont également favorisé de nouvelles implantations le long des rivages. Dans la partie hollandaise de l'île de Saint-Martin, les mafias nord américaines et siciliennes, puis libanaises et turques ont ainsi largement investi dans les casinos et les programmes hôteliers. On peut penser que le blanchiment a aussi favorisé l'essor hôtelier de la partie française.

Les grands hôtels internationaux

Les grands hôtels « pieds dans l'eau » ont bénéficié des premières dérogations au moment des grands programmes de développement touristique menés dans les différentes îles. Il s'agit de grandes structures hôtelières, souvent à capitaux internationaux, qui disposent d'une étendue suffisante pour offrir les espaces nécessaires à la pratique sportive, à la restauration et à l'animation. De telles coquilles hôtelières ont été encouragées par l'État français dès les années 1960. Le Club Méditerranée « les Boucaniers » à Sainte-Anne de la Martinique a été construit en 1969 et accueille aujourd'hui 17 000 touristes par an. Il couvre 22 ha de cocoteraie sur la Pointe Marin, en bord de plage. Le village est constitué de bungalows d'une capacité totale de 630 lits, de deux restaurants, de trois bars, d'une boutique, d'un distributeur de billets de banque. Les activités sportives offertes sont variées avec sept courts de tennis, des terrains de beach volley, de basket, de football, d'aires de gymnastique, une base nautique où l'on peut pratiquer le ski nautique, la planche à voile, la plongée sous-marine. Le club organise ainsi les journées et les soirées de sorte que les clients n'aient pas besoin de sortir de cette coquille. À Haïti, certains hôtels internationaux vivent en camps retranchés, protégés par des gardes armés pouvant dépasser la cinquantaine, produisant leur électricité, possédant leur installation de traitement des eaux. Plus la différence de niveau de vie est élevée entre la clientèle et la population insulaire, plus la coquille est hermétique derrière ses murs protégés par des vigiles. Les sociétés hôtelières légitiment cette privatisation de la plage et de la mer par la nécessité d'assurer la tranquillité de la clientèle. Souvent l'État accepte cette césure territoriale pour des intérêts économiques évidents mais aussi afin d'éviter les contacts et la nécessaire altérité propre aux lieux touristiques. Quand la différence de niveaux de vie entre les touristes et les insulaires se réduit, le grand hôtel s'ouvre davantage aux élites locales et aux classes moyennes. La ségrégation raciale s'atténue mais demeure sociale.

Parfois, les installations hôtelières se juxtaposent formant une zone touristique enclavée. Dans les Grandes Antilles, les stations touristiques constituées d'ensembles hôteliers s'étendent et s'étalent plus largement. Ces aménagements sont encouragés afin d'y développer un tourisme de masse, source de devises.

Les stations balnéaires de Punta Cana à Saint-Domingue comme celles de Cayo Coco (archipel de Camagüey à Cuba) constituent les nouvelles zones touristiques de la Caraïbe, construites sur le modèle de Cancun au Mexique. À l'origine, les longues plages de sable blanc étaient bordées par des plantations de cocotiers qui alimentaient l'industrie du coprah et des cosmétiques. Les aménagements furent entrepris par les secteurs public et privé. La construction de l'aéroport international est ainsi une initiative privée à Punta Cana à Saint-Domingue, alors que les infrastructures ont été développées par l'État à Cuba. À Cayo Coco,

les plages s'étendent sur 22 km. Les grands hôtels internationaux installés dans la cocoteraie bordent la plage, juxtaposant leurs infrastructures sans vraiment créer une véritable région touristique intégrée au reste de l'île.

Jet set et bourgeoisies locales

Les particuliers constituent aussi des acteurs dynamiques des césures littorales. En effet, cette occupation du littoral acceptée par l'État est parfois copiée par les particuliers, souvent proches ou acteurs du pouvoir local ou encore appartenant à la *jet set* internationale qui privatise ainsi le bord de mer. À Haïti, la côte des Arcadins est privatisée et les villas emmurées bordent la mer sur près de 20 km. Les initiateurs de cet accaparement ont été la famille Duvalier, alors au pouvoir.

L'île Moustique située au nord de l'archipel des Grenadines est le second exemple de tourisme de luxe. En 1958, Lord Glenconner Colin acheta l'île, sans eau, ni route, et sans aéroport. En marchand de biens habile, il offrit 4 500 m^2 à la princesse Margaret d'Angleterre en cadeau de mariage. Elle y fit construire une villa luxueuse et y attira la *jet set*. Aujourd'hui l'île est devenue un parc tropical au gazon anglais et compte 120 villas luxueuses appartenant à des membres de la famille royale d'Angleterre et à des célébrités comme Mick Jaegger, David Bowie, Raquel Welch ou Jean-Luc Lagardère.

À une moindre échelle, les pointes du François, du Robert et certains îlets de la Martinique sont privatisés par les bourgeoisies locales et internationales. La proximité de la mer devient une valeur ajoutée, signe évident de la réussite sociale, alors que durant la période coloniale c'était l'habitat au sommet d'un morne, d'un promontoire qui marquait la domination. Le fait de s'enfermer face à la mer était et est un signe supplémentaire du pouvoir.

Ces enclaves se marquent souvent par une forte ségrégation sociale et raciale. Elles sont parfois créées par des étrangers, ce qui renforce le sentiment d'exclusion.

Les collectivités et les nouvelles juridictions littorales

Avec le développement de la société de consommation et l'augmentation des flux de transport maritime, les ports ont aussi connu une fermeture progressive.

Au XXe siècle, la maritimité des villes capitales s'intensifie en fonction du développement du trafic maritime. Le nombre des employés des ports augmente puisque les manœuvres de chargement et de débarquement restent manuelles. À Fort-de-France et surtout à Castries, les files de femmes portant les paniers de charbon s'allongent. Castries attire alors les paysans pauvres de Sainte-Lucie qui s'installent autour du port. À Pointe-à-Pitre, la ville coloniale et les quartiers populaires du Carénage jouxtent le port. L'usine sucrière Darbousier s'intègre en plein centre urbain à cette maritimité néo-industrielle (Desse,2001). Dans le contexte de globalisation des échanges, les différents Etats insulaires tentent de devenir un nœud indispensable entre le Pacifique, l'Amérique du Nord et l'Europe. Puerto-Rico, Kingston à la Jamaïque et Freeport aux Bahamas constituent les principales entrées, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Castries restent des ports secondaires. Lieux de vie et ouverts, ils sont peu à peu fermés aux populations pour des raisons de sécurité. Pour certaines îles, la zone franche commerciale constitue une source de revenus importante et la césure est encore plus forte avec le reste du territoire et l'enclave se matérialise alors par des murs, des entrées contrôlées.

Ailleurs, c'est le renforcement des prérogatives de l'État qui peut conduire à la constitution de zones privatisées. Pour faire face à l'actuel accaparement du littoral, l'État

français tente de faire respecter l'inaliénabilité du Domaine Public Maritime, par le biais de la Commission de validation des titres. Cette dernière renforce de manière indirecte certaines formes d'accaparement du littoral puisqu'elle renforce et légitime la propriété en bord de mer. Le riverain installé sur la plage devient propriétaire, certains s'entourent alors de murs rompant avec l'ouverture traditionnelle des lieux. La loi du 30 décembre 1996 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des « 50 pas géométriques » (81,20 m) dans les départements d'Outre-Mer conforte la loi littorale de 1986 en limitant les constructions aux zones urbanisées ou d'habitat diffus. Les occupants doivent prouver que la parcelle était construite avant le 1er janvier 1955 et occupée à usage d'habitation principale ou de bâtiment professionnel pour obtenir une cession à titre onéreux en fonction de la valeur vénale du terrain nu. La superficie du terrain est plafonnée à 500 m^2. Dans le cas d'un bâtiment à usage professionnel, la superficie du terrain ne peut excéder plus de 50 % de celle occupée par le bâtiment et les installations au sol. La commission départementale de vérification des titres valide les titres de propriété antérieurs au décret du 30 juin 1955 et établit les droits de propriété réels ou de jouissance si la personne requérante n'en possède pas avant le 1er janvier 1995. D'après la Direction Départementale de l'Equipement de la Martinique, près de 62 000 personnes seraient concernées et occuperaient le Domaine Public Maritime. Au Prêcheur, 70 % de la population communale habitent dans la zone des « 50 pas géométriques ». Cette situation est l'aboutissement d'une dérive (Desse,2004).

Les acteurs de la conservation du littoral

Les pouvoirs publics jouent aussi un rôle dans le cloisonnement du linéaire côtier en instaurant des aires de protection strictes. Le mouvement généralisé de littoralisation se marque par un aménagement parfois anarchique lié à l'accroissement des activités et des populations littorales. Sur ces espaces restreints, la gestion et la préservation des écosystèmes sensibles deviennent une nécessité. Les aires protégées se multiplient et si, dans la plupart des cas, il s'agit de limiter la pression anthropique, les constructions, la fréquentation touristique, la pression halieutique, dans certains cas, des zones de protection totale sont nécessaires pour permettre la régénération des milieux. Ces espaces apparaissent alors comme des enclaves sanctuaires de la nature, réservées à quelques scientifiques et soustraites au territoire insulaire. Les règlements apposés sur des pancartes et des gardes assermentés assurent le respect et la protection de ces zones contrôlées par les pouvoirs publics. (photo 1)

III - L'enclave, une forme d'aménagement littoral nécessaire ?

La nécessité de mieux gérer le littoral afin d'éviter les conflits d'usage entre les acteurs et le suraménagement a conduit à l'élaboration de plans d'aménagement afin d'établir la zonation des activités qui sont alors réglementées. Cependant ces espaces demeurent ouverts au reste de l'île. Ce n'est pas le cas des enclaves, qui constituent un territoire à part à l'intérieur de l'île, souvent créées par les pouvoirs publics locaux mais obéissant à des logiques exogènes tant du point de vue économique que social. Les synapses qui lient l'enclave au territoire insulaire sont étroites : l'entrée surveillée, la barrière, le gardien qui refoule ceux qui n'ont pas le pouvoir, la couleur ou la qualité d'entrer. Au contraire, l'enclave s'ouvre pleinement au marché mondial du tourisme, du commerce et des capitaux.

Les dynamiques sociales, ethniques, juridiques et psychologiques de l'enclavement

Ces enclaves nées de la globalisation et de la mondialisation de l'économie, sont aussi sociales et reposent sur l'exclusion sociale et souvent raciale. La Caraïbe est une région touristique majeure ; c'est aussi une aire d'accueil aux flux migratoires d'Américains et d'Européens auxquels se mêlent les migrants de retour des diasporas insulaires. Ces nouveaux arrivants accentuent les distorsions sociales par leur niveau de vie plus élevé et leur mode de vie hédoniste. Cette apparente et clinquante richesse transforme les regards des insulaires et favorise un certain mimétisme. Tout ceci contribue à creuser l'écart des revenus et finalement à juxtaposer, voire à faire s'entrechoquer des modes de vie qui s'opposent. Une minorité souvent d'origine internationale accapare certains territoires pour le profit ou les loisirs, copiée et enviée par la majorité qui tend à reproduire à son échelle, le mode de vie et d'habitat. Ainsi 1000m² atteignent 100 000 euros dans les communes touristiques de Martinique et de Guadeloupe contre 45 000 euros dans des communes rurales de la côte au vent. L'étroitesse territoriale, les contraintes environnementales ou liées à la prévention dans certaines zones à risques renforcent cette spéculation foncière et empêchent dans certaines petites îles, toute installation agricole. Ainsi dans certaines perles touristiques l'ensemble du foncier constructible atteint des valeurs irrationnelles (6 millions d'euros pour 3000m² à Saint-Barthélemy en mai 2007). Dans ces conditions, une partie de la population, plus ou moins importante selon les îles, survit dans un monde parallèle à leurs richissimes voisins.

Les politiques touristiques favorisent aussi la ségrégation sociospatiale quand les niveaux économiques des insulaires et des touristes présentent de grandes différences. La concentration des touristes dans les grands complexes hôteliers et les clubs de vacances est alors de mise puisque la diffusion de l'activité touristique au sein de la population locale demeure difficile. Certaines chaînes hôtelières de Punta Cana à Saint-Domingue pratiquent un véritable apartheid entre les clients et le personnel insulaire. Les horaires de travail permettent de limiter les contacts, quasiment impossibles à l'extérieur de l'hôtel puisque le personnel loge dans un quartier à l'écart. Même les arrêts de bus sont différents. À Cuba, le gouvernement développe de grands complexes intégrés afin de limiter, pour des raisons politiques, les pérégrinations des touristes itinérants. À Haïti comme à la Jamaïque, la misère et l'insécurité nécessitent le repli sur les hôtels qui sont parfois de véritables camps retranchés.

Dans le cas des zones franches industrielles et commerciales, l'ultra libéralisme pousse la législation du travail à ses limites. Ici aussi la ségrégation est forte entre les ouvrières des industries de montage et les hommes d'affaires internationaux. Il s'agit d'espaces flous par leur législation mais bien délimitées spatialement et surtout bien protégés.

L'enclave est aussi d'ordre environnemental. On pense bien entendu aux sites Sévéso, ces industries sans normes qui bénéficient du laxisme des États au détriment des sociétés riveraines et des écosystèmes de mangrove ou coralliens. Parfois au contraire, pour mieux protéger un espace d'une trop forte fréquentation et donc de la prédation, les pouvoirs publics insulaires, relayés par les instances internationales, mettent en réserve des îlets, des zones coralliennes, des mangroves qui constituent alors des espaces soustraits aux territoires des pratiques traditionnelles (pêche, chasse, culture) ou plus récentes (loisirs, tourisme).

L'enclave repose également sur un écheveau de représentations et d'images mentales. Nombreux sont les insulaires qui n'osent pas franchir les portes des grands hôtels, trop impressionnés par le décor luxueux et ces touristes qu'on imagine milliardaires. Mais la réciproque est vraie ! Combien de touristes se risquent-ils dans les rues de Kingston la nuit ? De même, les zones franches commerciales et industrielles sont souvent représentées comme des lieux de trafics illicites. La présence de sociétés écrans, de capitaux étrangers, le nombre de vigiles et la faible ouverture sur le pays d'accueil concourent à nourrir les fantasmes et à renforcer l'enfermement. La perception de l'enclave varie également en fonction des liens

tissés avec elle. Les touristes n'ont souvent pas la sensation d'être dans une enclave ressentie comme telle par les habitants exclus et où la situation sociale ne leur permet pas d'entrer.

Entre enclave et territoire insulaire, le mur d'enceinte et ses vigiles constituent une frontière entre deux systèmes différenciés dont les synapses sont d'autant plus étroites que le gradient, la différence de niveau de vie entre les deux espaces séparés par la frontière est fort. Le mur, le gardien, parfois armé, sont les signes d'une forte appropriation territoriale, d'un assujettissement vis-à-vis des décideurs extérieurs. Le sentiment d'exclusion est plus mal ressenti dans les îles les plus riches. Cela peut s'expliquer par la meilleure maîtrise et la connaissance des contours insulaires qui s'apparentent parfois à l'espace vécu, du fait de la motorisation liée à l'amélioration du niveau de vie qui permet de mieux connaître son pré carré.

Les jeux d'échelles

Les enclaves littorales se déclinent à des échelles différentes, entrecroisant parfois les territoires.

Au niveau mondial, certaines Etats de la Caraïbe comme les Bahamas, les îles Vierges, Antigua et Barbuda, Turks et Caïcos, Saint-Barthélemy sont devenues des paradis fiscaux, véritables enclaves de l'antimonde. Ils ont prospéré grâce à la faiblesse de l'imposition sur les revenus et sur les bénéfices pour les investisseurs étrangers, attirant de ce fait les investissements, manipulés par le biais de sociétés écrans et de services financiers offshore multiples. La discrétion bancaire permet le blanchiment de l'argent issu des trafics de drogue, de vente d'armes ou de la prostitution. Dans le domaine maritime, les Bahamas, Saint-Vincent, Antigua et Barbuda arrivent en tête des immatriculations sous pavillon de complaisance, offrant les avantages fiscaux ainsi que des réglementations minimales (Desse et Hartog, 2003).

Dans chaque île, la ségrégation sociale entraîne aussi la formation d'enclaves fermées à la société insulaire. Il s'agit de territoires privatisés et occupés par de luxueuses villas à Antigua, Punta Cana, Saint-Barthélemy et à une échelle moindre sur certaines pointes des communes du Robert ou de Saint-François à la Martinique. Parfois l'enclavement est poussé, doublé d'une volonté de marquer une rupture en construisant sur un îlot comme l'îlet Boissard situé dans le Petit-Cul-de-Sac-Marin, face à Pointe-à-Pitre où les riches familles békés et grands-blancs construisent leurs luxueuses villas. On trouvera dans les Grenadines, la même volonté de rupture par la distance et l'argent à l'île Moustique réservée à la jet set établie ou à Palm Beach Island, île-hôtel pour la jet set de passage.

Des enclaves fonctionnelles imposées

Les enclaves fonctionnelles sont aussi très nombreuses et tendent à cloisonner et parfois à fermer le littoral aux populations locales (Desse, 2004).

Les fonctions stratégiques ont légitimé la création d'enclaves avec la construction de forts militaires et de batteries. Tout ceci perd de son intérêt mais certaines constructions occupent encore le littoral comme le fort Saint-Louis implanté au centre-ville de Fort-de-France ou celui de Castries qui commande l'entrée de la rade. Les Etats-Unis conservent encore certaines bases militaires à Vieques (Puerto-Rico), aux Bahamas, à Guantanamo (au sud-est de Cuba), et aussi des zones stratégiques de stockage d'hydrocarbures comme celle de Sainte-Lucie.

Les îles-prisons sont aussi nombreuses, enclaves par excellence ; on pense aux îles du Salut au large de la Guyane mais aussi à Terre-de-Bas des Saintes qui accueillait des bagnards annamites. La plus célèbre aujourd'hui reste la prison des Talibans et des membres des réseaux islamiques sur la base militaire américaine de Guantanamo.

Les zones industrialo-portuaires tendent aussi à se couper des villes auxquelles elles étaient autrefois intimement mêlées. La nécessité de sécuriser certaines zones de stockages (hydrocarbures, produits chimiques, engrais) et de diminuer les vols ont entraîné la construction généralisée d'enceintes matérialisant l'enclave**.** A Castries, le polder industriel qui accueille la dalle à conteneur, protégée par des murs, sépare les anciens quartiers maritimes du rivage (carte n°1).

Les zones franches commerciales et industrielles souvent installées à proximité des littoraux, constituent aussi des enclaves territoriales dédouanées (Desse et Hartog, 2003). Elles occupent des points stratégiques dans la Caraïbe et correspondent souvent aux ports d'éclatement ou hubs : Pointe-à-Pitre, Puerto-Rico, Freeport aux Bahamas. Les entreprises utilisent les installations et les services de la zone libre pour importer, entreposer, assembler et réexporter une vaste gamme de produits (Desse et Hartog, 2003).

* *Les duty free*, magasins et boutiques détaxés spécialisés dans la vente de spiritueux, de tabac, de parfums et d'articles de luxe sont une autre forme de zone franche commerciale. Leur développement dans la Caraïbe s'explique par l'importance des flux touristiques par les airs et par les paquebots de croisière. Ces zones en *duty free* se localisent aussi dans les aéroports internationaux à Saint-Martin, Pointe-à-Pitre ou à Bridgetown. Cependant, c'est dans les ports qu'ils prennent leur ampleur maximum en lien avec le tourisme de croisière qui peut jouer un rôle décisif pour l'économie des petites îles comme les îles Vierges, les Bahamas, Saint-Martin et Saint-Barthélemy. De même à Castries, les zones *duty free* du centre et de la Pointe Séraphine constituent le moteur de l'activité commerciale du centre-ville (carte n°1).

* *Les zones franches commerciales* couvrent des espaces plus étendus et sont des lieux de transactions. Elles peuvent se localiser dans les petites îles puisqu'elles ne concernent parfois que des étendues modestes. Aruba possède cinq zones franches situées près des ports de Oranjestad, de la capitale et de Barcadera. Aux Bahamas, Freeport est doté d'une zone franche située entre le port et l'aéroport. Ces espaces dédouanés se sont diffusés dans l'ensemble de la Caraïbe.

* *Les zones franches industrielles,* qui nécessitent des installations étendues et des terrains plats, sont essentiellement implantées le long des littoraux continentaux (Floride, Nicaragua, Salvador, Guatemala, Mexique) et dans les grandes Antilles (Cuba, Puerto-Rico, Saint-Domingue, Haïti). La zone franche industrielle offre des bâtiments et des services en vue d'activités de fabrication, de transformation et de stockage. Les firmes, généralement multinationales, installées dans les zones franches sont exemptes de droits de douane, d'impôts et de taxes et peuvent rapatrier librement leurs capitaux. Elles bénéficient le plus souvent de dérogations à la législation du travail dans le sens de la modération salariale et du minimum de protection sociale.

Les zones franches industrielles jouent un rôle important dans les organisations régionales et tendent à renforcer les pôles urbains et les ports. À Cuba, les zones franches commerciales et industrielles, dont le principe est accepté depuis 1996, renforcent le poids économique de La Havane. Elles se localisent à Berroa (10 km du port de La Havane), dans le port de Mariel et à Wajay à 1 km de l'aéroport de La Havane.

Les fonctions touristiques induisent également la constitution d'enclaves comme l'île-hôtel, le club de vacances, la « coquille hôtelière » (Gay, 2000) qui sont alors inaccessibles à la majorité de la population locale et qui annexent le littoral devenu plage privée, gardée et surveillée. La juxtaposition d'ensembles hôteliers et de clubs entraîne parfois l'exclusion et le déplacement des populations insulaires. L'enclave est alors totale. Des dynamiques similaires apparaissent quand se forme une zone résidentielle de luxe (Chardon et Hartog, 1995). Les hauts murs, les systèmes de surveillance et le prix du foncier garantissent la ségrégation sociale. A Rodney Bay, les quartiers résidentiels fermés ceinturent le port de plaisance. Il s'agit de villa ayant les pieds dans l'eau avec les yachts amarrés au ponton. La zone touristique se compose de coquilles hôtelières caractérisées par leurs jardins, leurs piscines et une large offre d'activités (carte n°2).

De même, les espaces naturels protégés constituent aussi des enclaves littorales plus ou moins étendues. Ces aires sanctuarisées peuvent évoluer dans le temps, s'agrandir, passer du stade de réserve à celui de Parc Naturel, devenir site Patrimoine Mondial de l'Humanité. Elles disparaissent parfois après quelques années : c'est le cas des zones de cantonnement de pêche établies pour 4 à 5 ans et que l'on recrée ailleurs. La nécessaire préservation s'accompagne d'une réglementation qui limite les pratiques traditionnelles. Des portions de territoire échappent ainsi aux populations, surtout quand elles ne sont pas partie prenante de la gestion. De fait une certaine ségrégation s'opère au profit de certains touristes qui optent pour l'écotourisme et surtout pour les concepteurs, les scientifiques qui ont l'autorisation de débarquer sur l'îlet en réserve.

A Sainte-Lucie, les sites naturels sont répertoriés, classés et gérés par le National Trust Of Saint-Lucia qui est un organisme d'Etat en coopération avec les différents ministères de la pêche, de l'agriculture, de la forêt et du plan.
Mangroves et zones humides sont propriétés de l'Etat, expliquant le grand nombre de réserves le long du littoral (carte n°3). La législation en matière de protection de l'environnement remonte souvent à l'époque coloniale comme l'Ordonnance de 1946 pour l'acquisition des terres, amendée en 1983 qui permet au gouvernement d'acquérir des espaces pour leur protection.

Le « Wildlife Protection Act » de 1980 autorise la création de zones naturelles de protection et le « Fisheries Act » de 1984 permet de créer des réserves marines. Les réserves naturelles forestières et marines jouissent de protections en matière d'utilisation, de prélèvement, de chasse, de pollution, de construction.

En principe les réserves marines sont implantées dans des zones de forte productivité, au large d'une mangrove ou le long d'une barrière mais ce n'est pas toujours le cas. Ainsi la petite réserve marine située au sud de Souffrière, dans la petite baie des Deux Pitons permet de proposer à la clientèle fortunée de l'hôtel Hilton des fonds sous-marins parmi les plus riches de la côte-sous-le vent. Les mangroves font aussi l'objet de protection comme la mangrove de Mankôte située au centre de la baie des Savanes au sud-est de Sainte-Lucie, la plus étendue de l'île avec une superficie de 63 hectares.

Aux Grenadines, la petite taille des îles, l'absence de reliefs remarquables, ne permettent pas de développer un tourisme de découverte des richesses environnementales terrestres. Dans ces conditions, la protection des fonds coralliens est nécessaire en vue du développement du tourisme de plaisance et de plongée, base de l'économie nationale. La protection revêt deux aspects avec la création de réserves marines où la pêche et la chasse sous-marine sont interdites pour les touristes et réglementées pour les pêcheurs. La pêche à la tortue est ainsi autorisée d'août à mars et la pêche à la langouste de novembre à avril. En dehors de ces périodes, les pêcheurs mais aussi les touristes acheteurs sont sanctionnés. Le parc national des

Tobago Cays (déclarés Wildlife Reserve par le gouvernement en 1998) connaît une forte fréquentation de voiliers. Les cases de pêcheurs ont été détruites sur les îlets et les mouillages sont réglementés sur corps-morts afin d'éviter les dégradations effectuées par les ancres et de diminuer la pollution du lagon. D'autres réserves marines sont implantées à Chattam Bay située à l'est d'Union et le long du littoral nord-est de Mayreau, ici aussi les maisons sont détruites et la pêche interdite pour les touristes.

En Guadeloupe, la gestion du littoral repose sur des niveaux de protection différents. Depuis 1994, la zone protégée administrée par le Parc National de Guadeloupe est devenue une réserve de la biosphère qui constitue l'un des volets du programme « Man and the Biosphère » (MAB) de l'UNESCO géré localement par le Parc National et par l'UNESCO (carte n°4). Cette Réserve biosphère doit remplir trois fonctions : la conservation des écosystèmes et de la biodiversité, un développement économique et humain durable et un appui logistique pour la surveillance continue, la recherche, l'éducation (colloques, visites guidées, dépliants) et l'échange d'informations. Le Parc a aussi développé le tourisme de nature en construisant des aires de pique-nique, des sentiers de randonnée, des aménagements de sites de plongée).

Cette réserve marine est constituée de zones centrales qui englobent les îlets Fajou, Christophe, la Biche et de Carénage mais aussi des espaces maritimes et de mangrove comme l'embouchure de la Rivière à Goyaves et la zone comprise entre la Rivière Salée, la Pointe Lambis et l'Anse Perrin. Les mangroves qui colonisent les rivages du Grand Cul-de-Sac-Marin constituent les zones tampons et les bassins versants les zones de transition.

Dans la zone centrale la réglementation est stricte. De nombreuses activités sont interdites : la pêche, la pêche sous-marine, la chasse, la capture des crabes, la collecte de sable, la pratique du scooter marin et du ski nautique, le survol de la zone à moins de 300 mètres d'altitude, les activités sportives ou touristiques organisées.

La multiplication des enclaves du littoral est génératrice de conflits et de phénomènes de territorialisation et d'appropriation de l'espace. Dans les Antilles françaises, suite aux travaux de la Commission de validation des titres, certains occupants de la zone des « 50 pas géométriques » se sont matériellement emmurés, privatisant à outrance le bord de mer. Cela concerne les enclaves résidentielles de luxe mais aussi les constructions plus modestes comme les quelques maisons qui bordent la mangrove de la baie du Petit Galion au Robert. Le conflit porte parfois sur des espaces plus grands et peut-être plus ouverts avec la possession des DCP en mer. Les pêcheurs qui installent des Dispositifs de Concentration de Poisson (DCP) privatisent en quelque sorte l'espace maritime autour des bouées et s'opposent alors à leurs concurrents des ports et parfois des îles voisines qui revendiquent le libre accès à la ressource. La territorialisation est aussi portée par les délinquants qui opèrent le long des plages et des sites touristiques et qui finalement ne pouvant parfois guère être fréquentés qu'à certaines heures de la journée constituent des enclaves de l'illicite. De même de nombreux mouillages forains demeurent risqués à la Dominique, à Sainte-Lucie et à Saint-Vincent et sont quasiment impossibles à Haïti ou à la Jamaïque. Des littoraux de non-droit apparaissent dans les zones où le narcotrafic est important. L'extrême sud-ouest du golfe de la Gonave est ainsi contrôlé par les trafiquants de cocaïne qui profitent de la pauvreté et de l'absence des services de l'État pour s'approprier les littoraux et limiter les aménagements qui permettraient le développement et le désenclavement. Cette réalité se rencontre aussi sur la côte est de Saint-Vincent où certains voiliers isolés sont régulièrement attaqués et certains brûlés quand ils mouillent à proximité des plages de chargement de cannabis.

Ainsi dans toutes les îles, le même processus de morcellement du linéaire côtier limite son accès, qu'il s'agisse d'enclaves légitimées par le développement économique, la préservation d'aires naturelles remarquables ou au contraire la privatisation d'une parcelle de vue marine ou de territoires de l'antimonde. L'enclave apparaît pour les pouvoirs publics, comme une forme d'aménagement nécessaire alors qu'elle porte en son sein l'exclusion de la société et du territoire qui l'accueille. L'implication des populations insulaires dans le cadre d'une véritable démocratie participative pourrait-elle être un moyen de dépasser ces formes d'aménagement du littoral ? Des exemples positifs existent à Sainte-Anne à la Martinique comme au sud de Sainte-Lucie où la gestion de la mangrove repose conjointement sur l'État et les riverains, permettant une exploitation raisonnée.

Finalement les conflits du littoral reposent paradoxalement sur une assise foncière qui tend à l'exclusion à une époque où l'attrait de la mer est très fort. Ce sont sans doute les insulaires eux-mêmes qui pâtiront de ces nouvelles dynamiques. Ils n'auront pas les moyens d'acquérir le foncier et cela risque de renforcer la ségrégation et les rancœurs qui l'accompagnent dans le contexte déjà délicat de sociétés créoles insulaires. Les politiques de gestion des littoraux aboutissent à une marchandisation des rivages qui prennent de la valeur, ne devenant accessibles qu'aux plus riches ou à l'État. Dans ces conditions, la gestion intégrée du littoral constitue un bon moyen de garantir un accès plus juste et solidaire aux rivages de la Caraïbe.

Bibliographie

ARCHER E., 1998 - Tourism in Barbados. *In :* BARKER D., NEWBY C. et MORRISEY M., *eds. - Caribbean geography*. IRP : Kingston, p. 172-178.

BURAC M., 1999 - L'occupation touristique de Paradise Island (Nassau-Bahamas). *In : Terre d'Amérique n°2.* GEODE Caraïbe – Karthala : Paris, p. 267-297.

CHARDON J-P. et HARTOG T., 1995 - Saint-Barthelemy, un choix et ses limites. *Les Cahiers d'Outre-Mer* , Bordeaux, n° 48, p. 261-176.

CHARDON J-P. et HARTOG T., 1995 - Saint-Martin ou l'implacable logique touristique. *Les Cahiers d'Outre-Mer* , Bordeaux, n° 48, p. 21-33.

CONNELL J., 1998 - Tourism in Anguilla. Caribbean geography. Sous la direction de Barker D, Newby C, Morrisey M, IRP, Kingston, pp 165-171.

CORBIN A.,1988 - *Le territoire du vide, l'Occident et le désir du rivage : 1750-1870.* Aubier, collection historique : Paris, 411 p.

DESSE M., 1996 - L'inégale maritimité des villes des départements d'Outre-Mer insulaires. *In :* PERON F., *dir. - La maritimité aujourd'hui. Géographie et Culture*, Paris, p. 241-249.

DESSE M., 1999 - La diffusion touristique dans les Antilles françaises. *In : Atlas permanent du littoral, n°4.* CNRS,Géolittomer, UMR 6554/Infomer : Brest, p. 28.

DESSE M., 2001 - Les fronts de mer : supports urbanistiques et touristiques en Guadeloupe et Martinique. *In : Terre d'Amérique n°3.* GEODE Caraïbe – Karthala : Paris, p. 343-353.

DESSE M. et HARTOG T., 2003 - Zones franches, offshore et paradis fiscaux: l'antimonde légal. *Mappemonde,* Paris, n°72, p. 21-24.

DESSE M., 2004 - *Les littoraux de la Caraïbe insulaire, des territoires en mutation.* Vol II, HDR, Université de Paris IV-Sorbonne, 286 p..

GAY J-C., 2000 - Deux figures du retranchement touristique: l'île–hôtel et la zone franche. *Mappemonde,* Paris, n°59, p. 10-16.

GODARD H. et HARTOG T., 2003 - Le Bassin caraïbe: des contrastes nuancés au sein du tiers monde le plus développé. *Mappemonde,* Paris, n°72, p. 3-5.

GODARD H. et HARTOG T., 2003 - Le Bassin caraïbe: lac état-unien ou méditerranée américaine. *Mappemonde*, Paris, n°72, p. 6-11.

LORAH P., 1998 -Tourism in Antigua. *In :* BARKER D., NEWBY C. et MORRISEY M., *eds.* - *Caribbean geography*. IRP : Kingston, p. 191-195.