



**HAL**  
open science

## Considérer le fonctionnement d'une interface de transport

Richard Raymond, Michael Rapinski, Eric Foulquier, Marie Belin, Cecilia Di Loreto, Evy Legros, Florine Pages, Pascal-Jean Lopez

► **To cite this version:**

Richard Raymond, Michael Rapinski, Eric Foulquier, Marie Belin, Cecilia Di Loreto, et al.. Considérer le fonctionnement d'une interface de transport : À propos de l'importation de biens alimentaires en Guadeloupe, réflexions à partir des travaux de Gilbert Simondon. Sophie Bonin. Infrastructures de transport créatives. Mieux les intégrer aux écosystèmes, paysages et territoires, Quae, pp.67-75, 2024, 978-2-7592-3813-2. hal-04462584

**HAL Id: hal-04462584**

**<https://hal.science/hal-04462584>**

Submitted on 16 Feb 2024

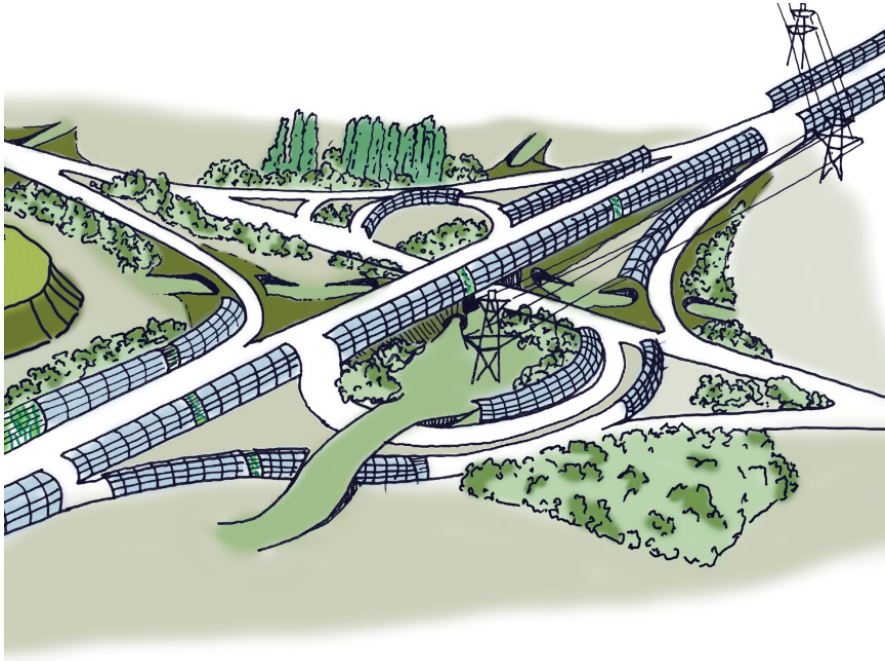
**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.

# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT CRÉATIVES

Mieux les intégrer aux écosystèmes,  
paysages et territoires

Sophie Bonin, coordinatrice



## Chapitre 6

---

# **Considérer le fonctionnement d'une interface de transport – À propos de l'importation de biens alimentaires en Guadeloupe, réflexions à partir des travaux de Gilbert Simondon**

Raymond Richard, Rapinski Michael, Foulquier Éric,  
Belin Marie, Di Loreto Cecilia, Legros Evy, Pagès Florine,  
Lopez Pascal Jean<sup>30</sup>

Si ce n'est sous le poids de l'habitude qui engluie notre regard sur le monde, comment ne pas être subjugué par l'arrivée au port de Pointe-à-Pitre d'un de ces géants des mers transportant quelques milliers de boîtes métalliques multicolores ? Comment ne pas être captivé par ces navires qui forment l'horizon et qui, se déplaçant lentement, donnent l'impression que c'est la Guadeloupe qui dérive ? Un sentiment ambigu émerge, où se mêlent une sorte d'émerveillement pour l'organisation de ces machines et un certain agacement, une colère parfois, lorsque ces machines semblent nous submerger. Ces objets techniques nous lient au monde. Ils deviennent sources de développement et d'ouverture ou, au contraire, semblent nous asservir à la globalisation. Cette ambivalence est peut-être le symptôme d'une difficulté à trouver notre juste place face à ces technologies.

---

30. Cette réflexion s'inscrit à la croisée du projet PADIT (Paysage alimentaire et développement d'une interface de transport. Les systèmes alimentaires en Guadeloupe, entre globalisation et territoire) financé par le programme Ittecop et par l'Ademe, et des travaux menés au sein de l'Observatoire hommes-milieux littoral caraïbe, outil de recherche interdisciplinaire du CNRS financé par le LabEx DRIIHM (# ANR-11-LABX-0010).

Les ports ou les aéroports, comme les gares ou les échangeurs routiers, sont des interfaces techniques qui connectent un territoire aux réseaux qui parcourent le monde. Leur implantation et leur développement facilitent l'importation ou l'exportation de marchandises, l'arrivée ou le départ de personnes, la diffusion d'idées. En cela, elles participent à la recomposition des systèmes de production ou de consommation locaux, des systèmes sociaux et des communautés ; elles contribuent à la reconfiguration des territoires. Quelle est la place des territoires vis-à-vis du développement de ces réalités techniques ?

## ► L'exemple du trafic portuaire et de l'alimentation en Guadeloupe

La Guadeloupe offre une situation exemplaire pour observer ce phénomène. En 2023, le grand port maritime de la Guadeloupe revendique 95 % des échanges de marchandises avec le reste du monde<sup>31</sup>. La place du conteneur est soulignée : « le trafic du port s'est établi en 2019 à 3,6 millions de tonnes, dont 230 000 conteneurs en équivalent vingt pieds<sup>32</sup>. [...] L'activité de conteneurs représente plus de la moitié des trafics en tonnage » (CC, 2021). Les discours d'experts nous apprennent que le projet d'accueillir des navires de type « Overpanamax » initié au début des années 2000 (Le Berre *et al.*, 2019) prend forme : de nouveaux portiques sont installés ; en 2015, le dragage du chenal permet l'arrivée de navires de 2 800 équivalents vingt pieds (EVP) ; en 2016, il s'agit d'accueillir des navires de 4 500 EVP ; en 2019, le dragage du chenal a dû être repris pour permettre l'accès des navires de 6 900 EVP.

Le port, les travaux qui le transforment, les équipements qui le peuplent, les navires qui y font escale... s'évaluent en conteneurs, en EVP ou en « boîtes ». Les navires sont décrits par leur capacité d'emport. Les portiques le sont par leur hauteur et par leur capacité à charger ou à décharger ces fameuses boîtes. Les quais, les aires de stockage ou les entrepôts sont moins là pour accueillir des marchandises que des conteneurs. Les rapports d'activité du grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG) rendent compte du trafic de marchandises en valeur, en poids et en conteneurs. Et les objectifs sont affichés : les fonctions de ces équipements techniques sont d'augmenter les échanges, de fluidifier le trafic, de créer de la valeur ajoutée. Le conteneur est au cœur de ces ambitions, même si d'autres trafics, ceux des passagers en particulier, y relèvent une importance stratégique et économique.

Parmi les marchandises transportées par conteneurs, les biens alimentaires occupent une place singulière. En effet, l'alimentation s'inscrit au cœur de la culture (De Garine, 1979 ; Régnier *et al.*, 2009). C'est aussi une pratique ordinaire convoquée pour faire face aux crises contemporaines. Il convient de manger sain, de manger responsable, de manger local ou de viser une certaine souveraineté alimentaire. L'alimentation croise ainsi des dimensions culturelles, politiques et techniques.

31. <https://guadeloupe-portcaraibes.com/nos-activites/fret/> consulté le 24 avril 2023.

32. L'« équivalent vingt pieds » ou EVP est la longueur standardisée d'un conteneur.

En Guadeloupe, les études menées ces dernières années s'accordent sur le fait que 75 % à 80 % de la nourriture consommée est importée (Fréguin-Gresh *et al.*, 2020 ; Méjean *et al.*, 2020 ; Tschannen *et al.*, 2020 ; DEAL, 2021 ; Marzin *et al.*, 2021). L'analyse de l'évolution des importations entre 1995 et 2016 révèle une augmentation importante des aliments transformés par l'industrie agroalimentaire dont la part importée est croissante (Colombet *et al.*, 2022). Parallèlement, de nombreux enjeux de santé publique sont liés à l'alimentation (ORSAG, 2016 ; Méjean *et al.*, 2020 ; Merle *et al.*, 2020 ; Colombet *et al.*, 2021 ; Méjean, 2022) : diabète, hypertension artérielle, hypercholestérolémie, etc.

Dans les années 2000, associé au développement des pratiques numériques et de la dématérialisation des procédures de négoce international, le conteneur transforme le commerce de produits agroalimentaires. Sur certains segments de marché tels que les exportations fruitières, il est venu concurrencer les anciennes pratiques collectives. En effet, jusqu'aux années 2000, la majorité des flux de fruits frais était expédiée *via* des cargos frigorifiques qui imposaient une organisation collective pour amener sur le quai suffisamment de marchandises pour assurer au navire affrété un taux de remplissage satisfaisant. À partir de 2000, le conteneur gagne des parts de marché et concurrence ces anciennes modalités d'exportation (Foulquier, 2014). Lorsqu'il fallait réunir plusieurs dizaines de milliers de tonnes de produits pour espérer attirer un navire frigorifique, il n'en faut plus qu'une dizaine pour prétendre au conteneur. Ainsi, les plus petits exportateurs peuvent s'affranchir de la coopérative agricole et du terminal frigorifique, en profitant de la densité du maillage des lignes conteneurisées (Foulquier, 2007, 2013). Ainsi, pour répondre aux enjeux à la fois de souveraineté alimentaire et de santé publique, la question de la régulation du transport de ces boîtes et du fonctionnement des dispositifs d'importation de biens alimentaires se pose.

## ►► Un équipement technique si peu connu

Le port de Jarry domine très largement le trafic de fret de l'archipel guadeloupéen (97 % du trafic de fret portuaire)<sup>33</sup>. Il est situé au centre de l'agglomération pointoise (150 000 habitants) et marque son paysage. Si le port lui-même n'emploie que 150 personnes, la zone industrielle adossée au terminal accueille plus de 15 000 emplois. Elle est considérée comme le cœur économique de l'archipel. De plus, le Complexe World Trade Center, centre logistique de la chambre de commerce et d'industrie de la Guadeloupe, est un lieu symbolique qui concentre pouvoir économique et politique. C'est en ce lieu que convergent les différents mouvements sociaux qui marquent la vie de l'archipel depuis quelques années. Le port de fret de Jarry est donc perceptible, à défaut d'être clairement perçu, par l'ensemble de la population guadeloupéenne.

Afin de saisir les représentations du rôle du port dans l'évolution du système alimentaire guadeloupéen, trois enquêtes ont été menées. La première se fonde sur 35 entretiens menés auprès des acteurs de la distribution alimentaire : 22 entretiens

33. Présentation du site de Jarry par le grand port maritime de la Guadeloupe (<https://guadeloupe-port-caraibes.com>).

ont été menés avec des acteurs en contact direct avec les consommateurs (épiceries, supérettes, lolos...), et 13, avec des acteurs intermédiaires (grossistes, transitaires...). L'objectif de cette enquête était de saisir la place du port dans les circuits logistiques de l'alimentation et les leviers de régulation de ces circuits en investiguant deux zones contrastées : l'une fonctionnellement proche du port, la zone d'activité de Jarry sur la commune de Baie-Mahault, l'autre plus distante, située au nord de Grande-Terre sur la commune d'Anse-Bertrand. La deuxième enquête s'appuie sur 57 entretiens menés auprès de personnes résidant en Guadeloupe. Cet échantillon est réparti sur les deux îles principales de la Guadeloupe. Respectant le sexe-ratio de la population guadeloupéenne et sa distribution spatiale, l'objectif de cette enquête était d'identifier les valeurs attribuées à l'alimentation, aux aliments et aux manières de se les procurer. Si les aspects liés aux importations n'étaient pas spontanément abordés, une question de relance portait sur le rôle du port dans l'évolution du système alimentaire de l'archipel. La troisième enquête est basée sur l'analyse de discours publics : rapports, articles de presse, documents de communication... Ces discours ont été choisis de manière à aborder, avec la même attention, d'une part, le port et la place accordée à l'alimentation dans ses présentations et, d'autre part, l'alimentation et la place accordée au port ou aux importations. Dans ces deux types de discours, nous avons donc recherché les évocations des importations de biens alimentaires.

Plusieurs enseignements ressortent de ces enquêtes. La première enquête confirme la dépendance du système alimentaire guadeloupéen aux importations par conteneurs, excepté pour les produits extrafrçais. Cette dépendance oriente les choix des aliments importés vers des produits de longue conservation (congélation, conserve ou transformation poussée). En revanche, pour les populations guadeloupéennes, le lien entre les importations de biens alimentaires et les installations portuaires est loin d'être systématiquement perçu. Tout se passe comme si le port et ses activités étaient étrangers au fonctionnement et aux évolutions du système alimentaire de l'archipel. L'arrimage de la Guadeloupe aux réseaux maritimes semble se faire davantage à partir des rayons des magasins que par l'intermédiaire du port. Enfin, dans les discours d'experts, le port est essentiellement présenté à partir de ses performances ou de ses structures et de leur dimension. Lorsque la place des importations alimentaires est abordée, uniquement dans les discours portant sur l'alimentation, la stratégie acte le résultat des échanges et vise à les compenser par la mise en place d'un octroi de mer, taxe dans les régions d'outre-mer françaises visant à créer une distorsion fiscale pour protéger la production locale de la concurrence extérieure.

Ces discours, ordinaires ou experts, ne rendent compte des installations portuaires qu'à partir de leur structure, de leurs fonctions ou de leurs effets. Ces descriptions suivent une logique comptable sans que ni ces structures ni ces fonctions ne soient jamais remises en question. Ces descriptions du système technique portuaire génèrent différentes attitudes qui peuvent se rapprocher de deux archétypes :

- une subordination à des impératifs de productivité sans que la logique de développement des installations portuaires ne soit réellement interrogée ;
- un désintérêt du fait technique pour se focaliser sur le manque de souveraineté et sur la vie chère, conséquences attribuées à l'autonomie des installations portuaires et à la dépendance aux importations.

En reprenant Gilbert Simondon, nous pourrions écrire que tout se passe comme si la société « connaît ce qui entre dans la machine et ce qui en sort, mais non ce qui s'y fait » (Simondon, 1989, p. 250). Inspiré de l'épistémologie proposée par cet auteur, un ensemble de travaux suggère que ces formes d'appréciations sont insuffisantes si l'on cherche à avoir une influence sur le progrès technique (Alioui, 2021 ; Pottin, 2021 ; Lindberg, 2022).

## ► Gilbert Simondon, une proposition d'analyse du fait technique

Bien avant la médiatisation de l'acteur réseau, de nombreux auteurs ont étudié la place des objets techniques dans les sociétés (*i.e.* Mauss, 1936 ; Leroi-Gourhan, 1943, 1945 ; Haudricourt, 1987 ou Sigaut, 1991). Gilbert Simondon (1924-1989) est de ceux-là. Un de ses ouvrages de référence, *Du mode d'existence des objets techniques*, a été publié pour la première fois en 1958<sup>34</sup>. L'épistémologie proposée vise à réfuter l'idée d'une double réduction de la technique. La première réduirait l'objet technique à sa fonction. La seconde exclurait la technique de la culture, voire convoquerait la culture pour justifier un rejet des techniques. Une des visées de Gilbert Simondon est alors de réinscrire la technique dans la culture. Comme d'autres, cet auteur insiste sur l'importance de s'intéresser aux fonctionnements de ces objets pour en révéler les conséquences sur le monde. Parmi les nombreux aspects de cette épistémologie, ceux concernant les formes de régulation des objets techniques ont indéniablement une portée heuristique pour analyser nos rapports au développement des interfaces de transport.

En considérant ces fonctionnements, cet auteur aborde les processus qui permettent de décrire l'évolution des objets techniques. Parmi ces processus, l'idée selon laquelle le progrès technique repose sur une autorégulation croissante de ces objets est cardinale. Les composantes de ces objets maintiennent, par autorégulations et ajustements réciproques, les conditions de fonctionnement de ces objets techniques. L'humain a « *en ce sens, un rôle au-dessous de l'individualité technique, et un autre rôle au-dessus : servant et régleur, il encadre la machine, individu technique, en s'occupant du rapport de la machine aux éléments et à l'ensemble ; il est organisateur des relations entre les niveaux techniques, au lieu d'être lui-même un des niveaux techniques* » (*ibid.*, p. 78-79). Si le port est considéré comme un objet technique, l'évolution portuaire donne à l'humain deux rôles. C'est lui qui fixe les objectifs à atteindre, les fonctions, le nombre d'EVP à transborder, ou c'est lui qui joue le rôle de servant en assurant la fourniture de ces fameux conteneurs. L'humain ou la société locale n'agit pas sur le rythme ou sur l'opportunité de charger ou décharger ces boîtes. Tout se passe comme si la société locale était exclue du fonctionnement de ce système technique. C'est le processus d'individuation. « *L'individualisation des êtres techniques est la condition du progrès technique. Cette individualisation est possible par la récurrence de causalité dans un milieu que l'être technique crée autour de lui-même et qui le conditionne comme il est conditionné par lui. Ce milieu à la fois technique et naturel peut être*

34. Les citations issues de cet ouvrage sont référencées dans l'édition de 1989.

*nommé milieu associé* » (*ibid.*, p. 56-57). La prise en compte du « milieu associé » convoque, toujours, une relation avec la société et le territoire<sup>35</sup>. L'objet technique n'est jamais absolument autonome. Ainsi, pour Simondon, il resterait toujours une dimension humaine dans le fonctionnement de la machine la plus aboutie (*ibid.*, p. 42) ; cette dimension participe à la relation entre l'humain et le monde (*ibid.*, p. 208).

En restant étroitement associé au fonctionnement d'un système technique, l'humain reste maître de la définition de la finalité du système et de sa régulation. Cette association se fait lors du fonctionnement même de la machine, par ajustements continus. Le progrès technique est alors une des conditions de libération des tâches pénibles et asservissantes telles que la manutention de marchandises lourdes ou volumineuses. Mais Gilbert Simondon pointe également un risque : la méconnaissance du fonctionnement technique génère un asservissement à la fois aux objets techniques et à ceux qui les développent. Les techniques sont alors comme des « *puissances inconnues et lointaines qui [...] dirigent sans [que la société] les connaisse et puisse réagir contre elles* » (*ibid.*, p. 143). Ainsi, « *la plus forte cause d'aliénation dans le monde contemporain réside dans [la] méconnaissance de la machine, qui n'est pas une aliénation causée par la machine, mais par la non-connaissance de sa nature et de son essence, par son absence du monde des significations, et par son omission dans la table des valeurs et des concepts faisant partie de la culture* » (*ibid.*, p. 9-10). « *Les objets techniques qui produisent le plus d'aliénation sont ceux qui sont destinés à des utilisateurs ignorants* » (*ibid.*, p. 249).

Face à ce risque d'asservissement, Gilbert Simondon propose de reconsidérer les significations associées au fonctionnement des objets techniques dans le système culturel d'une société. « *L'industriel comme le travailleur est poussé par la finalité : il vise le résultat ; en cela consiste leur aliénation* » (*ibid.*, p. 126). En l'absence de prise en compte de cette dimension signifiante contenue dans son fonctionnement, la machine n'est appréciée que par sa fonction d'usage qu'il s'agit de maximiser. « *Alors naît un technicisme intempérant qui n'est qu'une idolâtrie de la machine et, à travers cette idolâtrie, par le moyen d'une identification, une aspiration technocratique au pouvoir inconditionnel* » (*ibid.*, p. 10).

## ► Conclusion

De nombreux travaux ont souligné les rapports de domination fondés sur la propriété des équipements techniques ou sur la place des intérêts privés dans leur gestion. L'apport de Gilbert Simondon complète ces approches en suggérant un autre facteur d'aliénation : le désintérêt croissant pour son fonctionnement. L'humain ne serait plus que consommateur de ces équipements sans avoir la possibilité ni d'en définir l'usage ni de le réguler. Il n'y a là pas de condamnation des objets techniques eux-mêmes, mais une critique de la manière de les considérer. Gilbert Simondon

35. Nous dirions, aujourd'hui, une dimension « sociotechnique », à la différence près que, pour Gilbert Simondon, « société » et « technique » s'interpénètrent au point de ne pouvoir être considérées l'une sans l'autre.



propose alors de dépasser une dichotomie entre technophobie et technophilie, ni rejet par principe des technologies aux motifs de leurs conséquences environnementales ni croyance dans le fait que la technique permettra de répondre aux enjeux d'une alimentation durable. Ce que suggère cet auteur est de retrouver l'humanité des techniques, de reconsidérer l'humain comme composant de l'être technique qui en définit les fonctions, mais aussi le fonctionnement par un rôle régulateur continu et conscient. Pour cet auteur, l'enjeu est de réinscrire la technique dans la culture : « *La culture s'est constituée en système de défense contre les techniques ; or, cette défense se présente comme une défense de l'homme, supposant que les objets techniques ne contiennent pas de réalité humaine. Nous voudrions montrer que la culture ignore dans la réalité technique une réalité humaine, et que, pour jouer son rôle complet, la culture doit incorporer les êtres techniques sous forme de connaissance et de sens des valeurs.* » (Simondon, 1989, p. 9.)

Ainsi, si l'analyse de Gilbert Simondon a un sens, pour se libérer de l'emprise de systèmes techniques qui semblent la dépasser, une société devrait non seulement être propriétaire de ces dispositifs, mais aussi les choisir et en suivre le fonctionnement. La difficulté tient dans l'inscription de la culture locale dans le pilotage du fonctionnement de ces systèmes techniques. Cette inscription exige, comme l'a montré Vincent Bontems, une distinction radicale entre « recherche de progrès » et « quête de puissance » (Bontems, 2015).

La déclinaison de cette épistémologie à propos du système alimentaire guadeloupéen oblige à s'intéresser à la manière dont la culture locale peut intégrer les institutions chargées du pilotage du système technique permettant la circulation des produits alimentaires. Au regard de l'étendue et de la structure des réseaux mondiaux construits autour et à partir du conteneur (Frémont, 2007 ; Ranely Vergé-Dépré, 1997, 2011), la prise en compte d'une culture locale à ce niveau d'organisation est impensable. Il convient donc d'identifier des nœuds dans ce réseau sur lesquels la société puisse avoir prise. Le port pourrait en être un : c'est par lui que transite l'essentiel des produits alimentaires importés en Guadeloupe.

La déclinaison de l'épistémologie de Gilbert Simondon pour faire face aux enjeux de l'alimentation en Guadeloupe invite à s'interroger sur la place des citoyennes et des citoyens dans les décisions concernant le pilotage du port. Cette invitation dépasse très largement la participation publique vis-à-vis de l'opportunité de cet équipement ou de son agrandissement. Elle dépasse également la participation dans la définition des mesures compensatoires à des aménagements promus comme indispensables. Elle oblige à s'intéresser à la place des populations dans le fonctionnement même du port, en tant qu'interface de transport affectant la société locale et son rapport à l'environnement. Le conseil de surveillance du grand port maritime de la Guadeloupe, qui arrête les décisions stratégiques et contrôle la gestion de cet équipement technique, est composé de représentants des collectivités territoriales (ministère de la Mer, 2021). Aujourd'hui, c'est à cette structure qu'échoit la tâche d'articuler enjeux sociaux et régulation du fonctionnement de cette interface de transport. La composition de cette instance pose néanmoins la difficile question de l'articulation entre démocratie représentative et démocratie participative pour la gestion de dispositifs de cette envergure.

## ► Bibliographie

- Alioui J., 2021. Penser la décroissance avec Gilbert Simondon, Dialogue, *Canadian Philosophical Review/Revue Canadienne De Philosophie*, 60(3), 483-498, <https://doi.org/10.1017/S0012217321000184>.
- Bontems V., 2015. Sur la classification des objets techniques selon Simondon, *Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines*, 3, 183-198, <https://doi.org/10.4000/artefact.8270>.
- CC, Cours des comptes, 2021. *Le grand port maritime de la Guadeloupe. Observations définitives*, Exercices 2012 et suivants, Cours des comptes, Deuxième Chambre, 83 p. + annexes [www.ccomptes.fr].
- Colombet Z., Allès B., Perignon M., Landais E., Martin-Prevel Y., Amiot-Carlin M.-J., Darmon N., Mejean C., 2021. Caribbean nutrition transition: What can we learn from dietary patterns in the French West Indies?, *European Journal of Nutrition*, 60(2), 1111-1124.
- Colombet Z., Lamanib V., Allès B., Terrieux P., Ducrot A., Drogué S., Méjean C., 2022. Les déterminants de la transition nutritionnelle dans les Antilles françaises, *Cahiers de Nutrition et de Diététique*, 57(1), 37-58.
- DEAL (direction de L'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), DAAF (direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt), 2021. *Diagnostic du système alimentaire guadeloupéen*, rapport DIAG'Alim, 103 p.
- Foulquier E., 2007. Le froid, les agrumes et la mer. Logiques de flux, logiques d'espaces dans le bassin de la Plata, *Géographie, économie et société*, 9(3), 315-327.
- Foulquier E., 2014. Maritimité et maritimisation du monde, in Deboudt P., Meur-Ferec C., Morel V., *Géographie des mers et des océans*, Armand Colin-Sedes, p. 45-66.
- Foulquier E., 2013. Transport maritime sous régime de froid. Mondialisation des circulations des marchandises périssables, in Le Déméter, 2016, *Économies et stratégies agricoles*, 22, p. 261-279.
- Fréguin-Gresh S., Angeon V., Cortès G. (dir.), 2020. *Les petites agricultures familiales en Guadeloupe : une contribution à l'ancrage de l'alimentation ?*, rapport final de l'atelier professionnel du master EDEV 2019-2020, 323 p.
- Frémont A., 2007. *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Arcueil, synthèse INRETS n° 53, 145 p.
- De Garine I., 1979. Culture et nutrition, *Communications*, 31, 70-92.
- Haudricourt A.-G., 1987. *La technologie, science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques*, Paris, éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 343 p.
- Le Berre I., Ranély Vergé-Dépré C., Terral R., Rabévol C., 2019. L'emprise portuaire du grand port maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique, *Norois*, 250, 49-64, <https://doi.org/10.4000/norois.7381>.
- Leroi-Gourhan A., 1943. *L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel, 352 p.
- Leroi-Gourhan A., 1945. *Milieu et techniques*, Paris, Albin Michel, 480 p.
- Lindberg S., 2022. La question de la techno-écologie, *Multitudes*, 4(65), 167-177, <https://www.cairn.info/revue-multitudes-2016-4-page-167.htm>.
- Marzin J., Fréguin-Gresh S., Angeon V., Andrieu N., Banoviez Urrutia V., Cerdan C., Huat J., Daviron B., 2021. *Étude sur les freins et leviers à l'autosuffisance alimentaire : vers de nouveaux modèles agricoles dans les départements et régions d'outre-mer*, rapport CIRAD – AFD, 236 p. + annexes.
- Mauss M., 1936. Les techniques du corps, *Journal de Psychologie*, XXXII(3-4), 23 p.
- Méjean C., 2022. Transition nutritionnelle aux Antilles françaises : quels rôles de l'offre et des comportements alimentaires ?, *Cahiers de nutrition et de diététique*, in press, <https://doi.org/10.1016/j.cnd.2021.10.005>.
- Méjean C. (dir.), Debussche X., Martin-Prével Y., Réquillart V., Soler L.-G., Tibère L., 2020. *Alimentation et nutrition dans les départements et régions d'Outre-mer*, Marseille, IRD Éditions, coll. Expertise collective, 208 p. + annexes.
- Merle S., Neller N., 2020. Prévalences de l'obésité, des maladies chroniques et des déficiences en micronutriments, in Méjean C. (dir.) et al., *Alimentation et nutrition dans les départements et régions d'Outre-mer*, Marseille, IRD Éditions, p. 221-253.

Ministère de la Mer, 2021. *Ports maritimes, Code des transports, Code des ports maritimes*, 312 p., <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2021-12/Code%20PTF%20-%202021.pdf>.

ORSAG, Observatoire régional de la santé de Guadeloupe, 2016. *Surcharge pondérale et obésité abdominale en Guadeloupe en 2013, KANNARI, Santé, nutrition et exposition au chlordécone aux Antilles*, Observatoire régional de la santé de Guadeloupe, 20 p., <https://orsag.fr>.

Pottin A., 2021. Le pouvoir et les opérations, *Revue d'anthropologie des connaissances*, 15-2, <https://journals.openedition.org/rac/22842>.

Ranély Vergé-Dépré C., 1997. Quinze années de conteneurisation des trafics maritimes aux Antilles françaises : éléments d'un bilan, in *Cahiers d'outre-mer*, 198, 151-17.

Ranély Vergé-Dépré C., 2011. Le port de Pointe-à-Pitre/Jarry (Guadeloupe), in *Atlas Caraïbe électronique*, Association de recherche et d'études sur la Caraïbe (AREC), <https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/>.

Régnier F., Lhuissier A., Gojard S., 2009. « I. Lire la société à travers l'alimentation », in Régnier F. (éd.), *Sociologie de l'alimentation*, La Découverte, p. 5-20.

Sigaut F., 1991. Un couteau ne sert pas à couper, mais en coupant. Structure, fonctionnement et fonction dans l'analyse des objets, in *25 ans d'études technologiques en préhistoire, XI<sup>e</sup> Rencontres internationales d'archéologie et l'histoire d'Antibes*, Juan-les-Pins, éditions APDCA.

Simondon G., 1989 [1958]. *Du mode d'existence des objets techniques*, Alençon, Aubier, 333 p.

Tschannen E., Creignou C., Royer J., 2020. *Analyse du système alimentaire guadeloupéen*, Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), 93 p.

Les infrastructures, de transport ou d'énergie — routes, autoroutes, voies ferrées ou navigables, lignes haute tension — ont été des marqueurs techniques, économiques et politiques majeurs du progrès. Mais les bouleversements du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité, auxquels elles ont contribué, amènent à renverser les perspectives. Ces lignes majeures permettent, en effet, d'isoler ou de connecter des milieux, de générer de nouveaux rapports aux espaces, de créer des paysages. Elles portent en elles des possibilités de transformation de nos modes de vie, de coopération entre acteurs, d'une relation plus positive entre les êtres vivants et les constructions humaines, avec en toile de fond l'enjeu de la décarbonation. En mobilisant des recherches actives et créatives, le programme de recherche Ittecop (infrastructures terrestres de transport, territoires, écosystèmes et paysages) associe acteurs publics et privés en vue d'améliorer leurs actions et leurs connaissances sur ces sujets.

Destiné aux gestionnaires ou aménageurs des infrastructures, aux experts des administrations et bureaux d'étude, ainsi qu'aux étudiants et chercheurs, cet ouvrage examine comment les infrastructures contribuent à mobiliser les territoires autour d'enjeux environnementaux et étudie la possibilité d'une hybridation des savoirs et des pratiques entre sciences écologiques et sociales. Il se penche sur les outils politiques et leur critique, sur les procédures d'évaluation environnementale des projets, et sur la doctrine « éviter-réduire-compenser ». Enfin, les recherches sur les infrastructures sont envisagées comme participant au renouvellement de la gestion et de la conception de ces grands aménagements.

**Sophie Bonin** est ingénieure agronome et enseignante-chercheuse en géographie à l'École nationale supérieure de paysage de Versailles. Ses travaux portent sur la compréhension des relations entre les paysages vécus, quotidiens, et les pratiques d'usage ou d'aménagement des espaces, entre matérialité et représentations sociales.

En couverture : *Métamorphose d'une autoroute créatrice d'énergie pour la vallée de Charleville-Mézières*, production graphique d'un étudiant paysagiste concepteur, lors du *workshop* du projet Ittecop « Lignes créatives », en mai 2020 © Antoine Angot/École nationale supérieure de paysage de Versailles.

Avec la participation de



29 €

ISBN : 978-2-7592-3812-5

éditions  
**Quæ**

Éditions Cirad, Ifremer, INRAE  
www.quae.com



ISSN : 1777-4624  
Réf. Quæ: 02923  
Réf. ADEME : 012318