

De la conflictualité sociale à la controverse environnementale. Les mutations récentes des relations port-territoire à Pointe-à-Pitre (2004-2018)

Auteurs :

FOULQUIER Eric, Enseignant-chercheur en Géographie, UBO, UMR LETG Brest.
eric.foulquier@univ-brest.fr

LE BERRE Iwan, Enseignant-chercheur en Géographie, UBO, UMR LETG Brest

LOPEZ Pascal-Jean, Directeur de Recherche en Biologie, CNRS, UMR Borea

RAYMOND Richard, Chercheur en Géographie, CNRS, UMR Eco-Anthropo

L'objet de l'intervention est de présenter l'évolution sensible du rapport entre le port et son territoire sous l'effet du changement de régime de gouvernance lié à l'obtention en 2012 du statut de Grand Port Maritime, impulsé par la réforme portuaire de 2008. Elle vise à mettre en discussion les relations entre développement portuaire et transition écologique.

L'intervention s'appuie sur les travaux menés dans le cadre de l'Observatoire Hommes-Milieus Littoral Caraïbe, créé en 2016, centré sur le fait portuaire dans l'archipel guadeloupéen et plus largement dans l'espace Caraïbe. Elle se veut la synthèse d'une série de recherches menées depuis trois ans et notamment de quatre travaux d'étudiants de Masters¹ consacrés à l'approche diachronique de l'inscription du port dans son territoire.

L'observation des controverses, voire de la conflictualité portuaire, à partir de données de revue de presse et d'entretiens de terrain, permet de prendre la mesure des tensions territoriales et surtout de mieux en saisir la nature (Foulquier 2016). Entre 2004 et 2018, la question portuaire guadeloupéenne passe d'une conflictualité d'ordre social, liés à des problématiques de valorisation du travail sur les quais, à une controverse d'ordre territorial, en rapport avec des problématiques d'environnement et d'écologie.

¹ GERARD Camille (2019). *Chronographie des objets environnementaux associé au Grand Port Maritime de Guadeloupe*, M2 EGEL, IUEM, LETG Brest, 90 p.

GERARD Camille (2018). *Controverse du dragage dans le Petit-Cul-de-Sac-Marin. Analyse et formalisation du jeu d'acteurs*, M1 EGEL, IUEM, LETG Brest, 63 p.

RABEVOLO Clémence (2017). *Cartographie dynamique géo-historique des ports de Pointe-à-Pitre Jarry, Basse Terre et Marie Galante*, M1 EGEL, IUEM LETG Brest, 52 p.

REGENT Christophe (2017). *Comment s'organise la conflictualité portuaire sur un territoire insulaire ? L'exemple guadeloupéen*, M2 GEGE, Lyon III, 57 p.

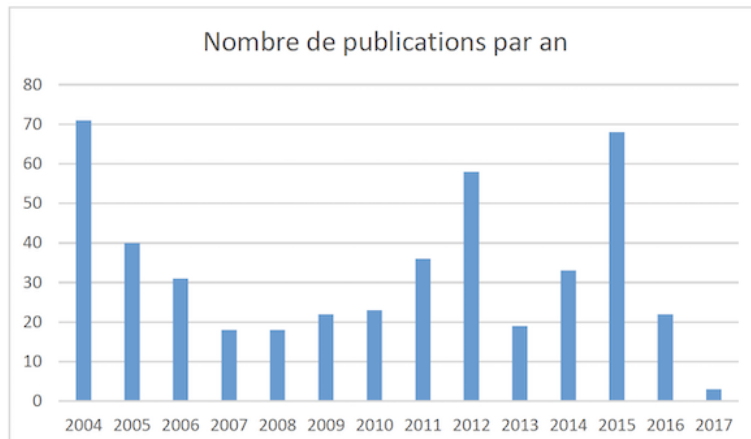


Fig 1 : L'évolution du nombre d'articles de presse concernant le port de Pointe à Pitre parus dans France Antilles entre 2004 et 2017 (Master Régent, 2017)

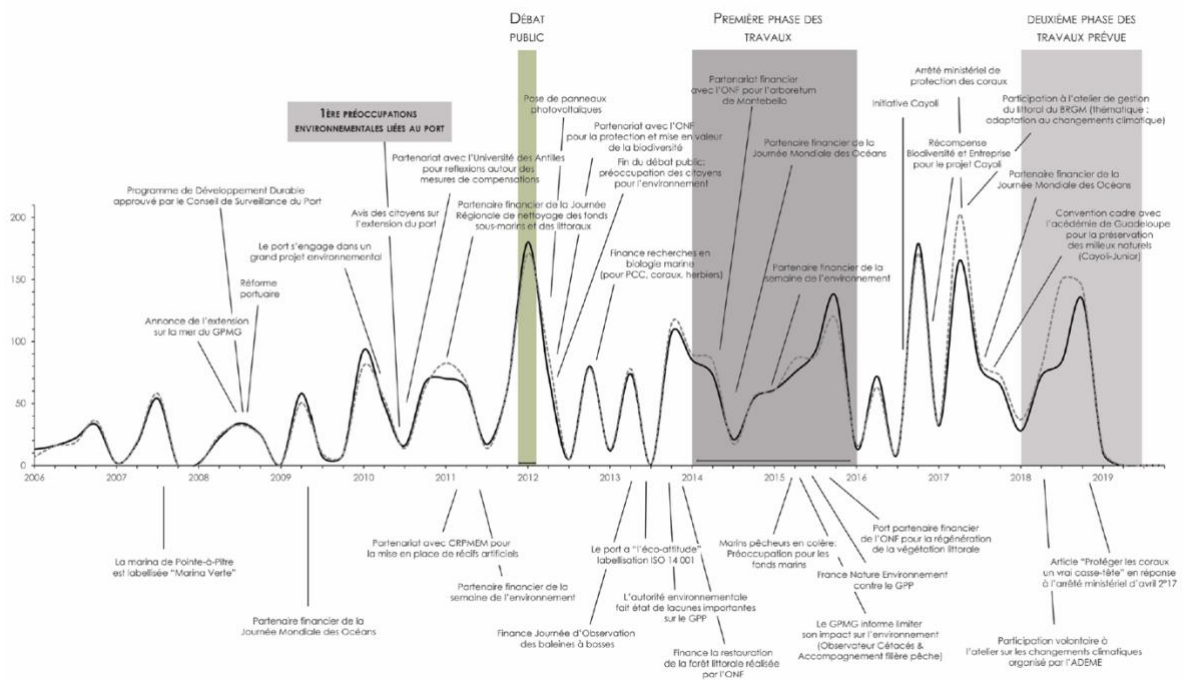


Fig 2 : Mobilisation des thématiques environnementales dans la presse locale, France-Antilles au prisme des événements portuaires sur la séquence 2006-2019 (Master Gerard, 2019)

S'il est vital pour l'économie insulaire, le port de Pointe-à-Pitre, à l'instar de nombreux ports ultramarins, reste pour l'heure un « port domestique », aux trafics modestes, autour de quelques millions de tonnes annuels. Pour autant, devenu Grand Port Maritime, l'Autorité Portuaire locale formule durant la dernière décennie, au moins deux projets importants qui ambitionne de le positionner dans la géographie des ports majeurs au sein de l'espace caribéen. Le premier entend répondre aux opportunités de globalisation des flux offertes par les travaux d'extension du Canal de Panama. Le second s'inscrit dans les perspectives de croissance des activités de croisière de masse. L'extension du Terminal conteneurisé de la zone de Jarry, sur la Commune de Baie Mahaut et la rénovation du Terminal passagers, situé

au cœur de la ville de Pointe-à-Pitre, implique des travaux dont les effets sur l'environnement soulèvent des polémiques et conduit le port à construire une stratégie en la matière.

Ces projets mettent donc en problématique la notion de développement portuaire qui, dans le cas de Pointe-à-Pitre comme dans celui de nombreux ports dans le monde, se traduit par l'accroissement des emprises foncières littorales (Le Berre et al., 2019). Autrefois largement légitimée par des registres de valorisation économique, en termes d'emploi local notamment, cette emprise du fait portuaire sur le territoire se heurte aujourd'hui à la question de l'environnement dans le débat public. A fortiori dans des espaces sensibles sur le plan écologique comme le sont les espaces insulaires tropicaux.

Le cas de Pointe-à-Pitre semble illustrer ce statut « d'Autorité Territoriale » dont les ports bénéficieraient désormais au regard de la relative autonomie décisionnelle en matière de projets que leur confère le statut de port « propriétaire foncier » (Lévêque 2012). Dans le cas de l'extension des capacités conteneurisées de Jarry, ce débat public est polarisé entre des familles d'acteurs, des « cliques » (Beauguitte 2013), plus ou moins centrales. Il apparaît davantage structurées autour des certains acteurs institutionnels et économiques du territoire que ceux du monde associatif et citoyen, voire des collectivités locales (fig 3).

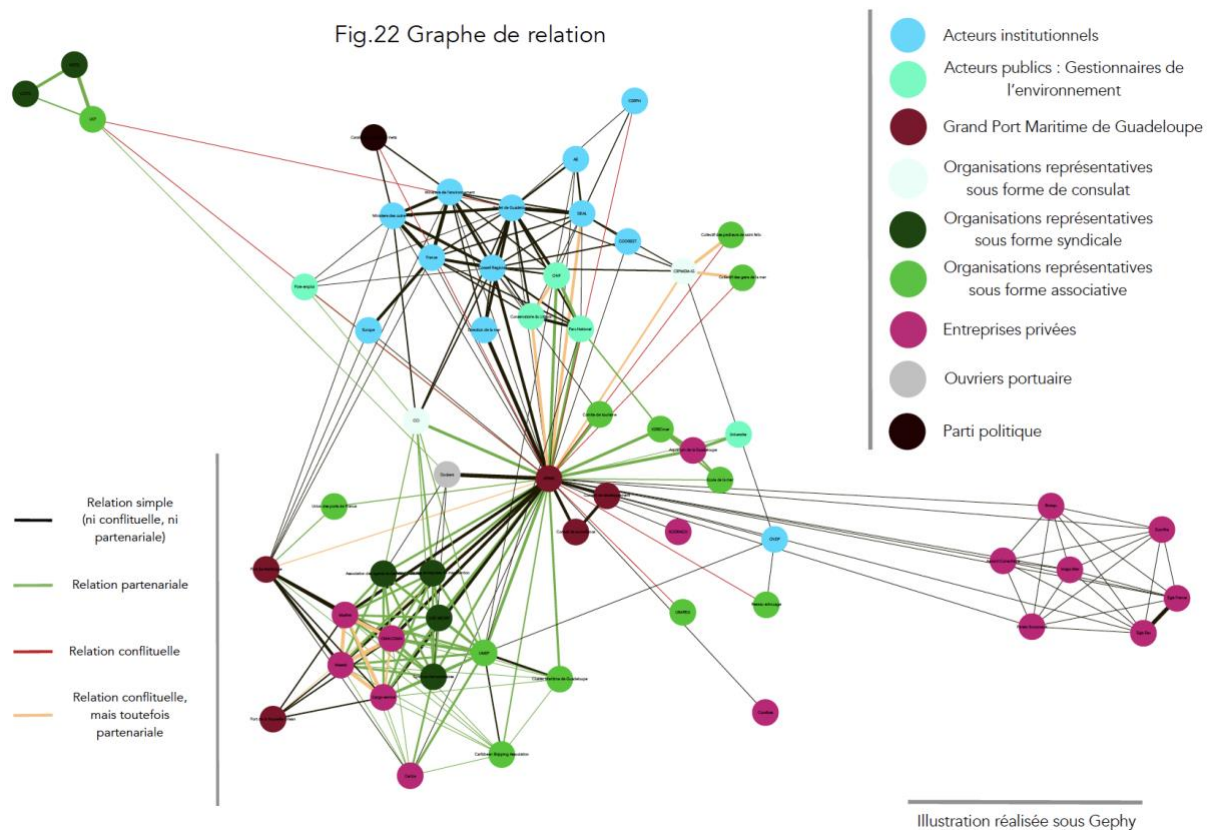


Fig 3. Structuration du jeu d'acteurs autour de la controverse du dragage dans le Petit-Cul-de-Sac Marin (Baie de Pointe-à-Pitre) (Master Gérard, 2018).

De fait, ces analyses tendent à démontrer le poids « politique » d'un acteur portuaire dans un espace, a fortiori lorsque celui-ci est contraint par l'insularité. Ce poids du Grand Port Maritime dans la « décision territoriale » questionne donc la légitimité du développement

portuaire. A l'heure où massification et gigantisme sont potentiellement remis en cause, on peut en effet s'interroger sur la persistance du dogme de la mondialisation et de la croissance infrastructurelle, à propos des espaces portuaires, comme en témoigne cette étrange injonction du CESE en 2015 : « les ports ultramarins (...) devront se positionner au carrefour des échanges mondiaux dans les Océans Atlantique, Pacifique et Indien, pour continuer à jouer un rôle majeur dans les économies locales » (Budoc, 2015, p.17).

La présentation s'attachera à mettre en évidence :

- **Un contexte**
 - La place du port dans la structuration spatiale de la baie de Pointe-à-Pitre à travers l'évolution de son emprise foncière depuis la fin du XIXe siècle.
- **Des questions et des données**
 - Comment l'environnement est devenu en une vingtaine d'années la question centrale de la controverse portuaire.
 - Comment cette question s'organise autour d'un nombre restreint d'acteurs institutionnels et économiques, validant de fait l'hypothèse de l'affirmation d'un port comme autorité sur le territoire.
- **Des éléments de discussion**
 - La perspective paradoxale d'une nécessaire transition écologique appelant la maîtrise des impacts des activités humaines dans un contexte de gouvernance largement orienté vers la croissance des infrastructures et des flux.

Références bibliographiques

- Beauguitte, L (2013) Graphes, réseaux, réseaux sociaux : vocabulaire et notation ; Cliques, communautés et dérivées (site du Groupe FMR : Flux Matrices Réseaux).
- Budoc, R. (2015). *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*. Avis du CESE, Les éditions des Journaux Officiels, 218 p.
- Foulquier, É. (2016). Prendre la mesure de la conflictualité portuaire. *L'information géographique*, 80(4), 56-75.
- Foulquier, E. (2019). Transport maritime et changement climatique. Perspectives en Géographie. *Le Droit Maritime Français*, (815), 581-589.
- 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. *Noréis. Environnement, aménagement, société*, (250), 49-64.
- Lévêque, L. (2012). Le nouveau rôle des autorités portuaires dans l'adaptation des clusters aux enjeux de la globalisation. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, (16).