

UNIVERSITÉ PARIS OUEST NANTERRE LA DÉFENSE

École doctorale Milieux, Cultures et Sociétés du Passé et du Présent

Thèse pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense

Discipline : Géographie humaine, économique et régionale

Présentée et soutenue publiquement par Mélanie GIDEL le 31 janvier 2014

**FERMETURES ET POROSITES DANS LES TERRITOIRES URBAINS
A FORT-DE-FRANCE (MARTINIQUE)
ET PORT OF SPAIN (TRINIDAD ET TOBAGO)**



Directeur de thèse :

Alain MUSSET, directeur d'études, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales

Jury :

Christine CHIVALLON, directrice de recherche, Centre National de la Recherche Scientifique

Claire HANCOCK, maître de conférences en géographie, Université Paris-Est Créteil

Sylvy JAGLIN, professeure de géographie et d'aménagement, Université Paris-Est Marne-la-Vallée

Jean-Luc PIERMAY, professeur émérite de géographie, Université de Strasbourg

FERMETURES ET POROSITES DANS LES TERRITOIRES URBAINS
A FORT-DE-FRANCE (MARTINIQUE)
ET PORT OF SPAIN (TRINIDAD ET TOBAGO)

Thèse préparée au sein du laboratoire Mosaïques – UMR CNRS 7218 LAVUE
Université Paris Ouest Nanterre La Défense

Photo de couverture :

Vue de Port of Spain depuis les collines de Laventille, novembre 2006, MG.

Titre : Fermetures et porosités dans les territoires urbains à Fort-de-France (Martinique) et Port of Spain (Trinidad et Tobago)

Résumé :

Cette recherche s'inscrit dans le cadre des études sur la fragmentation urbaine. Elle privilégie les notions de fermeture et de porosité pour confronter les dynamiques territoriales à l'œuvre dans deux villes caribéennes aux caractéristiques longtemps similaires : Fort-de-France, dans le département de la Martinique, et Port of Spain, capitale de la République de Trinidad et Tobago. Les fermetures délimitent et séparent, mais elles se définissent aussi par leur degré de porosité et par les mises en relation qu'elles organisent, ce que la thèse tente de souligner, d'abord, sous l'angle des paysages urbains. Quoique souvent adossées à des divisions anciennes, héritées de la ville coloniale, les fermetures se déploient sous des formes nouvelles qui sont envisagées par les pouvoirs publics, à Fort-de-France, comme une menace pour la cohésion urbaine. Cette analyse n'est pas partagée à Port of Spain où l'échelle nationale prime sur l'échelle de la ville dans les logiques gestionnaires. La thèse s'appuie notamment sur les résultats de deux enquêtes de terrain pour mieux comprendre le jeu de ces délicates articulations et désarticulations d'échelles, qui nourrissent les phénomènes de fermeture dans la ville. La première enquête met en évidence les trajectoires divergentes de deux quartiers situés sur les marges sociales et spatiales des deux villes, Volga Plage et Sea Lots, dans un contexte de redéfinition des limites entre ville, mer et port. La seconde enquête, réalisée auprès de 228 écoliers, permet de confronter les modalités de gestion par le haut des fermetures dans la ville aux pratiques et aux aspirations des habitants.

Mots clés :

Analyse comparative, fragmentation, fermeture intra-urbaine, porosité, Fort-de-France (Martinique), Port of Spain (Trinidad et Tobago).

Title : Barriers and porosity in Fort-de-France (Martinique) and Port of Spain (Trinidad and Tobago)

Abstract :

This research falls within the scope of urban fragmentation studies. It focuses on the notions of barriers and porosities to confront urban change patterns in two Caribbean cities that used to have similar characteristics: Fort-de-France, in the French overseas department of Martinique, and Port of Spain, capital city of Trinidad and Tobago. Barriers delineate and separate, but they are also defined by their levels of porousness and by the links that they organize, as this research intends to show, by first studying urban landscapes. Although barriers often stem from former divisions inherited from the colonial city, they manifest themselves in new forms which are regarded as a threat to urban cohesion by local authorities in Fort-de-France. This analysis is not shared by authorities in Port of Spain where the national scale dominates the scale of the city in terms of urban management. This thesis is mainly based on the results of two field studies that highlight the interplay of subtle articulations and disarticulations of scales, which may hinder or support the production of barriers in the city. The first survey examines the divergent prospects faced by two neighborhoods located on the social and spatial margins of both cities, Volga Plage and Sea Lots, in the context of redefining boundaries between the city, the sea and the port. The second survey, which was conducted among 228 school children, allows to shed a light on the ongoing interactions between official responses to urban barriers and the inhabitants' spatial practices and aspirations.

Keywords : Comparative method, fragmentation, barrier, porosity, Fort-de-France (Martinique), Port of Spain (Trinidad and Tobago)

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier Alain Musset qui a dirigé cette recherche en faisant toujours preuve de disponibilité et d'écoute. Je dois à ses conseils chaleureux, ses suggestions pétillantes et sa grande patience d'être arrivée au bout de ce travail et je lui en suis fortement reconnaissante.

Mes remerciements s'adressent aussi aux membres de l'ancien laboratoire GECKO, où j'ai bénéficié d'une allocation de recherche, ainsi qu'à David Howard pour son accueil à la *School of Geosciences* de l'Université d'Edimbourg en 2008. Je remercie également les géographes de l'Université des Antilles-Guyane, en Martinique, et les chercheurs du département de géomatique et d'études foncières de l'*University of the West Indies*, à Trinidad, qui m'ont aiguillée à mon arrivée sur le terrain.

Les enquêtes sur le terrain ont été l'occasion de rencontres et d'échanges passionnants grâce aux habitants de Volga Plage et de Sea Lots et à tous ceux qui, à Fort-de-France et à Port of Spain, ont accepté de partager avec moi un peu de temps pour me faire découvrir, comprendre et apprécier leur ville. Je les remercie sincèrement.

En Martinique, mes séjours ont été illuminés par la gentillesse des membres de ma famille, notamment Annie Vallée et Gueffé Diomandé qui m'ont hébergée à Fort-de-France, et tous les autres (la liste est longue), qui ont apporté beaucoup de chaleur humaine à mes séjours et se sont démenés sans compter pour me rendre service.

À Trinidad, mes remerciements s'adressent plus spécialement à Michael Chan Tak qui m'a introduite à Trinidad en général et à Sea Lots en particulier, ainsi qu'à Phyllis Hoyte, Khafi Weekes et Jassodra Ramlokhan Kuizon, pour leur amitié et leur patience infinie pour éclaircir mes interrogations les plus incongrues. Je suis aussi reconnaissante envers les « couchsurfers », locaux ou voyageurs, avec qui je suis partie à la découverte du pays, et envers mes colocataires de la pension de Mrs Muriel, qui m'ont initiée à la cuisine du Venezuela.

Sans pouvoir les citer tous, je tiens à remercier les amis proches avec qui j'ai partagé les bons et les mauvais moments de ces années de thèse : Elise Guillard, Mirna Safi, Rachel Roumet, Delphine Parigi, Per Davidson, Isabelle Martin, Suying Zhao, Joseph Visser et tous les autres... Je n'oublie pas les habitués de la salle A305 (dite « salle de Nordine »), où l'essentiel de cette thèse a été rédigé, ni mes complices et amis doctorants Alice Beuf, Eko Budi et Didier Moullet.

Ma famille en France et mes parents, relecteurs et soutiens sans faille.

Cette page de remerciements est, enfin, l'occasion de saluer mes collègues de la Direction du Logement et de l'Habitat de la ville de Paris, ainsi que les membres de Calypsociation, promoteurs enthousiastes du *steelpan* en France, qui m'ont permis de me replonger à Paris dans l'univers culturel trinidadien en musique et bonne humeur.

Sommaire

<u>Introduction générale</u>	9
<u>Première partie : Fermetures dans les paysages et les territoires</u>	37
Chapitre 1 : Désordres et morcellements dans les paysages urbains	41
I. Regarder les paysages à Fort-de-France et Port of Spain.....	42
II. Désordres et paysages urbains.....	56
III. Morcellement des paysages.....	67
Chapitre 2 : Paysages et différenciations socio-spatiales dans les paysages urbains	97
I. Des paysages de la fragmentation ?	97
II. Différenciations socio-spatiales dans les territoires urbains.....	111
III. “What’s so new about divided cities ?” (Marcuse, 1993)	131
Conclusion de la première partie :	166
<u>Deuxième partie : la gestion des fermetures et des porosités par les pouvoirs publics</u>	167
Chapitre 3 : Les pouvoirs publics et la ville : fermetures et territorialisation par le haut	171
I. La ville et ses territoires dans les discours officiels.....	172
II. Planifier, développer, aménager : des logiques et des mécanismes institutionnels distincts.....	191
III. Les politiques en pratique.....	220
Chapitre 4 : La porosité comme enjeu des politiques urbaines ou comment gérer la ville sur ses marges. Etude de cas : Volga-Plage et Sea Lots	239
I. « Des marges au cœur de la ville » (Morelle et Laumonier, 2006).....	241
II. La ville officielle face à ses marges : gérer la porosité.....	257
III. Peut-on ouvrir la marge sans la fermer ?.....	284
Conclusion de la deuxième partie	307

<u>Troisième partie : Pratiques et représentations : fermetures et porosités croisées de bas en haut et de haut en bas</u>	309
Chapitre 5 : En bas, des territoires qui se ferment ? Le poids de l'automobile et de la peur dans les pratiques	313
I. Méthode d'approche de la ville par en bas.....	314
II. Fermeture des territoires et pratiques quotidiennes : le rôle de l'automobile en question.....	325
III. Entre autocontrainte et pressions extérieures, le poids de la peur dans les pratiques.....	344
Chapitre 6 : Limites, passages et ouvertures inachevées	375
I. L'Enville ou l'ouverture inachevée.....	376
II. Quand la fermeture se fait ouverture : limites dans la ville et limites de la ville.....	393
III. Multiterritorialités et ouvertures sélectives	415
Conclusion de la troisième partie	437
<u>Conclusion générale</u>	439
<u>Bibliographie et tables</u>	447
<u>Annexes</u>	477

Introduction

Les villes aux Antilles : entre relation et séparation

L'étude des villes des Antilles peut être envisagée sous deux angles opposés. On peut leur prêter le caractère métissé des sociétés créoles qui sont les leurs. Elles seraient des lieux de rencontre et se définiraient par la mise en relation de populations d'origines et de cultures variées, comme le suggère le romancier martiniquais Patrick Chamoiseau pour qui « la ville créole parle en secret un langage neuf et ne craint plus Babel » (1992 : 243). Dans le même temps, la création de ces villes par des pouvoirs coloniaux, jouant de clivages raciaux et sociaux pour contrôler l'espace et la société, conduit à les penser comme intrinsèquement marquées par la fermeture et la division. Dans l'introduction d'un ouvrage portant sur « la ville caribéenne », Rivke Jaffe et alii écrivent que « la plupart des villes caribéennes sont depuis longtemps caractérisées par leur fragmentation interne »¹ (2008 : 7). Celle-ci procéderait de l'existence d'un « segment formel dominant, dans lequel les administrations coloniales exerçaient leur pouvoir tant sur le plan physique que symbolique »² (id : 7), contrastant avec d'autres parties de la ville moins formelles, développées lors de phases ultérieures de l'urbanisation. Cette « fragmentation interne » s'appuierait sur un système d'oppositions et de hiérarchies socio-spatiales strictes, instaurées dès l'origine, et la division resterait un principe majeur de structuration des territoires urbains contemporains. Fort-de-France, en Martinique, et Port of Spain, à Trinidad et Tobago³, portent dans leur nom cette histoire urbaine paradoxale, faite de rencontre entre continents ainsi que de violence et de divisions organisées par les puissances métropolitaines européennes. C'est à cette ambiguïté fondatrice, cette tension permanente entre relation et séparation, que ce travail propose de réfléchir dans un contexte contemporain où, loin de se dissiper malgré l'abolition de l'esclavage et la fin des régimes coloniaux, des dynamiques de fermeture renouvelées se font de plus en plus visibles dans les territoires urbains.

L'objet de cette thèse se situe donc à l'intersection de deux approches possibles de la ville, en apparence antagonistes puisque la première met l'accent sur la relation tandis que l'autre insiste sur le cloisonnement et la séparation. Mais les notions de relation et de

¹ “*Most Caribbean cities have long been typified by their internal fragmentation*” (Jaffe et al, 2008: 7).

² “*a formal, dominant segment in which the colonial administrations exerted their power both physically and symbolically*” (id : 7).

³ L'Etat de Trinidad et Tobago sera généralement désigné par le simple nom de Trinidad, par souci d'alléger le texte.

séparation ne sont pas incompatibles. Elles fonctionnent l'une avec l'autre, comme le montre Georg Simmel à travers les figures du pont et de la porte. Le philosophe et sociologue défend l'idée que « séparation et raccordement ne sont que les deux aspects du même acte » (Simmel, 1988 : 164). Alors qu'un pont vise précisément à relier, il induit par sa seule présence que « les rives du fleuve ne sont pas simplement extérieures l'une à l'autre, mais justement 'séparées' » (id. : 162), c'est-à-dire que la séparation ne peut être envisagée qu'une fois la relation établie, et vice-versa. Il précise : « la notion de séparation serait dépourvue de sens si nous n'avions commencé par les [les rives] relier, dans nos pensées finalisées, dans nos besoins, dans notre imagination » (id. : 162-163). De même, la porte institue une opposition entre un intérieur et un extérieur, dont elle organise à la fois la séparation (lorsqu'elle se ferme) et la mise en relation (lorsqu'elle s'ouvre). Cette dialectique de la relation et de la séparation intervient à de multiples niveaux dans les territoires urbains. Jean-Luc Piermay, réfléchissant au statut des frontières comme forme de division intra-urbaine en Afrique subsaharienne, remarque en effet que « la ville, par essence lieu de contacts et d'échanges, est marquée par des ruptures spatiales qui en contraignent et en obèrent le fonctionnement » (Piermay, 2002 : 230). Si le paradoxe n'est pas propre aux villes des Antilles, il y prend un relief particulier du fait de leur histoire mais aussi dans le contexte actuel des réflexions sur la « fragmentation urbaine ».

Fragmentations urbaines

La notion de fragmentation occupe une grande place dans les débats qui animent aujourd'hui la géographie urbaine (Bénil et al, 2007). Le terme, explique Françoise Navez-Bouchanine, suggère « qu'à une ville unitaire, organique, solidaire, a désormais succédé un ensemble aléatoire de formes socio-spatiales éclatées marquées par des processus de territorialisation forte, non seulement coupées les unes des autres, mais campées dans une sorte de retranchement social et politique » (2002 : 19). La notion de fragmentation urbaine repose sur l'hypothèse d'une rupture dans ce qui fait (ou faisait) d'une ville une ville, au sens d'un système cohérent et intégré en dépit de ses différenciations et divisions internes éventuelles. Mais la pertinence d'une telle hypothèse pose question dans la mesure où elle se fonde implicitement sur un mythe unitaire de la ville, construit en référence à l'histoire urbaine européenne et difficile à transposer dans le contexte caribéen. La portée de la notion de fragmentation réside plutôt dans ce qu'elle apporte pour penser les processus de morcellement dans la ville, que je préfère envisager en termes de recomposition plutôt qu'en termes de décomposition. « La ville a toujours été continue et discontinue, unitaire et divisée », précise en effet l'architecte-géographe Rodrigo Vidal Rojas (2002 : 11) qui propose d'analyser les processus de fermeture et la production de fragments dans la ville en tant que

« mécanismes de reconstruction » (id : 9). Ainsi, tout en prenant ses distances avec la notion de fragmentation, ce travail de thèse est alimenté par les débats scientifiques qu'elle suscite et certains des problèmes qu'elle pose. Ceux-ci sont nombreux.

La définition de la fragmentation proposée plus haut est suffisamment large pour englober les nombreuses facettes d'une notion multidimensionnelle associée, selon les auteurs, à des considérations matérielles et morphologiques, sociales et économiques, administratives et politiques, qu'il convient de rappeler brièvement. Certains chercheurs fondent leurs réflexions sur l'ampleur inédite prise par les formes matérielles des fermetures intra-urbaines comme les murs et les clôtures, ainsi que le remarque Peter Marcuse (1993). Ils interprètent les évolutions contemporaines de l'architecture et de la morphologie urbaine en termes de morcellement, de discontinuités et de disjonctions (Ellin, 1997 ; Davis, 1997). D'autres privilégient une entrée sociale : l'évolution des structures sociales et professionnelles suggère en effet un tassement des couches intermédiaires et une différenciation croissante entre des groupes et des espaces urbains fonctionnant désormais de manière parallèle, à des vitesses différentes (Donzelot, 2004). Cette évolution se traduirait sur le plan spatial par un renforcement des processus de ségrégation résidentielle et par des pratiques fondées sur l'évitement et la recherche de l'entre-soi. La multiplication des *gated communities*, résidences fermées, équipées et surveillées (Le Goix, 2002) ou le développement des centres commerciaux de type *malls*, conduisent à s'interroger sur le brouillage des notions d'espace public et d'espace privé (Capron, 2000) et ses conséquences sur les possibilités de confrontation à l'altérité et de rencontres imprévues, qui forment une composante essentielle de la vie en ville (Bouillon et al, 2007). D'autres approches de la fragmentation s'intéressent aux évolutions des économies urbaines, à partir de l'observation d'une segmentation croissante des marchés du travail et d'un effritement des interdépendances et des complémentarités préexistantes entre les groupes et les espaces (Bénil, 2001). D'autres réflexions, enfin, relèvent du champ politique et institutionnel. Les procédures et les moyens alloués à la gestion des territoires urbains tendent en effet à se différencier au nom de l'efficacité, mais au prix de la perte d'une référence à un système ville intégré (Dubresson et Jaglin, 2005 ; Jaglin, 2001). Des phénomènes de « sécession urbaine » pouvant aller jusqu'à l'autonomisation municipale entérinent le refus de certaines franges de la population de contribuer au financement du reste des territoires urbains dont elles ne se sentent plus solidaires (Jaillet, 1999).

Le prisme de la fragmentation sert donc à aborder des questions hétérogènes. Les processus de morcellement étudiés se déclinent dans des sphères distinctes sans relation claire et univoque les unes avec les autres (Jaglin, 2005 : 76). Mais ces approches ont pour point commun d'interroger les modalités de l'articulation du local et du global dans le contexte de

la mondialisation croissante des échanges de personnes, de biens, de capitaux et d'idées. En effet, l'accélération des flux internationaux met en cause les articulations antérieures entre les échelles locale, régionale et internationale et le réagencement scalaire qui s'ensuit bouleverse les dynamiques territoriales au niveau urbain (Marcuse et Van Kempen, 2000 ; Brenner, 1999). Les processus de fragmentation seraient liés à ces évolutions, les groupes et les espaces se différenciant et se segmentant selon leur aptitude à tirer parti des règles du jeu ou plutôt à les subir, comme l'explique Olivier Dollfus : « partout, la mondialisation, qui creuse les différences et provoque des croissances, fabrique à toutes les échelles de l'exclusion et entraîne le renforcement des frontières et limites » entre ce qu'il appelle les « archipels des 'mondes utiles' » branchés sur les réseaux mondiaux, et les « les flaques, les taches et les morceaux, de toutes dimensions, des 'mondes inutiles' » qui en sont exclus (Dollfus, 1994 : 44). A l'échelle urbaine, Erik Swyngedouw et Maria Kaika font ainsi appel aux figures du kaléidoscope, du collage et du patchwork pour qualifier ces nouveaux ensembles dont les parties sont en apparence disjointes et cependant connectées de multiples façons à l'échelle mondiale (Swyngedouw et Kaika, 2003). C'est en ceci que la notion de fragmentation, associant à la croissance des interactions et des interdépendances au niveau mondial l'idée d'un éclatement des territoires à des échelles plus fines, peut apporter un éclairage intéressant pour renouveler la compréhension de la dialectique relation/séparation changeante dans les villes des Antilles.

L'archipel caribéen entretient en effet une relation paradoxale avec les processus de mondialisation. Son organisation actuelle, de l'échelle de la plantation à celle de la région, résulte de son intégration ancienne au sein d'un système économique mondialisé fondé sur des échanges inégaux (Potter et al, 2004 : 388). Dès le XVI^e siècle, la région est façonnée par les logiques mercantiles et militaires transcontinentales des puissances européennes. Pourtant, malgré cette exposition précoce à des processus fonctionnant à de très petites échelles, les Antilles se trouvent à la périphérie des grands flux et des principaux nœuds de la mondialisation contemporaine. Leur petite taille et leur faible poids démographique – 40 millions d'habitants pour la Caraïbe insulaire dans un ensemble américain qui en compte plus de 900, leur éclatement politique, statutaire et linguistique qui freine les efforts d'intégration régionale (Burac et al, 2003), leur dépendance structurelle vis-à-vis des anciennes puissances coloniales européennes ou encore leur statut d'« arrière-cour » des Etats-Unis (Bégot, 2001 : 101 ; Taglioni, 1995) sont autant de facteurs qui leur confèrent un rôle très secondaire sur la scène économique et politique internationale. Elles sont donc simultanément à la marge et à « l'avant-garde de la mondialisation » (Révauger, 2005 : 10). La différence de statut institutionnel entre la Martinique (département français) et Trinidad (Etat indépendant) rend

d'autant plus intéressante la confrontation entre leurs capitales respectives, inégalement exposées à des processus opérant à l'échelle mondiale.

Etudier des villes des Antilles comme Fort-de-France et Port of Spain s'inscrit ainsi dans le courant formalisé par Jennifer Robinson sur les « villes ordinaires » (2006). Cette géographe sud-africaine souligne le bouleversement que les réflexions sur la mondialisation ont représenté dans les études urbaines, mais selon des grilles de lecture qu'elle estime inadéquates. Elle met en cause la suprématie des critères économiques et financiers (tels que la concentration des sièges de grandes entreprises occidentales) utilisés pour les hiérarchiser, et qui conduisent à ce qu'un grand nombre de villes de la planète « restent "hors de la carte" dans cette approche de la théorie urbaine »⁴ (Robinson, 2006 : 94). Elle défend la thèse qu'il est non seulement légitime mais aussi indispensable de s'intéresser aux « villes ordinaires » qu'elle oppose aux « villes globales » définies par Saskia Sassen (1996) ou aux « villes mondiales » qui focalisent l'attention du fait même de leur exceptionnalité et de leur importance dans les échanges internationaux. Robinson conteste le caractère emblématique ou précurseur que leur allouent souvent ceux qui les étudient. Diversifier les objets de recherche doit faciliter l'identification de ce qui relève du général ou du particulier et affiner la compréhension de processus complexes qui peuvent avoir des causes et des significations différentes malgré des similitudes de surface. La thèse de Robinson va plus loin puisqu'elle propose d'étudier toute ville comme une ville « ordinaire », en tenant compte à la fois de sa singularité et de sa participation à un monde interconnecté à des niveaux multiples qui ne se réduisent pas aux flux de capitaux. C'est dans cette double optique (s'intéresser à des « villes ordinaires » exclues des classements, et s'intéresser à elles dans leur caractère singulier, ordinaire, complexe, c'est-à-dire sans commencer par y chercher les éléments caractéristiques des villes dites globales ou mondiales) qu'est abordée l'étude des villes de Fort-de-France et Port of Spain, points minuscules face aux métropoles pluri-millionnaires qui captent habituellement l'attention.

Fermetures et porosités : vers une problématique de recherche

La position ambiguë des Antilles vis-à-vis de la mondialisation et donc de l'une de ses manifestations potentielles (la fragmentation urbaine) justifie le choix d'un angle de recherche original pour aborder la question de la tension relation/séparation et ses transformations dans les villes de Fort-de-France et Port of Spain. Plutôt que de lire d'emblée les dynamiques urbaines en termes de fragmentation, je propose de partir des phénomènes de fermeture dans la ville, anciens et nouveaux, pour comparer leur nature, leurs impacts territoriaux et la manière dont ils sont vécus, et tenter de comprendre grâce à cet éclairage pourquoi et en quoi

⁴ “remain ‘off the map’ of this version of urban theory” (Robinson, 2006: 94).

Fort-de-France et Port of Spain suivent aujourd'hui des trajectoires divergentes malgré une histoire urbaine longtemps similaire (cf. plus bas).

Cette question de recherche part d'un étonnement. Le choc du premier contact avec Port of Spain et ses paysages urbains, lors d'un voyage exploratoire en novembre 2006, m'a en effet conduite à reconsidérer mon approche initiale. Celle-ci portait sur les interfaces ville-port, question qui avait été l'objet de mon mémoire de D.E.A. consacré à la ville cubaine de Cienfuegos. Cette thématique s'est vite révélée un pari incertain du fait du caractère hautement politique et sensible de la construction du « Centre international du front de mer » qui avait justement attiré mon attention sur la capitale de Trinidad et Tobago. J'ai donc décidé de réorienter mon travail dans la direction des fermetures dont l'omniprésence matérielle dans les paysages (les plus spectaculaires étant les murs érigés le long des routes sur des kilomètres à l'entrée de Port of Spain) m'avait tant étonnée à mon arrivée dans l'île. Leur caractère systématique contrastait en effet singulièrement avec ce que je venais d'observer à Fort-de-France où, pourtant, l'importance prise par certaines formes de fermeture depuis mon séjour précédent, cinq ans plus tôt, m'avait également frappée. La construction de l'objet de recherche est ainsi indissociable du choix initial de suivre une démarche comparative, qui sera exposée plus bas.

Si ce travail a pour point de départ des observations morphologiques et paysagères, c'est bien le lien entre social et spatial qui m'intéresse. Les formes matérielles des fermetures posent question une fois mises en relation avec les sociétés dans lesquelles elles sont produites. J'ai évité de ne retenir que les formes de fermeture les plus spectaculaires dans la ville. J'ai tenté de les identifier sans établir de hiérarchie implicite entre celles qui paraîtraient les plus emblématiques des phénomènes de fragmentation urbaine décrits dans le monde (telles que les murs et les *gated communities* par exemple) et les autres, plus habituelles, comme les grandes infrastructures de transport qui contribuent à diviser les territoires à une échelle locale, même si ce type de fermeture n'est pas délibéré (Héran, 2011). Je suis partie du principe que même les formes de fermeture les plus banales pouvaient subir des transformations dignes d'intérêt et apporter un éclairage sur les significations locales de formes de fermeture en apparence nouvelles. J'attribue ainsi à la fermeture un sens large qui se comprend à la lumière des développements de Georg Simmel sur le pont et la porte : la fermeture délimite et sépare, tout en signalant la possibilité de la relation à laquelle elle fait barrière. Elle n'a donc de sens que si une relation est possible, du moins pensable, ce que remet en cause l'idée de fragmentation poussée à son extrême.

Une seconde raison de me distancier de la notion de la fragmentation urbaine vient de mes réticences à adhérer à certains de ses présupposés théoriques (l'unicité préalable de la ville) et de ses implications philosophiques et politiques (l'atomisation absolue des sociétés et

des espaces urbains, le scepticisme sur la possibilité de solidarités au niveau urbain et de l'invention d'un « vivre-ensemble » dans la ville). Ces réserves sont partagées par de nombreux chercheurs qui s'efforcent de nuancer les discours les plus tranchés pour comprendre comment les liens et les interdépendances se renouvellent et se réinventent sous de nouvelles modalités (Lulle, 2004). Mais cette réaction peut aussi mener à des impasses : « le risque n'existe-t-il pas de tomber dans l'angélisme en cherchant forcément les liens plutôt que les divisions ? », s'inquiètent Claire Bénit et alii dans une réflexion critique sur la notion (2007 : 15). Pourtant, c'est bien parce que l'on constate des processus de morcellement qu'il est utile d'en étudier aussi les limites et les contradictions : il ne s'agit pas de les sous-estimer ni de les nier.

Cette exigence me pousse à recourir à la notion de porosité, non pas pour déplacer le focus vers le lien plus que vers la fermeture, mais pour appréhender cette dernière dans sa globalité et ses ambiguïtés. Le terme de porosité vise à compléter celui d'ouverture, dont il se rapproche sans toutefois se confondre avec lui. Contrairement à l'ouverture en effet, la porosité ne se pose pas dans un rapport dialectique avec la fermeture dont elle constitue une qualité. La fermeture est supposée, par nature, faire obstacle aux relations entre deux entités, par l'instauration d'une barrière physique ou mentale dans l'espace. Mais il est généralement illusoire de la croire hermétique. La porosité mesure l'efficacité d'une fermeture. Elle désigne les stades intermédiaires situés entre des états hypothétiques de fermeture absolue et d'ouverture totale. Faire intervenir la porosité vise à faire émerger des dynamiques et des significations qui ne ressortiraient pas si l'on s'en tenait aux mécanismes d'ouverture et de fermeture les plus simples et qui ne seraient pas les plus pertinents pour saisir la complexité : « la clôture et la porte représentaient une séparation binaire : c'était soit ouvert, soit fermé » (Rzac, 2000 : 95). La porosité, au contraire, permet de penser la simultanéité de l'ouverture et de la fermeture, selon une double composante, statique et dynamique. Le volet statique correspond au débordement d'usages ou d'usagers dans un espace qui ne leur est pas a priori affecté, au-delà du rôle ordonnateur d'une fermeture censée garantir l'homogénéité et l'identité des entités qu'elle contribue à démarquer. Le volet dynamique renvoie, lui, aux processus de déplacement et de diffusion dans l'espace, ainsi qu'aux stratégies de franchissement des fermetures.

Distincte de l'ouverture donc, la notion de porosité n'équivaut pas non plus à celle de mobilité, qui peut également être convoquée pour mettre en évidence la recomposition des liens à l'intérieur des espaces urbains (Capron, 2005). Certes, des mobilités peuvent attirer l'attention sur le caractère poreux d'une fermeture en révélant que celle-ci ne joue pas pleinement son rôle, mais les deux notions ne sauraient être confondues. La mobilité renvoie à un déplacement effectif tandis que la porosité relève aussi du potentiel : elle qualifie la

possibilité théorique et pratique d'outrepasser une fermeture, ce qui la place au cœur d'une tension entre relation et séparation, alors que la notion de mobilité se tourne vers la relation. De plus, la porosité n'implique pas nécessairement un flux : elle se manifeste aussi par la présence incongrue d'éléments ou d'usages qui ne correspondent pas aux éléments et aux usages attendus à ce moment-là et de ce côté-là d'une limite supposée fermer deux entités l'une à l'autre.

Dans les sciences physiques, la « porosité » correspond au volume des vides contenus dans un corps, rapporté au volume total de ce corps, ce qui ne préjuge en rien des contacts et échanges que ce corps peut entretenir avec l'extérieur, échanges qui sont quant à eux mesurés par la « perméabilité ». Mais dans le langage courant, porosité et perméabilité se rejoignent : une roche poreuse est une roche qui laisse un liquide s'infiltrer et s'écouler à travers elle. Les chercheurs qui utilisent la notion de porosité s'appuient plutôt sur la métaphore biologique des pores de la peau assurant les échanges entre l'intérieur et l'extérieur de l'organisme. L'utilisation de cette image dans les études urbaines a été popularisée par Walter Benjamin qui, dans un essai célèbre de 1925 écrit avec Asja Lacis, y fait appel pour exprimer sa fascination pour la ville de Naples. Il flâne dans les rues et voit se mêler le privé et le public, l'intérieur et l'extérieur, le temps de la fête et le temps ordinaire : des catégories qu'il envisageait comme dichotomiques se diluent et s'imbriquent dans le temps et dans l'espace, ce qui l'amène à définir la porosité et l'imprévu comme la « loi » de la ville (Benjamin et Lacis, 1998 [1925] : 15).

Les urbanistes sont friands de telles analogies pour exprimer certains des paradoxes qu'ils rencontrent dans leurs pratiques professionnelles. L'architecte et urbaniste Luc Lévesque pose ainsi la porosité comme une piste à explorer, bien qu'il la définisse par son caractère imprévu, ni planifié ni contrôlé : « le pore est cavité et passage, lieu propice au développement de processus qui échappent au contrôle et contaminent l'ordre de la représentation par infiltrations transversales » (Lévesque, 1999 : 50). Plutôt que d'interpréter la porosité comme une menace pour la cohésion de la ville dont elle brouille l'organisation et le fonctionnement, Lévesque célèbre en elle un facteur de changement impulsé non pas par les urbanistes dont il fait partie, mais par les pratiques des habitants et usagers qui s'émancipent par là de toute tentative de contrôle par le haut des territoires urbains.

C'est en ce sens aussi que Stavros Stavrides propose une formalisation de la « porosité urbaine » à partir d'une étude des mouvements sociaux à Athènes en 2009, au cours desquels il remarque l'émergence de lieux de rencontre inhabituels. Il écrit : « la porosité urbaine redéfinit la ville comme réseau de carrefours à traverser, des carrefours qui potentiellement peuvent servir d'intermédiaire entre des cultures urbaines différentes, ainsi mutuellement reconnues. La porosité urbaine peut de cette façon être la forme spatio-temporelle qu'une

culture urbaine émancipatrice pourrait prendre » (Stavrides, 2010). Lévesque comme Stavrides voient donc la porosité comme un sas de créativité, de liberté et de libération. Ils lui attribuent un caractère contestataire : les pratiques qui la produisent se posent en contradiction avec l'ordre établi et les pouvoirs en place, par la transgression des divisions instituées et des logiques spatiales de fermeture et d'ouverture conçues par les aménageurs et les architectes.

Cette lecture de la porosité ouvre des pistes intéressantes pour étudier les dynamiques de conflit dans la ville, mais ce n'est pas la perspective retenue dans cette thèse. Ici, le recours à la notion ne préjuge pas en soi de la signification de la fermeture (un obstacle implicitement vu comme oppresseur et négatif) ni de celle de l'ouverture (vue comme libération positive). La porosité n'est pas non plus d'emblée accolée à la seule sphère des pratiques d'« en bas » (celles des habitants et des usagers), par opposition à celles d'« en haut », en particulier les politiques engagées par les pouvoirs publics. En effet, les premières conduisent aussi à différencier, isoler et séparer, tandis que les secondes peuvent chercher à rendre les fermetures plus poreuses en stimulant les relations entre des entités différenciées, comme on le verra. La porosité vient ici en renfort pour affiner l'étude des fermetures et discuter l'hypothèse que celles-ci jouent un rôle croissant dans la constitution des territoires urbains à Fort-de-France et Port of Spain. En résumé, la porosité apporte un outil pour articuler les trois composantes du problème posé : fermeture, territoire et territorialisation.

Le caractère plus ou moins poreux des fermetures renseigne en effet sur la signification et le poids réel de ces fermetures dans les territoires qu'il devient possible d'envisager conjointement dans leurs dimensions spatiale, sociale et temporelle. Les fermetures et leurs porosités constituent d'abord des éléments d'organisation spatiale importants et signifiants (que ferme-t-on ? où et comment le fait-on ? est-ce toujours délibéré ? quels sont les impacts spatiaux ?). Elles éclairent également les modalités de la structuration sociale des territoires : qui tente de s'infiltrer dans les brèches et qui tente de les colmater ? ce que d'aucuns considèrent comme fermeture l'est-il pour d'autres ? y a-t-il ou non des correspondances entre les ruptures et discontinuités auxquelles s'adosent les fermetures sur le plan spatial et les lignes de clivage qui traversent les sociétés urbaines ?

La prise en compte de la porosité présente aussi l'intérêt de mettre l'accent sur le caractère fluctuant de la fermeture, anciennement établie ou récente, réinvestie et réinventée ou abandonnée et oubliée. Cet angle de lecture fait enfin ressortir les jeux d'échelles dans lesquels les phénomènes de fermeture s'insèrent, puisque ce qui est ouvert à une certaine échelle ne l'est pas nécessairement à une autre. La variation du degré de porosité d'une échelle à l'autre permet ainsi de mettre en évidence les articulations scalaires en jeu dans la recomposition des territoires urbains à Fort-de-France et Port of Spain. La question des fermetures et de leurs porosités sert ainsi à ancrer le travail de comparaison pour examiner les

dynamiques territoriales, ou plus précisément les modalités de la territorialisation dans les deux villes.

Il existe de nombreuses conceptualisations du territoire mais le caractère construit et évolutif de celui-ci fédère dans les sciences sociales (Ozouf-Marignier, 2009). La notion de territorialisation permet d'envisager le territoire comme un processus permanent, insaisissable car jamais définitif ni figé. Elle désigne les mécanismes qui conduisent à la formation des territoires : « en s'appropriant concrètement ou abstraitement (par exemple, par la représentation) un espace, l'acteur 'territorialise' l'espace » (Raffestin, 1980 : 131). Tout en proposant une approche centrée sur la question du pouvoir, Claude Raffestin exprime dans cette phrase plusieurs enjeux généraux du territoire et de la territorialisation. Il souligne d'abord la notion d'appropriation, qu'il n'envisage pas que comme l'occupation, la délimitation, la transformation ou le contrôle d'un espace, mais aussi comme le simple fait de le nommer, de lui donner du sens, de s'y identifier et de se le représenter. Il met également l'accent sur le rôle des acteurs à l'origine du processus et par lesquels le territoire prend sens. Alain Musset et Jean-Luc Piermay précisent : « la territorialisation est en réalité un processus complexe d'articulation de dynamiques issues d'acteurs divers, du haut comme du bas, qui collaborent à la construction du territoire ou qui résistent aux projets de territoire qu'on leur propose. La territorialisation, qui doit être fondamentalement vue comme une rencontre, n'existe pas sans une part d'appropriation du processus par des acteurs variés » (Musset et Piermay, à paraître).

Dans cette thèse, deux types d'acteurs retiennent particulièrement l'attention : les pouvoirs publics, d'une part, et les habitants et autres usagers de la ville, d'autre part. Ils ne sont pas les seuls et ils interagissent avec d'autres acteurs très nombreux, relevant ou non du secteur privé (promoteurs immobiliers et autres investisseurs locaux et étrangers, petites et grandes entreprises, organisations internationales, organisations non gouvernementales...). Mais ils sont privilégiés ici du fait des contradictions qu'ils ont fait émerger dans ma lecture initiale des deux villes d'étude.

Le développement plus important des formes de fermeture dans les paysages urbains de Port of Spain par rapport à ceux de Fort-de-France permettait en effet de poser une hypothèse simple : dans la capitale trinitadienne, les fermetures si présentes pouvaient être interrogées comme révélatrices et/ou productrices d'une recomposition des territoires urbains sur le mode de la séparation et d'une réorganisation des échelles de la relation au bénéfice des plus petites, tandis qu'à Fort-de-France, la ville conserverait une plus forte cohésion interne, spatiale et sociale. Une telle hypothèse appelle à une grande prudence, car la morphologie spatiale ne se projette pas mécaniquement sur les processus sociaux, comme le rappelle Françoise Navez-Bouchanine qui dénonce le manque de vigilance de certaines études qui concluent trop vite à

l'éclatement des sociétés urbaines à partir de considérations d'ordre spatial et matériel (2002 : 55-56). Risquée, cette hypothèse d'une évolution divergente des territoires urbains méritait cependant d'être posée dans la mesure où elle semblait cohérente avec des analyses menées ailleurs, notamment les comparaisons internationales conduites par Sophie Body-Gendrot (1996). Dans la préface à la traduction française de l'ouvrage de Saskia Sassen sur les villes globales, elle qualifie Paris de « *'soft' global city* » (1996 : 20), moins touchée par la polarisation et l'accroissement des divisions socio-spatiales qui caractérisent selon Sassen les villes globales. Elle avance, comme facteur explicatif de ces décalages, le rôle déterminant des politiques redistributives conduites par les pouvoirs publics qui, en France, régulent et limitent le creusement des inégalités sociales et leurs implications territoriales. Le même argument pouvait être mobilisé pour expliquer les écarts observés entre Fort-de-France, ville française, et Port of Spain où dominant plus largement l'influence nord-américaine et la pensée néo-libérale qui conduisent à dévaloriser l'interventionnisme des pouvoirs publics⁵.

Cet élément constitue un facteur explicatif majeur, mais il n'est pas suffisant. Au niveau proprement urbain, le contraste dans l'approche de la ville par les pouvoirs publics locaux en Martinique et à Trinidad est en effet frappant. Avec des fermetures moins présentes dans les paysages urbains et des pouvoirs publics plus sensibles à cette question à Fort-de-France que dans la capitale trinitadienne, il apparaissait comme pertinent d'examiner l'idée d'une divergence dans les dynamiques territoriales en cours dans les deux villes.

Cependant, si les modalités et les objectifs de la territorialisation « par le haut » dans les deux villes se différencient très clairement, il n'en est pas de même pour la territorialisation « par le bas » émanant des habitants et des usagers. Leurs pratiques dans la ville et de la ville ne semblent pas présenter d'opposition aussi flagrante. Sans invalider la piste de réflexion initiale, ces similitudes obligent à confronter la territorialisation « par le haut » divergente à la territorialisation « par le bas » d'apparence convergente, pour remettre en perspective l'idée d'une territorialisation différenciée par le poids inégal des fermetures.

Au final, les questionnements sur le poids des fermetures dans les territoires urbains et leur rôle dans l'articulation entre territorialisation « par le haut » et territorialisation « par le bas » sont éloignés de mes préoccupations de départ, qui portaient sur les relations entre les activités portuaires et les dynamiques urbaines. La question du lien et de la coupure, ainsi que celle du rapport entre local et global, particulièrement vives dans les villes portuaires, étaient

⁵ Il convient de nuancer cette affirmation puisque les interventions publiques ne sont pas systématiquement disqualifiées par le courant néo-libéral. L'Etat trinidadien est très interventionniste dans l'économie, par le biais d'entreprises d'Etat présentes dans tous les secteurs clés (hydrocarbures, industrie, transport, agriculture...), mais, en termes de protection sociale, son action est réduite et reste affectée par les politiques d'ajustement structurel des années 1990 (Mycoo, 2006).

déjà en place, mais limitées au cas des franges littorales des deux villes étudiées. Un tel cheminement s'explique par le choix méthodologique et scientifique de départ : celui de l'analyse comparative.

Le choix d'une démarche comparative

Encore peu courantes dans les sciences sociales il y a une vingtaine d'années, les études comparatives ont connu depuis un développement important (Gervais-Lambony, 2003 : 29). Le petit ouvrage de Marcel Détiéne paru en 2000, *Comparer l'incomparable*, a apporté une légitimation supplémentaire à cette démarche. Par ce titre provocateur, Détiéne justifie la pertinence des rapprochements d'époques, d'espaces ou de sociétés les plus inattendus et il ouvre ainsi des perspectives très larges à la comparaison. La méthode comparative n'a pas pour seule finalité de confronter termes à termes deux objets dont on estime au préalable qu'ils sont de nature et caractéristiques communes (donc « comparables »). L'intérêt de la démarche réside dans le fait d'examiner un problème donné à la lumière de plusieurs cas de figure, lesquels, interrogés sur cette même question, s'éclairent mutuellement pour apporter une compréhension plus subtile et complète du problème posé.

Le va-et-vient permanent entre les objets soumis au travail comparatif permet en outre d'envisager ces derniers sous des angles toujours renouvelés, c'est-à-dire de les connaître autrement et donc de mieux les comprendre. Les historiens Michael Werner et Bénédicte Zimmermann établissent, pour leur discipline, une distinction entre « comparaison » et « histoire croisée » (2003). Mais les limites bien connues qu'ils recensent pour la comparaison – positionnement asymétrique du chercheur vis-à-vis des différents objets qu'il étudie, singularité irréductible des objets, décalages entre les contextes linguistiques et historiques..., ne suffisent pas à mes yeux à disqualifier la démarche comparative que j'envisage sous un angle plus large que Werner et Zimmermann. La comparaison implique de fait de mettre en pratique ce qu'ils considèrent comme une méthode alternative, dans laquelle « objets et points de vue se constituent en interaction croisée » (Werner et Zimmermann, 2003 : 18). Ma connaissance et ma compréhension de Fort-de-France sont indissociables du travail mené à Port of Spain, et vice-versa. Les mêmes questions étudiées dans une seule des deux villes n'auraient pas débouché sur des choix méthodologiques identiques ni sur les mêmes analyses.

En résumé, la comparaison est avant tout « stratégie et regard » : « loin d'être seulement une méthode, la comparaison est plus largement une stratégie d'enquête et de recherche qui imprègne l'ensemble de la démarche du chercheur, de la définition de la problématique au choix du terrain, en passant par la construction des données, leur analyse et leur explication » (Vigour, 2005 : 17). Il faut préciser que le fait d'avoir démarré cette thèse au sein de GECKO,

laboratoire de « Géographies comparées des Nord et des Suds », sous la direction d'Alain Musset qui anime à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales la formation « Etude comparative du développement », a constitué un cadre propice pour développer une telle approche.

Fort-de-France et Port of Spain : les raisons d'un choix



Carte 1 : Fort-de-France et Port of Spain dans le contexte caribéen

Le choix de Fort-de-France a été le plus rapide, pour des raisons d'ordre personnel et pratique. Une partie de ma famille est en effet originaire de la Martinique, ce qui aiguïssait ma curiosité pour cette île où j'avais passé de nombreuses vacances d'été mais que je ne connaissais que de manière ténue, sous un angle purement touristique et familial. La Martinique m'offrait en outre l'avantage de pouvoir faire facilement la navette vers Paris que diverses contraintes m'obligeaient à rejoindre régulièrement. Le choix de Trinidad et Tobago est dû à des motivations plus scientifiques, même si des considérations pratiques ont aussi joué, en l'occurrence l'accessibilité relative de cette île depuis la Martinique en avion (au prix tout de même de deux ou trois escales, mais rapides).

Mon attention se portant initialement sur la transformation des fronts de mer urbains, le cas de Port of Spain se présentait comme particulièrement intéressant à confronter à celui de Fort-de-France. Au milieu des années 2000 débutait en effet, sur une ancienne zone portuaire proche du centre historique, le plus grand chantier du pays, exceptionnel par sa taille, son coût et son envergure politique puisque le gouvernement le présentait comme l'une des actions

phares de son projet de « développement » national. Au même moment, un consortium d'investisseurs trinidiens mettait au point un projet de nature similaire sur le front de mer de Fort-de-France, mais dans un contexte institutionnel et économique très différent. Le parallèle curieux entre ces deux projets semblait pouvoir déboucher sur une confrontation fructueuse.

L'étrangeté de la République de Trinidad et Tobago m'apparaissait comme une raison supplémentaire de m'y intéresser. Grande île des Petites Antilles, Trinidad forme avec Tobago un Etat bi-insulaire de 5 100 km² (soit cinq fois la Martinique) et 1,3 million d'habitants (trois fois plus). Ancienne colonie britannique, elle est indépendante depuis 1962 et membre du Commonwealth. Elle se situe à seulement une dizaine de kilomètres du Venezuela, à l'extrême sud de l'archipel caribéen. Le pays n'a jamais été formellement colonisé par la France mais de nombreux planteurs français s'y installent avec leurs esclaves à la fin du XVIII^e siècle au point que lorsque les Britanniques succèdent aux Espagnols à la tête de la colonie, en 1798, le français est la langue la plus parlée à Port of Spain (Anthony, 1997 : 447). Un « patois » à base lexicale française, proche du créole parlé en Martinique, est encore compris dans quelques régions reculées et survit à travers de nombreuses expressions locales (Mendes, 2003).

Au-delà de certains aspects de sa culture connus à travers le monde (calypso, steelband, carnaval...), Trinidad et Tobago recèle de nombreuses surprises. La composition ethnique et religieuse de la population, d'abord, détonne dans le contexte insulaire caribéen, majoritairement peuplé de descendants d'esclaves africains. A Trinidad au contraire, les Noirs sont moins nombreux que les *East-Indians* descendants de travailleurs sous contrat arrivés d'Inde après l'abolition de l'esclavage, qui représentent aujourd'hui plus de quatre Trinidiens sur dix (CSO, 2000). L'hindouisme est la deuxième religion du pays, après le catholicisme (héritage espagnol et français) et devant l'anglicanisme (héritage britannique). L'islam, qui rassemble 6,6 % de la population (CSO, 2000), était initialement limité aux Trinidiens d'origine indienne, mais il est désormais aussi pratiqué par des Noirs, convertis dans le sillage du mouvement du *Black Power* dans les années 1960-1970, dont une partie s'est radicalisée et constitue un facteur d'instabilité politique. Un coup d'Etat islamiste a eu lieu en 1990, causant la mort d'une vingtaine de personnes. Il a été suivi d'une vague de confusion, de pillages et de violences pendant quelques jours, jusqu'à l'abandon du Parlement par les insurgés (Ragoonath, 1993). Le procès n'a jamais pu aboutir. Les responsabilités et compromissions des différents partis restent floues et le souvenir de cet événement continue à marquer la vie politique aujourd'hui.

Sur le plan économique également, le cas de Trinidad et Tobago apparaît comme très singulier. Le pays dispose d'importantes réserves d'hydrocarbures (gaz, pétrole, asphalte

naturel). L'économie nationale repose par ailleurs moins sur l'agriculture d'exportation et le tourisme balnéaire, essentiellement concentré à Tobago⁶, que sur l'industrie (construction, pétro-chimie, métallurgie, agro-alimentaire), qui occupe 27,4 % de la population active (CSO, 2009). Les secteurs financiers (banques et assurances) prospèrent et certaines compagnies comme la Royal Bank of Trinidad and Tobago ou la Republic Bank rayonnent dans l'ensemble du bassin caribéen (ECLAC, 2001 : 22). Les années 2000 ont été une décennie de forte croissance économique pour le pays, alimentée par la hausse du cours des produits pétroliers sur les marchés mondiaux : le taux de croissance du P.I.B. a culminé en 2006 à 13,3 %. Même si la croissance a ralenti à la fin de la décennie et que le secteur bancaire a été durement touché par la crise financière, Trinidad et Tobago est considéré comme un pays « à hauts revenus » par les Etats-Unis qui l'ont rayé en 2010 de la liste des Etats en développement pouvant y exporter certains biens sans droits de douane dans le cadre du système de préférences généralisées (Dowrich-Philipps, 2008 : 17).

Trinidad s'éloigne donc du profil type supposé des îles des Antilles. Elle défie d'emblée les stéréotypes et les grilles de lecture les plus communes qui ne vont pas « au-delà du sang, de la plage et de la banane »⁷ (Courtman, 2004). En effet, la violence associée à la traite négrière et l'esclavage n'y a pas laissé la même empreinte qu'ailleurs, selon l'historienne Bridget Brereton, dans la mesure où l'expérience de la plantation y a été relativement brève par rapport à la Martinique par exemple : un demi-siècle, entre les années 1780, avec l'impulsion donnée par les planteurs français, et 1833, date de l'abolition de l'esclavage dans l'Empire britannique (Brereton, 1993 : 34). De plus, les ancêtres des Trinidiens sont en grande partie des Indiens engagés et des immigrants noirs des îles voisines arrivés à Trinidad après l'abolition de l'esclavage (Brereton, 1979). Autre grille de lecture commune pour appréhender les territoires antillais, l'image de la « plage » tropicale est moins pertinente pour décrire les paysages côtiers de Trinidad que les cuves et les cheminées des zones industrialo-portuaires (au moins à l'ouest). La « banane » et les autres cultures d'exportation, enfin, représentent peu de choses comparées à la production de biens manufacturés et à l'exploitation des hydrocarbures, ces dernières correspondant à 40 % du PIB, 80 % des exportations et la moitié des revenus de l'Etat (Turner, 2010 : 1233).

Mais la Martinique présente également des caractéristiques déconcertantes. L'anthropologue américain William Miles la décrit ainsi comme une « provocation intellectuelle en soi » (1992 : 9). Elle est non seulement francophone au cœur d'une région

⁶ Les plages et la mer y sont en effet plus belles qu'à Trinidad, dont les côtes sont baignées par des eaux turbides chargées des sédiments amazoniens de l'Orénoque.

⁷ *“beyond the blood, the beach and the banana”* (Courtman, 2004).

dominée par l'anglais et l'espagnol, mais elle est toujours française et son statut institutionnel de « département d'outre-mer » peut soulever la perplexité.

En effet, la loi de départementalisation de 1946 a fait d'elle un département français séparé de Paris par 7 000 kilomètres d'océan. Cette décolonisation sans indépendance, expérimentée par les quatre « vieilles colonies » (Martinique, Guadeloupe, Guyane et Réunion), entérine une « sortie surprenante du colonialisme » pouvant être interprétée, selon les points de vue, comme un « pas en direction de l'égalité » ou comme une « forme de néo-colonisation »⁸ (Perina, 2006). Le statut départemental implique que les lois et les règlements français s'appliquent de plein droit, bien que des amendements puissent être faits au regard des « contraintes et caractéristiques particulières » des collectivités d'outre-mer (Diémert, 2005). Ce statut original et improbable, y compris aux yeux du poète et député de la Martinique Aimé Césaire qui avait pourtant défendu le projet à l'Assemblée nationale (Césaire in Palcy, 1995), n'en est pas moins durable : les électeurs martiniquais ont voté en faveur de son maintien, à une forte majorité, lors d'un référendum tenu le 10 janvier 2010. Contre toute attente, le statut de département d'outre-mer (DOM) s'est inscrit dans la durée ; il a en outre été étendu à l'île de Mayotte, dans l'Océan Indien, en mars 2011.

Les DOM ont la particularité d'être des régions monodépartementales disposant de deux assemblées pour un même territoire (conseil régional et conseil général). La mise en place d'une assemblée unique a été décidée pour la Martinique et la Guyane en 2010, mais il ne faut pas nécessairement y voir le signe d'une différenciation croissante vis-à-vis du moule institutionnel français. Jean-Christophe Gay a montré en effet que la « France d'outre-mer » constitue « un gisement d'expériences pour le renforcement de la décentralisation de la République française » (2008 : 204) : la refonte des assemblées en Martinique doit être resituée dans un contexte de réflexions plus larges sur une réforme des collectivités territoriales au niveau national. Le cadre institutionnel reste très proche de celui de la métropole.

La Martinique et Trinidad se rejoignent finalement par leur originalité dans l'archipel caribéen. L'idée de cette thèse n'est donc pas d'établir des généralisations valides pour toute la région à partir des seuls cas de Fort-de-France et de Port of Spain, mais plus modestement de tenir compte de certains caractères liés à leur appartenance commune aux Antilles pour mieux les comprendre.

Au-delà de leurs singularités politiques et économiques, la Martinique et Trinidad présentent en effet certains traits répandus dans la Caraïbe insulaire, en l'occurrence un taux d'urbanisation élevé et un réseau urbain très hiérarchisé (Potter et al, 2004). En 2010, plus de

⁸ « *a surprising way out of colonialism (...) a step forward in the direction of equality (...), a form of neo-colonisation* » (Perina, 2006).

96 % de la population martiniquaise réside dans des communes classées comme urbaines par l'INSEE⁹. Un tel taux s'explique, certes, par le jeu de la définition statistique (seuil de 200 mètres pour la continuité du bâti et deux mille habitants agglomérés), qui fait rentrer dans la catégorie urbaine 26 des 34 communes du département. Mais l'étendue du fait urbain est réelle, au point que certains géographes parlent de la Martinique comme d'une « île-ville » (Benjamin et Godard, 1999 : 111) presque intégralement bâtie en dehors des zones de relief les plus contraignantes. A Trinidad, le taux d'urbanisation est estimé à 70,9 % par les services nationaux de la statistique, qui prennent en compte la population résidant dans des secteurs de densité égale ou supérieure à 200 personnes par km² (CSO, 2009 : 22). On trouve dans la littérature scientifique des estimations un peu plus élevées, jusqu'à 74 % (Dubesset, 2005 ; Potter, 2000).

En outre, les deux territoires se caractérisent par un système urbain très hiérarchisé, marqué par la macrocéphalie des capitales et de leurs agglomérations, typique du fait urbain dans la Caraïbe insulaire : au moins le tiers de la population de l'archipel réside dans une capitale et ses environs (Potter et al, 2004 : 278). La Martinique et Trinidad et Tobago n'échappent pas à cette tendance. Un cinquième des Martiniquais habite dans la commune de Fort-de-France et plus de 40 % d'entre eux dans son agglomération (INSEE, 2007). Les personnes établies à l'intérieur des limites administratives de Port of Spain ne sont pas nombreuses (49 000 au moment du recensement de 2000), mais l'agglomération compte entre 250 000 et 600 000 habitants, selon les limites qu'on lui donne, ce qui représente une portion significative de la population totale du pays. Cette primauté urbaine incontestée explique que Fort-de-France et Port of Spain sont synonymes des termes de « ville » ou de « city », que les Martiniquais et les Trinidadiens n'utilisent pas ou peu en dehors d'elles. En Martinique, la ville capitale s'oppose aux campagnes mais aussi aux « bourgs », qui sont les centres historiques des autres communes. La partie la plus ancienne de Fort-de-France est tout simplement désignée par le terme créole d'« *Enville* ». A Trinidad aussi, le terme de « city » est utilisé avec parcimonie. Il est réservé à Port of Spain et, dans une moindre mesure, à San Fernando, la deuxième ville du pays, située plus au sud sur la côte occidentale.

La Martinique et Trinidad et Tobago partagent une autre caractéristique importante : un niveau de vie très élevé dans le contexte régional, qui permet de les considérer à la fois comme des territoires du Nord au Sud ou des territoires du Sud au Nord. Leurs P.I.B. par habitant n'atteignent pas ceux de paradis fiscaux comme les Iles Vierges Britanniques par exemple, mais ils sont élevés pour la région. En 2009, le PIB par habitant s'élève à 14 823 €

⁹ Source : base 2010 des unités urbaines de l'INSEE, téléchargeable à l'adresse : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=zonages/unites_urbaines.htm consulté le 02/11/13.

pour la Martinique¹⁰ et à 15 782 US \$ (environ 11 000 €) pour Trinidad, soit cinq fois plus que la Jamaïque¹¹.

Cette prospérité relative est inégalement répartie dans la population, mais une redistribution des revenus s'opère sous la forme d'infrastructures et d'équipements de transport, d'éducation, de santé. Les Martiniquais et les Trinidiens sont comparativement plus éduqués et qualifiés que leurs voisins et il existe une véritable classe moyenne, évaluée à 60 % de la population dans le cas de Trinidad par le géographe Barry Riddell (2003 : 597). Le développement de la classe moyenne dans le pays remonte aux années 1970-1980 selon l'économiste Scott MacDonald qui l'explique par une conjonction politique et économique favorable à l'ascension sociale et la hausse générale du niveau de vie (MacDonald, 1986). La décennie a en effet débuté par des émeutes dans les classes noires populaires, soutien traditionnel du parti au pouvoir. Le gouvernement a répondu par une plus grande redistribution des revenus du pays, facilitée par la croissance exceptionnelle liée au boom pétrolier (Mycoo, 2006).

En Martinique, le niveau de vie ne repose pas sur des ressources endogènes comme à Trinidad : il est soutenu par le « rôle capital de l'argent public » (Gay, 2008 : 97). Les transferts financiers de l'Etat français prennent des formes nombreuses : salaires des fonctionnaires et « primes de vie chère » qui sont allouées à ces derniers au nom des surcoûts liés à l'insularité, allocations sociales, pensions diverses, financement des services publics. Les équipements (routes, hôpitaux, écoles, université, etc.) se démarquent par leur densité et leur qualité dans le contexte régional et les Antilles françaises font figure d'îlots de richesse dans leur environnement. Cependant, en l'absence de bases économiques locales solides et sans les politiques migratoires menées dans les années 1960-1970 ayant dirigé les surplus de main d'œuvre vers la France métropolitaine (Gay, 2008 : 132), cette « prospérité artificielle » (id. : 203) n'empêche pas le taux de chômage d'être environ deux fois supérieur à la moyenne nationale. Il était ainsi de 22 % au deuxième trimestre 2009 (INSEE, 2010). Par contraste, à Trinidad, le taux de chômage officiel est relativement bas : 5,8 % au premier semestre 2010 (CBTT, 2011 : 6).

Malgré ces caractéristiques socio-économiques qui les favorisent globalement au regard des standards régionaux, les capitales de la Martinique et de Trinidad et Tobago font face à des défis plus courants au Sud qu'au Nord. Certains services en réseaux sont défaillants ou

¹⁰ Source : Statistiques régionales de l'INSEE : <http://www.insee.fr/sessi/regions/dom/martinique.htm> consulté le 02/11/13. Bien que le PIB par habitant de la Martinique soit le plus élevé des régions d'outre-mer, il ne correspond qu'à 55 % de la moyenne française.

¹¹ Source : UNSTAT (données téléchargeables : <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/socind/inc-eco.htm> accès le 02/11/13).

inachevés, comme les réseaux d'évacuation des eaux usées, incomplets à Fort-de-France et à Port of Spain. Dans la capitale trinitadienne, l'eau potable s'écoule des robinets avec si peu de pression que les habitants s'équipent de citernes individuelles pour réguler l'approvisionnement. Mais c'est surtout l'acuité de la question foncière qui inscrit les deux villes dans des problématiques urbaines plus fréquentes au Sud. Comme ailleurs aux Caraïbes et en Amérique latine, la croissance rapide de Fort-de-France et de Port of Spain dans la deuxième moitié du XXe siècle est passée par l'édification rapide de quartiers non planifiés autour des centres historiques, sur des collines abruptes ou des littoraux répulsifs. Les habitants ont le plus souvent construit leurs logements sans titre de propriété. Plusieurs décennies plus tard, la question foncière n'est pas réglée. Sur ce point, Fort-de-France et Port of Spain suivent des évolutions distinctes. Les pouvoirs publics en Martinique (Etat et collectivités locales) ont opté pour une résolution de la question par une politique de régularisation foncière conditionnelle mais étendue, tandis qu'à Trinidad la question n'est pas tranchée. Le traitement différentiel de la question foncière est emblématique d'une divergence croissante dans la manière dont les deux villes évoluent, en dépit d'une histoire longtemps proche. Fort-de-France et Port of Spain partagent en effet une origine coloniale, militaire et portuaire, comme en témoigne leur nom. Au XXe siècle, elles sont toutes les deux confrontées à une croissance urbaine rapide marquée, comme on l'a vu, par la mise en place d'une ceinture de quartiers pauvres non planifiés autour des villes coloniales et, d'autre part, par un processus d'étalement urbain sans précédent. Les années 2000 marquent un tournant dans l'histoire des deux villes, mais ce tournant n'a pas les mêmes origines. Il est lié à Fort-de-France à un changement politique au niveau municipal, avec l'arrivée en 2001 d'un nouveau maire, urbaniste de profession, impulsant des politiques d'aménagement urbain très volontaristes à l'échelle de la ville et de l'agglomération. Les transformations de Port of Spain découlent en revanche de dynamiques extérieures à la ville, à savoir un changement politique au niveau national en 2002 et la hausse du cours des produits pétroliers sur les marchés mondiaux. Le gouvernement a pris le parti d'investir la manne pétrolière dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, en particulier dans la capitale, et Port of Spain s'est couvert de grues, d'échafaudages et de chantiers. La décennie 2000 se présente donc comme une charnière pour Fort-de-France et Port of Spain, placés au centre de l'attention des pouvoirs publics au moment où les fermetures prennent un poids croissant dans les formes et les paysages respectifs des deux villes.

Méthodologie et travail de terrain

Le caractère comparatif de l'étude a nécessité de mettre en place des méthodes et des stratégies diverses pour collecter et produire des données qui ne soient pas trop asymétriques,

d'autant qu'il n'a pas été possible d'équilibrer le temps passé sur les deux terrains. Les séjours ont en effet été plus nombreux et plus longs à Fort-de-France (soit une durée cumulée de sept mois entre septembre 2006 et août 2007, auxquels s'ajoute un séjour complémentaire de deux semaines en mars 2011). Un premier séjour exploratoire de deux semaines en novembre 2006 à Port of Spain m'a permis de commencer à me familiariser avec les lieux, de collecter des documents officiels, de réaliser quelques entretiens exploratoires et de nouer des contacts auprès des chercheurs du département de géomatique et d'études foncières de la faculté des sciences de l'ingénieur de l'*University of the West Indies*¹². Le travail de terrain s'est déroulé de juin à août 2007, mois au cours desquels j'ai réalisé une vingtaine d'entretiens avec des acteurs institutionnels, ainsi que deux enquêtes en utilisant un protocole proche de celui mis en place en Martinique.

Deux enquêtes ont été conduites dans chaque ville. La première l'a été dans des quartiers pauvres non planifiés, Volga-Plage à Fort-de-France et Sea Lots à Port of Spain, choisis comme cas d'étude pour analyser le degré de fermeture des quartiers de marge et la transformation des liens qu'ils entretiennent avec le reste des territoires urbains. Je me suis appuyée sur une grille très détaillée qui remplissait plusieurs fonctions. Elle servait d'abord à collecter de manière systématique les informations nécessaires (profil de la personne interrogée, parcours résidentiel, pratiques spatiales, connaissances du quartier et de la ville...). Par ailleurs, le support sur papier que je tenais à la main était aussi un moyen de rassurer mes interlocuteurs (Beaud et Weber, 2010 : 178) et de me positionner en tant qu'enquêtrice pour clarifier d'emblée les enjeux de ma présence, laquelle ne passait pas inaperçue dans ces quartiers stigmatisés où l'interconnaissance est la règle et où l'on ne s'aventure pas par hasard. Une partie des questions étaient fermées ou semi-ouvertes pour ne pas rebuter les personnes interrogées, mais certaines d'entre elles n'hésitaient pas à apporter d'abondants compléments d'information. Ces digressions étaient en général très intéressantes pour saisir la richesse des parcours individuels et le sens que chacun donnait à sa vie dans le quartier et au quartier en général. J'ai cherché à les encourager, au point que l'entretien durait parfois deux ou trois heures alors que l'échange durait en moyenne de trente à quarante minutes.

A Volga-Plage, je me suis appuyée sur une structure associative existante, le C.O.G.E.S.S.E.C. (Comité de Gestion des Espaces Sportifs et Culturels), subventionnée par la mairie de Fort-de-France, qui fédère les associations du quartier et met un local à leur disposition. J'y ai fait la connaissance d'Olivier Julisson, « animateur de quartier », qui joue

¹² Bien que certains enseignements en géographie soient dispensés sur le campus de Saint-Augustine, à Trinidad, la faculté de géographie de l'*University of the West Indies*, commune aux Etats de la Caraïbe anglophone, se trouve principalement sur le campus de Mona, à la Jamaïque. Cette structure académique permet d'expliquer la place de choix de Kingston et la discrétion de Port of Spain dans les études urbaines de la région.

un rôle de médiateur entre les habitants, les associations et les institutions. Sa fonction consiste à arpenter le secteur, rendre visite aux personnes en difficulté et apporter des conseils et des informations à ceux qui le souhaitent. Bien qu'il n'habite plus lui-même dans le quartier, il en connaît tous les recoins et les secrets ; sa participation au film de Gilles Elie-dit-Cosaque, *Zétwal* (2008), portrait onirique d'un habitant de Volga-Plage dans les années 1970, ne m'a donc pas étonnée. Marcher dans les ruelles en sa compagnie m'a permis de très vite me faire connaître et reconnaître des habitants, ce qui a grandement facilité mon travail.

A Sea Lots, j'ai d'abord été introduite par un ami trinidadien auprès d'un commerçant dont l'épicerie constitue l'un des lieux de sociabilité principaux du quartier. Les clients y font quelques achats mais surtout s'y attardent pour boire un verre et bavarder avec les voisins et les passants. Les personnes rencontrées devant l'épicerie m'ont présentée à d'autres (habitants ordinaires, acteurs associatifs, maîtresses du jardin d'enfants...) qui ont accepté de répondre à mes questions immédiatement ou ont convenu d'un rendez-vous. De fil en aiguille, j'ai pu rapidement identifier les acteurs clés les plus investis dans la vie du quartier et réaliser les entretiens avec des habitants d'âge et de profil variés, résidant dans tous les secteurs. Alors qu'à Volga-Plage la plupart des entretiens ont été réalisés au domicile des personnes interrogées (en dehors de quelques exceptions, par exemple dans des locaux associatifs ou près d'une aire de jeux pour enfants), à Sea Lots, trois-quarts des entretiens ont eu lieu en plein air, sur des chaises ou des bancs installés près des quelques commerces, même s'il arrivait que mes interlocuteurs m'invitent à visiter leur logement une fois l'entretien terminé.

Cette technique d'échantillonnage par « boule de neige », la plus pratique à mettre en œuvre, s'est révélée efficace. Au final, 41 personnes ont accepté de se soumettre au jeu des questions-réponses (22 à Volga-Plage et 19 à Sea Lots). Cet échantillon n'est pas suffisant pour un traitement quantitatif des données, mais le but poursuivi n'était pas celui-ci. J'ai pu recueillir des données foisonnantes à partir d'un échantillon réduit mais diversifié de la population : habitants de longue date et nouveaux venus, jeunes et vieux, actifs et inactifs, hommes et femmes, régularisés ou non sur le plan foncier. Le processus de l'enquête en soi m'a également permis de m'immerger dans les deux quartiers en les arpentant longuement et en discutant de manière plus informelle avec ceux que je croisais et qui voulaient en savoir plus sur mon activité : ce n'est pas le moindre de son apport.

Dans un dossier spécial de *l'Information géographique* consacré au « terrain » en 2010, Cristina D'Allessandro-Scarpaci décrit cette pratique en géographie comme « une expérience personnelle professionnellement fondatrice » (2010 : 55). A ce titre, la réalisation des enquêtes à Volga-Plage et à Sea Lots a assurément constitué l'un des temps forts du travail de « terrain » conduit à Fort-de-France et à Port of Spain. « Expérience personnelle » évidente, pour toutes les rencontres qu'elle a permises et pour la dimension très concrète des conditions

de travail (les heures passées au soleil, les verres de rhum ou de soda partagés, le malaise ressenti certains jours en quittant la route principale pour pénétrer dans des quartiers à la réputation sulfureuse...). Expérience « professionnellement fondatrice » tout aussi évidente, pour la mise en œuvre et l'ajustement permanent des techniques d'enquête rendu nécessaire par les aléas et les exigences de la comparaison, ainsi que pour la compréhension plus riche de la complexité des sociétés et des territoires urbains qu'elle a apportée à ce travail et qui dépasse largement les limites des deux quartiers d'étude.

La seconde enquête est de nature très différente. Elle cible une population particulière, les écoliers, non pas dans le seul but d'étudier leurs pratiques propres de la ville, mais parce que les développements récents du champ de la « géographie des enfants » ont démontré que les plus jeunes, comme les autres classes d'âge, contribuent à produire les territoires, dont ils sont des acteurs à part entière (Holloway et Valentine, 2000). A travers cette entrée originale, combinée aux résultats de l'enquête réalisée dans les quartiers pauvres non planifiés, l'objectif était d'étudier les modalités de la territorialisation « par le bas » et l'incidence des fermetures dans les dynamiques territoriales. L'enquête a été réalisée dans sept écoles primaires et un centre aéré, auprès d'élèves de dix à douze ans. Elle consiste d'abord en un questionnaire d'une vingtaine de questions portant sur les mobilités quotidiennes et résidentielles, la connaissance des espaces urbains et les sentiments qui leur sont associés. Les écoliers devaient répondre aux questions sur un formulaire avant de réaliser une carte mentale de leur quartier, cette échelle paraissant pertinente pour analyser les formes de fermeture interne et externe et les articulations au reste des territoires urbains. Cet exercice de cartographie cognitive visait à compléter les informations tirées du questionnaire. Il donnait aux écoliers la possibilité d'exprimer des dimensions de leurs expériences spatiales que la forme fixe du questionnaire écrit ne permet pas de révéler. L'échantillon rassemble en tout 228 enfants résidant dans des quartiers aux profils socio-économiques très variés des agglomérations de Fort-de-France (122 enfants) et de Port of Spain (106).

En dehors des données produites par les enquêtes, les sources primaires utilisées dans ce travail proviennent d'observations directes (paysages, formes urbaines, événements dont j'étais témoin, conversations informelles) consignées sur des carnets de terrain. J'ai constitué avec les photographies prises pendant mes explorations un répertoire d'images, qui m'a servi de support pour réfléchir aux composantes des paysages urbains. A quelques exceptions près, la quarantaine d'entretiens réalisés avec des acteurs institutionnels et privés (architectes, urbanistes, responsables associatifs... cf. liste en annexe) a été enregistrée et retranscrite. J'ai en outre rassemblé les documents d'urbanisme et les publications diverses émises par les pouvoirs publics ayant trait aux questions urbaines (statistiques, documents d'information à destination du public...). Une revue de presse a également été réalisée et poursuivie au retour

du terrain grâce à Internet. Trinidad et Tobago dispose d'une presse dynamique, sur le modèle britannique, avec pas moins de trois grands journaux quotidiens d'information. Il n'existe qu'un quotidien en Martinique, dont le monopole sur la presse écrite locale n'a jamais été mis en cause depuis sa création par Robert Hersant dans les années 1960. Les médias en ligne restent encore limités, mais j'ai pu mobiliser mes liens familiaux et amicaux sur place comme relais de l'information pour continuer à suivre l'actualité avec vigilance.

Le fait de pouvoir compter sur mon réseau familial et amical pour obtenir des données et me faire introduire auprès d'informateurs a bien entendu facilité le travail de terrain en Martinique par rapport à Trinidad. J'ai pu cependant rapidement m'y créer quelques contacts utiles par « boule de neige » et surtout j'ai pu, plus facilement qu'en Martinique, jouer de mes origines multiples pour tirer parti d'une « compétence métisse » définie par la sociologue Elisabeth Cunin comme une capacité « à passer d'un système normatif à un autre, à adapter sa performance à la situation » (2001 : 17) et expérimentée sur ses terrains de recherche guadeloupéens par Stéphanie Mulot (2008). Cette compétence consiste à « occuper subtilement les interstices de cet entre-deux, pour adopter plusieurs positions intermédiaires en fonction des enjeux des situations et en se défaisant des injonctions identitaires » (Mulot, 2008). Ce n'était pas toujours simple en Martinique. Le fait d'être née et d'avoir grandi en métropole, d'en avoir l'accent et de mal parler le créole, me plaçait en effet d'emblée dans une position ambiguë vis-à-vis d'une société locale parfois méfiante à l'égard des « négropolitains » (personnes d'origine antillaise nées en métropole), pas tout à fait dehors ni tout à fait dedans, et soupçonnés d'adopter une attitude condescendante à l'égard des locaux (id.). Cette dimension n'était pas palpable dans les entretiens tenus avec des acteurs institutionnels qui avaient pu faire leurs études en France métropolitaine et s'y rendaient fréquemment, mais ma semi-altérité a souvent influencé la nature des interactions avec les personnes que je rencontrais. J'ai ainsi, à ma grande surprise, malgré mon métissage, été surnommée la « *ti-fanm' blan* » (la petite femme blanche) dans le quartier de Volga-Plage, petit nom affectif mais qui renvoyait en même temps à mon extériorité. L'enjeu consistait souvent, pour créer une plus grande connivence avec mes interlocuteurs et dissiper toute suspicion d'arrogance, à nous trouver des connaissances communes. L'accueil assez froid qui m'a été réservé par l'un de mes premiers interlocuteurs à Volga-Plage s'est ainsi transformé en conversation animée et chaleureuse dès qu'il s'est rendu compte qu'il avait bien connu mon grand-père, et je suis repartie les bras chargés d'oranges et de bananes.

A Trinidad, mon positionnement était plus facile à négocier et adapter. Selon les circonstances, je pouvais faire valoir le fait que j'étais française, une information très valorisante aux yeux de mes interlocuteurs flattés d'attirer l'attention d'une Parisienne. Dans d'autres situations, il était plus judicieux de me présenter comme venant de Martinique, ce qui

me permettait de valoriser les personnes avec qui j'engageais la conversation lorsque je les sentais mal à l'aise (en particulier dans le quartier de Sea Lots). En effet, les Trinidiens connaissent peu les Antilles françaises, qu'ils assimilent aux petites îles voisines bien plus pauvres, à l'égard desquelles ils éprouvent souvent un fort sentiment de supériorité (Conway, 1981).

Quant aux sources secondaires (publications scientifiques, études variées commandées par les pouvoirs publics), elles ont principalement été collectées avant et après mon travail sur le terrain. Bien que j'aie pu fréquenter des bibliothèques et des centres de documentation pendant mes séjours aux Antilles (bibliothèques universitaires, archives départementales de la Martinique, bibliothèque nationale et centre de documentation du Ministère de la Planification à Trinidad...), l'essentiel du travail bibliographique a été mené en France et au Royaume-Uni. L'accès à la littérature scientifique sur la Caraïbe anglophone étant restreint à Paris, je me suis rendue à plusieurs reprises à Londres pour travailler à la *British Library* et à l'*Institute of Commonwealth Studies* de l'*University of London*, et surtout en Ecosse où j'ai bénéficié grâce à David Howard d'un accueil au sein de la *School of Geosciences* de l'université d'Edimbourg de septembre à décembre 2008. Ce séjour d'études m'a permis d'échanger avec des étudiants et des chercheurs spécialisés dans l'étude de la Caraïbe anglophone. Les séminaires et les conférences auxquels j'ai participé m'ont initiée à d'autres approches disciplinaires et à des perspectives de recherche qui ne m'étaient pas familières, ce qui, je l'espère, enrichit ce travail.

Approche et structure d'ensemble : tripartition et rétroactions

La thèse s'organise en trois parties, respectivement centrées sur les paysages, les politiques et les pratiques. Cette tripartition est mise au service de la clarté de l'exposition, mais les trois grandes dimensions tour à tour examinées sont constamment imbriquées. Elles s'articulent et ne se comprennent qu'à la lumière les unes des autres, sans hiérarchie, comme le montre Philippe Gervais-Lambony : « le paysage est le cadre dans et sur lequel s'exercent les forces, parfois contradictoires, des pouvoirs urbains et des citoyens. Mais le paysage a aussi un rôle sur ces acteurs urbains : ni les décideurs, ni les citoyens n'agissent indépendamment du cadre paysager. Il y a donc des rétroactions multiples entre les paysages, les politiques et les citoyens » (Gervais-Lambony, 1994 : 81). Pour saisir ces « rétroactions », j'accorde une attention particulière aux représentations qui interagissent en permanence avec les trois niveaux. « Structure cognitive relativement générale et abstraite », la notion de représentation renvoie à « un modèle interne qui a pour fonction de conceptualiser le réel » (Gumuchian, 1991 : 22) : elle somme les connaissances, les idées préconçues et les expériences individuelles et collectives, pour former des grilles de lecture qui modèlent le

rapport à l'espace des groupes et des individus, rapport qui en retour fait évoluer les représentations. La manière dont les paysages sont perçus et investis dépend en effet des représentations que l'on en a ; les politiques émergent à l'intérieur de systèmes de représentations de ce que la ville et la société devraient être aux yeux des pouvoirs publics, or leurs actions et leurs discours concourent en retour à faire évoluer les représentations ; les pratiques, enfin, en découlent « car l'on ne se comporte pas de la même façon en ville selon l'image que l'on en a » (Gervais-Lambony, 1994 : 451) et cette image évolue aussi en fonction des pratiques. Ces « images de la ville », pour reprendre les termes de l'influent travail de Kevin Lynch sur les représentations mentales de la ville (1998 [1960]), entrent en interaction directe avec la ville matérielle, perçue à travers elles, conçue selon elles et pratiquée en fonction des informations et des valeurs qu'elles charrient.

Je me place ainsi à la rencontre d'une géographie sociale soucieuse d'étudier les liens entre social et spatial et d'une géographie culturelle sensible aux liens entre matériel et immatériel, dans l'optique défendue par Marcel Roncayolo pour qui « les représentations mentales définissent la ville autant et sans doute plus que les structures matérielles, en leur conférant un sens. Dans un schéma sans doute trop simple et faussement symétrique, on les verrait à la fois comme origine et comme produit de la division du sol et de ces usages. Avec plus de mesure, on note qu'elles interfèrent, de différentes manières, avec les processus de construction, d'interprétation ou de réinterprétation de la ville et des éléments qui la composent » (Roncayolo, 1996 : 70). Les fermetures dans la ville prennent sens à l'intérieur de ces systèmes de représentations que je tente de saisir par différents biais. Les entretiens, les questionnaires et les cartes mentales des écoliers ont constitué un moyen de recueillir des informations sur les représentations des personnes enquêtées, mais je me suis appuyée sur d'autres matériaux. Deux des chapitres (1 et 3) commencent ainsi par une mise en perspective de discours de nature variée, pris comme supports et diffuseurs d'images de la ville, qu'il me semble nécessaire d'explicitier puisqu'elles imprègnent autant mes propres représentations que celles des acteurs dont j'étudie les politiques et les pratiques. Les références littéraires qui ponctuent le texte ont également pour fonction d'accéder à cette sphère. La littérature n'exprime pas seulement la subjectivité d'un auteur mais reflète et alimente les imaginaires collectifs : « l'intuition subtile des romanciers, leur prise de position par rapport au monde, leur mission de porte-parole, de 'retranscripteur' de l'imaginaire collectif, les messages que leurs écrits nous délivrent... sont autant de données fondamentales, riches et instructives pour le géographe » (de Cauna, 2003a : 9).

Le recours à des sources littéraires se justifie en outre par l'imbrication inédite, en Martinique en général et à Fort-de-France en particulier, de la sphère politique et de la sphère artistique autour de la question urbaine. Aimé Césaire, député de 1945 à 1993 et maire de

Fort-de-France de 1945 à 2001, est avant tout reconnu pour son œuvre de poète et de dramaturge dans le monde entier. La proximité entre littérature et politique s'est maintenue puisque son successeur à la mairie, l'urbaniste Serge Létchimy, est un proche de Patrick Chamoiseau qui en a fait l'un des personnages principaux de son roman *Texaco*, prix Goncourt en 1992. Chamoiseau n'est en outre pas le seul écrivain martiniquais à accorder une place de poids à la ville et aux rapports des sociétés à leurs espaces dans ses écrits (De Bleeker, 2008). La situation est différente à Trinidad, où Eric Williams, artisan de l'Indépendance et premier ministre de 1962 à 1981, était également un homme de lettres, mais docteur en histoire et non poète. Les plus grands auteurs de Trinidad, tels que V.S. Naipaul (prix Nobel de littérature en 2001), Earl Lovelace ou Derek Walcott (poète de nationalité saint-lucienne mais fixé à Trinidad depuis les années 1950, prix Nobel en 1992), traitent de questions sociales et politiques dans leurs ouvrages mais sans développer une telle proximité avec le pouvoir. Certains de leurs textes, comme *Miguel Street* (Naipaul, 1967) et *La Danse du Dragon* (Lovelace, 1984), se situent néanmoins dans un cadre urbain sur lequel ils apportent des éclairages très fins.

Les représentations ne sont pas étudiées pour elles-mêmes mais pour interpréter les phénomènes de fermeture et leur rôle dans les dynamiques territoriales. Elles établissent un fil conducteur entre les trois parties. Chacune d'entre elles se compose de deux chapitres, numérotés de 1 à 6.

La première partie introduit la question des fermetures dans les territoires par le biais d'une approche paysagère. Elle vise à restituer l'étonnement initial suscité par la confrontation avec les paysages urbains de Port of Spain, à partir desquels s'est construit l'objet de recherche. Le chapitre 1 débute ainsi par une mise en perspective des conditions dans lesquelles les paysages des deux villes peuvent être perçus et compris. Il en présente les caractéristiques principales et en recense les formes de fermetures et de porosités. Dans le deuxième chapitre, le morcellement des formes est interrogé à trois niveaux. Il est d'abord confronté à l'hypothèse de « paysages de la fragmentation » puis aux différenciations socio-spatiales de Fort-de-France et de Port of Spain, telles que les recensements de population permettent de les saisir. Les fermetures mises en évidence sont enfin resituées sur le temps long et confrontées aux différentes formes de séparation dont les deux villes ont hérité de leur expérience coloniale.

La deuxième partie examine le rôle des fermetures dans la territorialisation par le haut, abordée par le biais des politiques conduites par les pouvoirs publics pour administrer et transformer les territoires urbains. Le chapitre 3 pose la question de la ville officielle à laquelle se réfèrent les décideurs de manière plus ou moins explicite pour agir. Il met en évidence une franche opposition entre des attitudes inégalement attentives aux processus de

fermeture dans la ville. Cette opposition est confirmée et affinée dans le chapitre 4 à travers une étude de cas confrontant les quartiers de Volga-Plage et de Sea Lots, vus en eux-mêmes comme des porosités urbaines, car marginalisés et marginaux, imbriqués dans la vie urbaine mais exclus de la ville officielle. Leurs évolutions contrastées font apparaître les enjeux et les conséquences sur la formation des territoires urbains du traitement que les pouvoirs publics font (ou non) des fermetures intra-urbaines et de leurs porosités.

La troisième partie se compose également de deux chapitres. Elle se fonde sur les résultats des enquêtes menées pour poser la question de l'articulation de la territorialisation par le bas émanant des pratiques des habitants avec la territorialisation portée par les pouvoirs publics. Le cinquième chapitre aborde la question du lien entre processus de fermeture et pratiques. Il se centre sur deux dimensions transversales des pratiques qui sont ressorties des enquêtes : d'une part, la domination du transport automobile dans la vie quotidienne et, d'autre part, le poids croissant du sentiment d'insécurité, deux éléments porteurs de fermeture car impliquant des expériences de la ville différenciées entre motorisés et non motorisés, groupes sociaux criminalisés et groupes sociaux à protéger. Le sixième chapitre met l'accent sur les mécanismes et les échelles de l'ouverture et du passage en ville.

Les fermetures dans les paysages et les territoires

première partie

« De loin, ça peut sembler bonheur-la-chance,
mais en fait, Marie-Sophie, c'est balises du destin.
Il te faut lire le paysage. »

Patrick Chamoiseau (1992 : 146)

Lire le paysage

Personnage principal du roman *Texaco* (1992) de l'écrivain martiniquais Patrick Chamoiseau, Marie-Sophie Laborieux se rappelle les récits de son père Esternome qui l'invitait à suivre une démarche fondatrice de la géographie. « Lire le paysage », comme il l'y exhortait, implique à la fois un « regard » et donc une « tension consciente », attentive, et une « intention », car « la perception s'effectue selon un dessein, un projet pour discerner et comprendre » (Lévy et Lussault, 2003 : 697). Une fois acceptée l'idée que ce qui apparaît de prime abord comme un assemblage a priori aléatoire de formes, de couleurs et de matières hétéroclites, est porteur de sens, Marie-Sophie pourra véritablement regarder, déchiffrer et connaître.

L'injonction à « lire le paysage » ne consiste pas simplement à recenser et décrire « la réalité immédiatement perceptible de l'espace terrestre » dont parle Gilles Sautter (1975 : 249). Elle appelle à mettre en relation les éléments qui s'offrent aux sens et à en interroger l'agencement, afin d'identifier et de comprendre les processus dont ils composent à la fois le reflet et le cadre. Une approche paysagère de la ville permet ainsi d'étudier l'interface entre le matériel (les formes, le parcellaire, le viaire, le bâti et le non bâti, l'aspect des constructions...) et l'immatériel, puisque « les structures matérielles sont, avant tout, construction sociale et lieux de pratiques » (Roncayolo, 2002 : 9).

C'est la raison pour laquelle l'étude s'ouvre sur une confrontation des paysages urbains de Fort-de-France et de Port of Spain, lesquels se caractérisent d'emblée par des formes multiples de fermetures et de discontinuités. Cette démarche permet de mettre en perspective le morcellement apparent des formes, d'interroger les significations possibles de ces phénomènes et de poser des hypothèses sur leur rôle dans la recomposition permanente des territoires.

Le géographe Augustin Berque remarque un regain d'intérêt chez les chercheurs pour les paysages urbains. Cette tendance proviendrait, selon lui, du désarroi créé, d'une part, par la « désintégration de la forme urbaine » (du fait de l'étalement suburbain et du recours massif aux zonages fonctionnels) et, d'autre part, par la production de « formes sans rapports les unes avec les autres » donc « indépendantes des formes de la ville comme telle » (1995 : 139). De fait, le constat d'une recomposition des paysages urbains est souvent associé à l'idée d'un affaiblissement des solidarités intra-urbaines et de la cohésion d'ensemble, bien que ces questions se situent à des niveaux distincts. La diffusion d'une « architecture de la peur » (Ellin, 1997), qui impose par ses enclaves et ses fortifications la séparation matérielle comme principe élémentaire des formes urbaines, conduit ainsi Mike Davis à utiliser l'expression de « *city of quartz* » pour parler conjointement de la ville et de la société anglaises (1997). Teresa Caldeira parle de São Paulo comme d'une « *cidade de muros* », au sens propre comme

au sens figuré (2000). Elle établit une relation directe et réciproque entre la multiplication des murs dans les paysages urbains, la montée des violences et de l'insécurité, l'accentuation des inégalités et la recomposition des échelles de la ségrégation socio-spatiale, de plus en plus fondée sur des dispositifs de surveillance et de mise à distance matérielle rendant caduques les logiques antérieures de séparation des groupes sociaux par l'éloignement physique. Pour les deux auteurs, Los Angeles et São Paulo ont valeur d'exemplarité et permettent de mettre en évidence « avec clarté », sous des formes extrêmes, des processus généraux qui sont « très répandus dans les villes du monde entier, quoique sous des formes moins sévères et explicites » (Caldeira, 1999 : 115)¹.

Même dans des villes de taille bien inférieure comme Fort-de-France et Port of Spain, on observe de telles recompositions paysagères. Mais les processus décrits ailleurs s'y déploient selon des modalités, des échelles et des intensités singulières. La prudence s'impose donc pour interpréter les articulations qui s'y manifestent entre forme et société, matériel et immatériel.

Fragmentations des paysages et paysages de la fragmentation

Le premier chapitre débute par une mise en perspective des filtres multiples qui modèlent la perception des paysages urbains de Fort-de-France et de Port of Spain. Cette étape permet d'aller au-delà de l'impression initiale d'un grand désordre dans ces paysages, façonnés semble-t-il au « bonheur-la-chance », afin d'étudier avec plus de recul leurs composantes, en l'occurrence les éléments de coupure ou de suture, les frontières, les passages et les interstices qui brouillent la logique binaire du fermé et de l'ouvert, du vide et du plein.

Le deuxième chapitre propose d'inverser le regard et d'envisager l'hypothèse de « paysages de la fragmentation », en partant cette fois des formes sociales de la division pour les confronter aux formes matérielles observées dans les paysages.

¹ «widespread in cities throughout the world, although in less severe and explicit forms» (Caldeira, 1999: 83-84).

Chapitre 1

Désordres et morcellements dans les paysages urbains

A propos de Fort-de-France, le géographe Denis Martouzet évoque « une impression de fouillis dans une multiplicité de micro-paysages » (2001 : 41). Ces termes traduisent le caractère déconcertant, pour les observateurs extérieurs, des paysages urbains. Ceux-ci apparaissent en effet comme très contrastés à toutes les échelles, discontinus et morcelés à l'intérieur, sans limites marquées à l'extérieur, ce qui est le cas aussi à Port of Spain. Ce chapitre a pour objectif d'identifier les formes de fermeture dans les paysages, d'examiner leur statut et de s'interroger sur leur étanchéité relative selon les échelles et les contextes.

Une telle démarche est redevable des travaux qui ont renouvelé dans les années 1970 l'approche géographique des paysages. L'ouvrage de Sylvie Rimbart sur les paysages urbains a contribué à développer en France une lecture de la ville sous cet angle. Elle les définit comme « un assemblage de formes dont chacune est porteuse de significations » et elle précise que « ces formes-signes émettent des signaux qui ne sont pas tous perçus au même niveau » (Rimbart, 1973 : 16). Elle propose donc d'appréhender les paysages en tant que supports de signes établissant un lien entre le matériel et l'immatériel, le visible et l'invisible. Roger Brunet distingue parmi ces signes les « indices » qui font du paysage le « reflet des structures qui l'ont produit – et qu'il influence par rétroaction », et les « signaux », créés délibérément pour signifier quelque chose (Brunet, 1995 : 15). L'accent mis sur la sémiologie enrichit l'étude des paysages qui ne sont pas seulement compris comme les décors passifs des processus sociaux et économiques ou comme leur simple expression matérielle, mais comme des composantes signifiantes du fonctionnement des sociétés.

Sylvie Rimbart s'inscrit aussi dans une évolution de la discipline géographique en France qui, dans les années 1970, à l'instar des recherches d'Armand Frémont (1976) s'intéresse de plus en plus à la question de la perception. En 1974, un numéro spécial de *l'Espace géographique* est consacré à cette approche. Imprégnés des travaux de Kevin Lynch et de Raymond Ledrut sur la notion d'image de la ville, les contributeurs défendent l'idée que les géographes ne peuvent pas éluder la question de la perception, dans la mesure où elle reflète les expériences spatiales des groupes et des individus, entre en interaction avec leurs représentations et influence leurs pratiques. En outre, les conditions dans lesquelles les chercheurs eux-mêmes perçoivent leurs objets d'étude nécessitent d'être explicitées.

Pour l'étude, je m'appuie sur une pratique sensible et intensive des villes de Fort-de-France et de Port of Spain. J'ai tour à tour adopté l'attitude d'un flâneur attentif et ouvert, circulant à pas lents sans but précis, et celle d'un observateur méthodique qui cherche à inventorier les composantes des paysages et les formes de fermeture qu'ils comportent. Les données recueillies sur le terrain (notes et clichés photographiques faisant varier les échelles d'observation et les angles de vue) ont été confrontées à des documents cartographiques et des images aériennes.

La démarche paysagère doit concilier la tension entre la « dimension sensorielle et affective forte » du paysage et une « approche qui tend à l'objectivation » dans la mesure où « le paysage est un objet d'étude, dont on cherche, au-delà de la description de la matérialité des formes, à décrypter les forces politiques, économiques et sociales qui sous-tendent sa formation mais aussi son évolution » (Madoré, 2006 : 5). C'est pourquoi je propose, dans ce chapitre, de progresser en trois étapes. Il s'agira d'abord de déconstruire les filtres de la perception qui façonnent le regard posé sur les deux villes. Ces filtres (stéréotypes développés dans des descriptions préexistantes, modalités physiques mêmes de l'observation des paysages...) concourent à percevoir les paysages urbains en fonction d'une dialectique ordre/désordre dont les composantes seront précisées dans un deuxième temps. La notion de désordre servira ensuite à examiner le morcellement physique des espaces urbains.

I. Regarder les paysages à Fort-de-France et Port of Spain

Dans un passage de la *Mémoire collective* (1950), Maurice Halbwachs se remémore sa première visite de Londres et remarque que, même lorsqu'il se promène seul, il ne l'est jamais tout à fait. Il prend conscience qu'il est toujours habité par le souvenir de lectures, d'expériences ou de conversations passées qui façonnent la manière dont il perçoit et regarde la ville : « je retrouve en moi bien des idées et façons de penser où je ne me serais pas élevé tout seul » (1950, éd. 2001 : 6).

Puisque le paysage est la rencontre entre un objet et un regard modelé par une « subjectivité partagée », alliant « ressenti individuel » et « reconnaissance partagée » (Berque, 2006 : 95), il convient d'abord de mettre en évidence le « système de filtres qui trie les informations, les déforme ou les amplifie » (Paulet, 2002 : 8), soit autant de prismes de la perception et de la compréhension qui influencent le regard que l'on pose sur les villes antillaises : d'abord, par l'analyse d'une sélection de quatre textes de nature variée (article de presse, extraits d'un guide touristique et de récits de voyage), qui permettent de déceler des

réurrences durables dans les descriptions de Fort-de-France et de Port of Spain ; ensuite, par l'examen des possibles « balcons urbains », postes d'observation des paysages.

A. Des descriptions des paysages urbains aux Antilles

Les récits de voyage, les articles de presse et les discours touristiques ne sont des discours sur la ville que parmi d'autres (Mondada, 2000), mais il est intéressant de les croiser pour relever des similitudes qui, d'un genre à l'autre, d'un siècle à l'autre, rapprochent ces divers types de descriptions. Elles tendent à créer une image stéréotypée de la ville antillaise, profondément ancrée dans les esprits, que l'observateur peut difficilement s'empêcher de projeter sur les paysages urbains d'aujourd'hui. Cette image s'impose même aux populations locales, comme le constate le romancier trinidadien V.S. Naipaul. Dans le roman *Les Hommes de paille*, le narrateur prend en effet conscience avec stupéfaction que sa ville et son île aussi peuvent être regardés comme des paysages, notion qu'il réservait auparavant aux « *pentec neigeuses des Laurentides* », voire aux embouteillages de Belgique, mais pas aux villes des Antilles. Or ce changement de regard vient de l'extérieur : « les couleurs [de nos fleurs] nous apparaissaient comme si c'était pour la première fois sur les cartes postales qu'on commençait à vendre dans nos boutiques. La guerre nous amenait des visiteurs, qui regardaient mieux que nous ; nous apprîmes à voir avec eux et nous ne voyions plus qu'à la manière des visiteurs » (Naipaul, 1991 : 194). Les descriptions et les images ne véhiculent pas seulement des valeurs et des stéréotypes qui filtrent la perception et modèlent le regard : elles participent à la construction des paysages urbains.

1) De la presse coloniale aux discours touristiques : les permanences d'une certaine image de la ville antillaise

Les études dites « postcoloniales » ont analysé les mécanismes par lesquels les discours contemporains reproduisent les stéréotypes constitués dans les contextes coloniaux (Godlewska et Smith, 1994 ; Hancock, 2001 ; Blanchard et Lemaire, 2004). En dehors du champ proprement littéraire, les discours médiatiques et touristiques contribuent fortement à modeler les représentations collectives des espaces urbains antillais. On peut ainsi établir une curieuse analogie entre l'article paru dans le journal *l'Illustration* à l'occasion de l'incendie qui a ravagé en juin 1890 le centre historique de Fort-de-France, et la description de Port of Spain proposée dans l'édition 2004-2005 du guide touristique le *Petit Futé* de Trinidad et Tobago.

L'incendie de 1890 à Fort-de-France rapporté par le journal *l'Illustration* (n°2471, 5 juillet 1890 ; texte complet en annexe)

Cet hebdomadaire français est l'un des premiers journaux illustrés, développés grâce aux progrès techniques de l'imprimerie et à l'essor de la communication de masse. Il a joué un rôle important dans la constitution et la diffusion des représentations collectives, notamment vis-à-vis des colonies et de leurs populations. Manquant d'informations détaillées sur l'événement dont il doit rendre compte, le journaliste tente d'assouvir la curiosité des lecteurs au sujet de cette ville de Martinique, île supposée chère au cœur des Français, « presque une Algérie », précise-t-il. Il se soumet à l'exercice de la description de manière très méthodique et traditionnelle, reprenant le point de vue du passager d'un navire qui découvrirait la ville progressivement depuis la mer au terme d'une longue traversée, et y débarquerait dans l'effervescence de l'espace portuaire. Ce détail a son importance : le fait d'arriver par la mer, de découvrir d'abord la ville depuis la distance, puis d'y pénétrer dans un contexte de tumulte portuaire, qui met un terme brutal au calme et à l'ennui de la traversée, détermine les premières impressions que l'on se fait des lieux.

Le contact avec la ville se fait ainsi de manière quelque peu brutale, au moment du débarquement, dans la frénésie de l'activité portuaire. L'auteur de l'article de *l'Illustration* s'attarde ainsi sur l'animation qui accompagne l'arrivée du bateau en décrivant les activités multiples des travailleurs locaux (plongeurs près du rivage, pêcheurs, charbonnières...).

Ces détails produisent un effet de dépaysement et d'exotisme dont les lecteurs peuvent être friands (étonnement devant les activités des uns et des autres, leur apparence, les qualités morales qui leurs sont attribuées), et l'agitation que le passager fraîchement débarqué doit traverser avant d'atteindre des espaces urbains plus calmes et ordonnés constitue une plongée abrupte dans un univers nouveau, d'apparence chaotique, incompréhensible.

Ce procédé descriptif permet de mettre en place une représentation ambivalente de la ville dans son ensemble : à la fois confuse, active, bigarrée (à l'image de l'animation de l'espace portuaire) et rassurante et ordonnée, dès que l'on quitte la zone portuaire pour pénétrer dans le plan en damier, signe ici d'un urbanisme colonial très réglementé. On trouve un système d'opposition similaire dans les descriptions de la capitale trinitadienne que proposent les guides touristiques contemporains, comme le montre l'exemple qui suit.

La ville de Port of Spain, présentée aux touristes francophones dans le guide touristique du *Petit Futé de Trinidad et Tobago* :

« Vibrante, bigarrée, métissée, passerelle entre une histoire coloniale atypique et une modernité prodigue, la capitale de Trinidad et Tobago est vraiment à l'image de son pays, pratiquant le mélange de genres en un petit Brooklyn qui se serait perdu sous le soleil antillais

(...). Port of Spain, la cosmopolite, accueille toutes les cultures et toutes les races. Présentant un assemblage hétéroclite de petites maisons victoriennes en bois et de grands immeubles, de grandes tours de verre et d'acier montant vers le ciel, l'architecture de Port of Spain rappelle constamment le legs britannique tout en exprimant les espoirs d'un pays peut-être promis à devenir le petit Koweït de la Caraïbe » (Auzias et Labourdette, 2004 : 73).

Cette description insiste lourdement sur le caractère polymorphe et cosmopolite de la capitale. C'est là une légère exagération : la population noire est surreprésentée à Port of Spain - 55 % des habitants pour une moyenne nationale de 37,5 % (CSO, 2000), et, même si dans la journée y circulent des employés de bureaux et des clients de magasins de toutes origines, même si l'offre culinaire y est fort variée (indien, créole, chinois, libanais...), l'inscription spatiale des différentes communautés reste relativement discrète au premier abord. Il est peu vraisemblable que le touriste de passage, qui ne fait en général qu'une brève promenade dans le centre historique et autour du plus grand parc, le Queen's Park Savannah, puisse la saisir. Les auteurs du guide semblent moins guidés par leurs observations sur place que par leur propre désir de mettre en cohérence leurs représentations de la société trinitadienne dans son ensemble, multiethnique et multiconfessionnelle, avec les paysages urbains de la ville capitale. En revanche, le patchwork architectural auquel ils se réfèrent constitue assurément une caractéristique essentielle de Port of Spain, même si on notera que le désordre relatif décrit est atténué par les côtés rassurants du « legs britannique » et de la « modernité », gage de confort et d'une certaine sécurité pour les touristes.

On retrouve dans les deux textes (*l'Illustration* et le *Petit Futé*) une tension entre l'ordre et le désordre, centrale dans les descriptions des villes, que teinte un certain exotisme. La ville antillaise se doit d'être animée, colorée, bruyante. Un relatif désordre doit y régner, reflet d'une société issue de multiples brassages et d'influences variées. Le sociologue Robert J. Sampson, dans ses travaux sur la notion de « désordre » déjà théorisée par Richard Sennett (1970), suggère d'ailleurs que la perception du désordre dans les paysages urbains est corrélée à la stratification sociale et aux jugements de valeur émis à l'égard d'autres groupes sociaux (Sampson, 2009).

Cette image de la ville antillaise, à la fois charmante par son caractère chaotique et rassurante par ses héritages coloniaux et son inscription dans une certaine modernité, perdure. Les récits de voyage ont également contribué à façonner cette manière ambivalente de percevoir ces villes.

2) Dans les récits de voyage : le regard de Lafcadio Hearn

Les écrits de Lafcadio Hearn (1850-1904) constituent une référence majeure en matière de littérature de voyage. Un recueil de ses textes consacrés aux Antilles a été publié en 2004 sous le titre *Aux Vents caraïbes*. Dans la préface, le romancier Raphaël Confiat salue ce « voyageur magnifique »¹ qui s'est fixé pendant plusieurs années à Saint-Pierre, capitale économique et culturelle de la Martinique jusqu'à sa destruction par la nuée ardente de la Montagne Pelée le 8 mai 1902, et a parcouru les îles voisines pendant son séjour. Son témoignage est intéressant parce qu'il a pu se constituer une vision d'ensemble de la Caraïbe et parce qu'il est l'un des premiers grands auteurs de récits de voyage à poser véritablement un regard sur les espaces urbains de la région, d'étendue encore fort limitée du temps des *Voyages aux Isles* du Père Labat (1663-1738), qui constituent une référence de la littérature de voyage antillaise. Il est intéressant de remarquer ici que les descriptions que Lafcadio Hearn propose des paysages de Port of Spain et de Fort-de-France reflètent une ambivalence, en termes de dialectique ordre/désordre, semblable à ce qui a été mis en évidence ci-dessus.

Sur Port of Spain :

« Nous débarquons au milieu d'une foule sombre et d'un grand bourdonnement de bavardage créole... De chaudes rues jaunes sous un jour brûlant ; une impression confuse de longues perspectives, de jolies maisons basses plus ou moins pittoresques, baignées de soleil et de peinture à l'eau jaune, des avenues d'arbres ombrageux et de murs bas surmontés de feuilles de bananiers et de frondaisons de palmiers... Une sensation générale de chaleur somnolente, d'immense lumière et de végétation exotique, et une vague déception devant l'absence de cette humanité pittoresque qui nous a charmés dans les rues de Saint-Pierre, à la Martinique. » (2004 [1890] : 87).

Sur Fort-de-France :

« Toute reconstruite en bois après qu'un tremblement de terre eut presque entièrement détruit ses pittoresques rues de pierres de jadis, la ville de Fort-de-France, appelée autrefois Fort-Royal, présente extérieurement moins d'intérêt que Saint-Pierre. Elle est située dans une plaine basse et humide, et possède quelques édifices remarquables ; on peut la parcourir entièrement en une demi-heure, mais elle vaut bien la peine d'être visitée, rien que pour voir la Savane, ce grand jardin public avec ses tamariniers et ses sabliers. » (2004 [1890] : 69).

¹ Romancier d'origine irlandaise et grecque, il a débuté une carrière de journaliste aux Etats-Unis où il s'est intéressé à la condition des Noirs. Il a terminé sa vie au Japon où, sous le nom de Yakumo Koizumi, il a laissé de nombreux textes renseignant sur la société japonaise du XIX^e siècle.

Ici aussi, donc, les paysages de Port of Spain sont caractérisés par une double ambiguïté. Ils sont d'abord marqués par l'ouverture des formes urbaines (les « perspectives » et les « avenues d'arbres ombrageux et de murs bas ») et par une sensation contradictoire de fermeture, voire d'emprisonnement, liée à l'intensité de la chaleur et de la lumière. En outre, les paysages sont associés à une curieuse combinaison entre la relative régularité des formes urbaines (alignements et perspectives) et de désorganisation (la « foule sombre », le « grand bourdonnement », l'« impression confuse »).

Quant à la description de Fort-de-France, elle se limite principalement à des indications d'ordre factuel (histoire urbaine, site et bâtiments), qui illustrent le faible intérêt que l'auteur porte à cette ville à laquelle il n'attribue pas le caractère « pittoresque » qui l'a séduit à Saint-Pierre. Il confronte en effet Fort-de-France et Port of Spain à cette ville de référence, qu'il a érigée en modèle de la ville antillaise. Saint-Pierre, surnommée le « Paris des Antilles », incarne à ses yeux l'archétype de la société urbaine antillaise, métissée, chatoyante, mais aussi fondamentalement ordonnée : cette double dimension structure la manière dont les paysages urbains antillais peuvent être décrits et perçus.

Ces exemples de descriptions de Fort-de-France et de Port of Spain témoignent de la mise en place et de l'ancrage d'une certaine image de la ville antillaise, dont les caractéristiques forment des « repères culturels » (Rochefort, 1974 : 207) qui filtrent la perception et imprègnent le regard. Les conditions mêmes de l'observation, enfin, interfèrent avec la perception des paysages.

B. Paysages et « balcons urbains »

Le paysage est affaire de regard avant tout : encore faut-il s'interroger sur la manière dont les paysages sont perçus en fonction du poste d'observation. La distance à l'objet et l'angle d'observation donnent la possibilité ou non de saisir la ville dans son ensemble ou par fragments.

Marcel Roncayolo souligne l'enjeu que représentent ces « balcons urbains » dans la construction du paysage : « les balcons urbains, qui dévoilent le panorama, ne sont pas donnés à toutes les villes, les gratte-ciel ont attribué à quelques villes par l'artifice ce que la nature leur refusait. Les balcons urbains permettent de créer l'illusion de saisir l'ensemble : à défaut d'une totalité, difficilement atteinte dans les conditions actuelles de l'extension urbaine, ils donnent des clés pour une vision globale, moins réelle que pensée, imaginée, et consciente de la relativité des points de vue partiels » (Roncayolo in Sanson, 2007: 17). Cette question n'est pas la moindre, puisqu'elle se situe au cœur des débats sur la transformation contemporaine

des territoires urbains. Ceux-ci, devenus trop vastes, dilués, avec des contours indéfinis, ne seraient plus discernables en termes de paysage, ce qui provoque une double crise : la mise en cause de la pertinence de l'analyse paysagère pour appréhender les territoires urbains, d'une part, et, d'autre part, la discussion de la notion même de ville. Où se placer, donc, pour observer les paysages de Fort-de-France et de Port of Spain ? La configuration des sites rend la question délicate.

1) Des balcons urbains marins

Les représentations iconographiques de Fort-de-France et de Port of Spain ont longtemps privilégié le point de vue marin, en figurant au premier plan les navires mouillant dans la baie, le port, et, au loin, la ville, la figeant, d'une certaine façon, dans sa fonction portuaire et coloniale, et imposant un regard extérieur : celui de l'individu qui vient de débarquer. Jusqu'au milieu du XX^e siècle, ce point de vue n'a pas été un poste d'observation idéal pour examiner la ville au-delà de sa dimension purement fonctionnelle. La configuration des sites urbains, à l'origine cantonnés aux plaines littorales ceinturées de reliefs, a fait que, pendant longtemps, on n'a pas vu grand-chose, hormis quelques constructions qui dépassent ponctuellement et la végétation. C'est ce que regrette V.S. Naipaul à propos de la capitale trinitadienne, dans son ouvrage *La Traversée du milieu*, chronique de son retour au pays natal au début des années 1960 après plusieurs années passées au Royaume-Uni : « Port of Spain est une ville décevante vue de la mer. On ne voit que des arbres contre les collines de la chaîne du nord. La tour du Collège Royal de la Reine perce la verdure : de même la masse bleue de l'immeuble Salvatori. A la station de chargement de bauxite, à Tembladora, l'air était jaune de poussière de bauxite » (Naipaul, 1994 [1962] : 43).

Même si l'arrivée en ville se fait maintenant majoritairement par la route (et l'arrivée dans l'île, par le ciel), la mer demeure un « balcon urbain » pour des centaines de milliers de personnes chaque année : croisiéristes, plaisanciers, passagers des navettes maritimes qui traversent la baie de Fort-de-France ou relient Port of Spain à la capitale de Tobago, Scarborough. Les photographies ci-dessous rendent compte de la perspective qui s'offre à eux sur les deux capitales.



Photo 1 : Fort-de-France (ainsi que Schœlcher, à gauche, et les contreforts des pitons du Carbet), mars 2011. Cliché pris depuis les Trois-Ilets, où mouillent des bateaux de plaisance, sur l'autre rive de la baie des Flamands.



Photo 2 : Port of Spain photographié depuis la mer, nov. 2006. Les deux tours, à droite, sont celles du complexe financier Eric Williams, au sud du centre historique. A leur gauche sur le cliché, le chantier du nouveau front de mer (chap. 4). Derrière (à l'est), les collines de Laventille et au-delà, les reliefs de la chaîne du Nord. Au premier plan à gauche, le port, ses portiques et ses empilements de conteneurs, qui cachent le reste de la ville.

Aujourd'hui, l'urbanisation sur les collines surplombant les centres historiques change la donne. Comme le montrent les photographies ci-dessus, un tel balcon urbain donne à voir les périphéries étendues sur les reliefs, et peu les centres historiques qui sont, à Fort-de-France comme à Port of Spain, situés dans des plaines proches du niveau de la mer, et par conséquent peu visibles depuis celle-ci. Ces vues ne permettent pas de prime abord de cerner la structure morphologique ni les limites de l'extension urbaine ; ces « balcons urbains » marins, à cette distance du moins (pour saisir la plus grande partie de l'espace urbain possible), produisent un effet de désordre conforme aux stéréotypes dépeints plus haut.

2) Depuis les hauteurs

La topographie des deux villes offre des points de vue en hauteur, mais inégalement accessibles et aménagés pour cet usage.

Comme le remarque Yves Lacoste, « ce sont [...] les hommes de guerre qui ont été les premiers à regarder attentivement les paysages » (Lacoste, 2003: 289). A Fort-de-France et à Port of Spain, en effet, les autorités militaires coloniales ont très tôt exploité les

configurations des deux sites pour édifier des postes de surveillance fortifiés sur les hauteurs environnantes, qui constituent autant de « balcons » potentiels pour observer les villes qui se sont développées à leurs pieds et les ont progressivement englobés. Les photographies 3 et 4 ci-dessous ont été prises à des distances inégales de Port of Spain et de Fort-de-France, mais elles ont en commun le fait de l'avoir été depuis des anciennes installations militaires situées sur des hauteurs pour assurer la surveillance des sites sur lesquels les deux villes se sont développées.



Photo 3 : Port of Spain depuis le fort George : les paysages urbains d'une nation en construction, juillet 2007.

1 : Queen's Park Savannah 2 : Laventille 3 : marais du Caroni 4 : tours du front de mer 5 : golfe de Paria.

Au nord-ouest de Port of Spain, le fort George, édifié au début du XIXe siècle pour renforcer le système de fortifications de la colonie, a été aménagé pour l'accueil des visiteurs, autorisés à pique-niquer et s'asseoir à califourchon sur les canons restaurés. De là, ils peuvent contempler la mer et, vers le sud-est, la capitale et ses banlieues, ainsi que, plus loin, les marais du Caroni et le golfe de Paria. A l'ouest, les montagnes de la Péninsule de Paria au Venezuela semblent toutes proches, et elles le sont : seule une dizaine de kilomètres séparent l'île trinitadienne de Chacachacare des côtes du continent américain. Le point de vue permet donc d'admirer la ville et ses environs, mais surtout de faire ressentir au visiteur le lien entre l'histoire mouvementée du pays et sa situation géographique, si près de la *tierra firme*, à l'extrême sud d'un archipel antillais que se sont violemment disputé les puissances impériales. Trinidad a en effet été rattachée au Venezuela en tant que colonie espagnole et dominée économiquement et culturellement par les Français au tournant du XVIIIe et XIXe siècles alors qu'elle devenait colonie britannique en 1797. Elle est aujourd'hui située dans la

sphère d'influence des Etats-Unis, et la capitale abrite le siège de l'Association of Caribbean States. Propriété du *Board of Tourism of Trinidad et Tobago*, le fort George est présenté comme un haut-lieu national qui permet d'établir de véritables « correspondances » entre le paysage, l'histoire et la nation : « les enjeux d'une mise en spectacle [...] sont ici de promouvoir une forme d'identité régionale et nationale » (Walter, 2004 : 214).

Le fort Picton, sur les hauteurs de Laventille, de l'autre côté de la ville et plus près du centre historique, pourrait lui aussi offrir un poste d'observation intéressant s'il n'était pas exclusivement utilisé par l'armée. Suite à la dégradation de la sécurité dans le quartier populaire dans lequel il se retrouve désormais enclavé et la menace potentielle représentée par les « gangs » locaux (chap. 5), les autorités militaires ont renforcé les restrictions dans la zone. Elles interdisent formellement l'accès aux civils et même l'utilisation d'appareils photographiques dans les abords immédiats, comme il me l'a été fermement indiqué lors de ma première visite en novembre 2006. L'armée n'a plus pour objectif de surveiller les menaces éventuelles arrivant par la mer et les marais pour assurer la protection de la ville et du port, mais de maintenir une présence militaire au sein d'un quartier fréquemment théâtre de violences. La mise en scène paysagère du fort George permet au contraire d'éviter d'aborder de front ces enjeux (inégalités socio-économiques extrêmes matérialisées par les quartiers pauvres non planifiés des collines de Laventille, problèmes croissants de violence) : de cette distance, les contrastes paysagers les plus forts ressortent peu et la ville apparaît comme plus homogène, conforme au projet d'unité nationale.

A Fort-de-France, la vocation des forts Desaix et Tartenson tient aussi de la nécessité d'assurer un contrôle visuel, depuis les hauteurs, sur la mer et sur la ville qui s'étend à leurs pieds et aujourd'hui les englobe. Comme le fort Saint-Louis, situé sur un promontoire rocheux de la baie, au contact du centre historique, ils demeurent aujourd'hui encore des zones militaires dont l'accès au public est limité à des opérations portes ouvertes ponctuelles et des manifestations culturelles comme les « Journées du Patrimoine ».

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, en dépit de la configuration topographique, il est difficile de trouver, à Fort-de-France, un poste d'observation en hauteur.



Photo 4 : Fort-de-France depuis le morne Tartenson : derrière la végétation et le canal Levassor (1 en contrebas), le centre historique, borné au nord par la rocade (2) et à l'est par le fort Saint-Louis (3), sept. 2006.

La photographie ci-dessus a été prise depuis le morne Tartenson, près du fort du même nom, qui surmonte à l'ouest le centre historique. Le caractère hétérogène des formes urbaines ressort avec clarté : habitat non planifié sur les mornes (à gauche sur la photo), bâti et architecture disparates du centre historique (au centre), grands ensembles périphériques à l'horizon. De ce poste d'observation, dont la vocation fonctionnelle militaire n'a pas été convertie en « balcon urbain » aménagé comme tel par les autorités comme au fort George, se dégage un panorama fragmentaire, en partie dissimulé par la végétation et les constructions les plus proches, ce qui est commun aux autres balcons urbains potentiels situés sur les hauteurs de la ville. Par exemple, le spectacle de la ville s'offre aux automobilistes nombreux qui empruntent dans le sens nord-sud la portion de la rocade qui contourne le centre historique : la route fait face pendant quelques centaines de mètres aux quartiers de Trénelles et Citron, situés sur des pentes qui surplombent la ville basse qu'on aperçoit aussi, par intermittence, entre la végétation, les panneaux publicitaires et les constructions. Mais les ralentissements brutaux du flux automobile à l'approche des radars automatiques requièrent une vigilance sans faille des conducteurs et rendent l'observation des paysages très inconfortable.

A moins de se rendre de l'autre côté de la baie, sur les collines qui surplombent la commune des Trois-Ilets, trouver un point d'observation de la capitale martiniquaise depuis les hauteurs relève donc de la gageure : il faut parcourir longuement les rues sinueuses des quartiers populaires sur les pentes avant de détecter entre le bâti dense et la végétation un interstice pouvant dégager une vue, au moins partielle, sur la ville. Une autre possibilité consiste à se faire introduire chez les habitants des maisons construites sur les pentes, mais

même dans ce cas la vue est souvent limitée, partiellement bouchée par des constructions attenantes, un manguier ou les herbes hautes d'une parcelle voisine non entretenue.

L'inégal accès à des balcons urbains affecte l'appréhension des paysages urbains. La perception de Port of Spain rendue possible grâce à l'aménagement du fort George, que les brochures touristiques et les habitants reconnaissent comme le meilleur point de vue de la ville, est apaisée par la distance, la position de hauteur, et le caractère aménagé et propre du lieu d'observation. Tout ceci contribue à ce que les paysages ressortent lissés et ordonnés. La perception du paysage est en effet sensible à la distance, et pas uniquement sur le plan visuel. Le romancier V.S. Naipaul s'attarde ainsi sur la dimension sonore de la ville : « Port of Spain est la ville la plus bruyante du monde [...]. Tandis que vous roulez sur la nouvelle Lady Young Road², l'atténuation du bruit vous donne l'impression qu'il fait moins chaud. Vous arrivez au sommet et vous regardez la ville qui scintille à vos pieds (...). Pendant un instant, tout est silencieux. Puis, au-dessus des criquets, dont vous n'aviez pas remarqué la stridulation, vous commencez à entendre la ville : les chiens, les steel-bands [...] – et puis vous redescendez dans la ville, vous noyant dans le vacarme » (1994 : 62-64). La distance atténue les irrégularités, lisse les aspérités, gomme le chaos : il est significatif que les autorités aient choisi de mettre en valeur ce poste d'observation (le fort George) plutôt qu'un autre (cf. le chapitre 3 sur le statut de Port of Spain pour les pouvoirs publics). Au contraire, en Martinique, la plupart des panoramas urbains sont partitionnés du fait non seulement de la difficulté à prendre de la distance et mais encore de la présence végétale qui limite souvent le champ visuel.

Le rapport au paysage évolue. A Fort-de-France, plusieurs immeubles ont été construits ou rénovés au début des années 2000 sur la rive droite du canal Levassor, en hauteur. Les choix architecturaux privilégient les larges baies vitrées et les balcons, orientés vers la baie mais aussi vers le centre historique en contrebas, ce qui montre que les promoteurs immobiliers parient sur la rente marchande que le paysage urbain, et non plus seulement la vue sur la mer et la baie des Flamands, peut apporter à leurs projets. De même, à Port of Spain, les vitres des nouvelles tours du front de mer (chap. 4) ne sont pas teintées et recouvertes de rideaux, contrairement à celles des tours jumelles de l'Eric Williams Financial Complex, édifiées à partir de 1979. Mais ces bâtiments ne constituent des « balcons urbains »

² Cette route joue un rôle similaire à celui de la rocade, à Fort-de-France : elle contourne la capitale par les collines de l'est, permettant ainsi d'éviter les axes les plus congestionnés. Au détour d'un virage offrant un intéressant point de vue sur la ville, des petites échoppes proposent des *chows* (friandises épicées d'origine indienne). Des chanteurs de calypso improvisés tentent de récolter quelques dollars auprès des automobilistes qui hésitent à trop s'attarder dans les lieux cependant, à cause de la proximité des logements pauvres non planifiés.

que pour ceux qui y résident, y travaillent ou payent pour y recevoir des services : il s'agit d'une appropriation du paysage urbain. Cependant cela reflète un changement de regard significatif. Auparavant, les mornes³ environnants, très inclinés, représentaient une réserve foncière peu attractive où s'établissaient ceux qui ne pouvaient aller ailleurs. Quant à l'installation des « *békés* » (descendants blancs des propriétaires des plantations) sur le plateau de Didier à Fort-de-France, au nord-ouest du centre historique, elle n'a pas été motivée par le désir d'admirer le paysage de la ville mais la volonté de vivre à l'écart de l'agitation urbaine dans un décor verdoyant et plus ventilé.

Pendant plusieurs mois en 2006-2007, à Fort-de-France, un « balcon urbain » jusque-là inexploité a été mis en valeur par les autorités municipales. Celles-ci ont obtenu l'accord des gérants d'un parking de six étages pour installer une exposition sur le toit. Les panneaux visaient à donner aux habitants de la ville des informations sur les programmes d'aménagement en cours ou en projet visibles depuis le site de l'exposition, selon le principe des belvédères dans lesquels les éléments jugés remarquables des environs sont présentés et signalés par des flèches pour que le public puisse les localiser et se repérer.

Cette initiative est intéressante à plusieurs titres. D'abord, elle vient combler un déficit dans la possibilité même de voir la ville avec un peu de recul, sans trop d'obstacles visuels. En outre, il ne s'agit pas simplement d'une opération de communication de la municipalité pour valoriser son action aux yeux des habitants électeurs, mais aussi d'un réel souci de favoriser la capacité de repérage dans l'espace urbain, limitée par le caractère très hétérogène des lieux et la rareté des « balcons urbains ». Le but est d'encourager ainsi l'émergence d'une image d'ensemble de la ville de Fort-de-France, en phase avec le projet de « cohésion urbaine » promu au niveau municipal (chap. 3).

Cette initiative se distingue donc fondamentalement de l'aménagement du fort George à Port of Spain, qui, on l'a vu, est construit en figure paysagère de la nation (Walter, 2004) : la mise en scène paysagère y reflète un enjeu identitaire national et non urbain. Le fort George et le paysage auquel il fait accéder constituent un géosymbole, c'est-à-dire un « marqueur spatial, un signe dans l'espace, qui reflète et qui forge une identité » (Bonnemaison, 2000 : 55), mais au niveau de la nation trinitadienne et non de la seule ville de Port of Spain. La légende des cartes postales qui le représente se limite d'ailleurs à « fort George, Trinidad et Tobago », sans précision sur la localisation exacte du site. A l'inverse, l'ouverture au public du toit d'un parking de Fort-de-France et l'exposition sur l'aménagement urbain actualisent un véritable « balcon urbain » visant à développer la connaissance des paysages, le repérage dans l'espace foyalais et le goût des habitants pour leur ville. En d'autres termes, ce nouveau

³ Nom donné aux collines en Martinique.

balcon a pour fonction de conforter une identité urbaine locale qui, c'est une hypothèse, a pu être fragilisée par les transformations de la ville, en l'occurrence le dépeuplement de son centre historique et le redéploiement des populations et des activités en direction des périphéries (chap. 2).

La simple question de l'existence et de la valorisation de « balcons urbains » nous apporte donc déjà des informations et des pistes de réflexion sur l'action des autorités municipales et des acteurs privés, leur vision (ou absence de vision) de la ville, et les enjeux identitaires urbains locaux, voire leurs liens avec les enjeux identitaires nationaux (chap. 3). L'initiative prise par la municipalité de Fort-de-France, et les modifications des choix architecturaux dans les constructions les plus récentes, montrent qu'un changement de regard sur les espaces urbains, dotés d'un intérêt paysager à valoriser et exploiter, est en train de s'opérer.

3) « Paysage de ville » ou « paysages urbains » : sortir de l'impasse

Le choix du balcon d'où observer et analyser les paysages urbains de Fort-de-France et de Port of Spain soulève des problèmes inattendus qui renvoient à la distinction que certains auteurs établissent entre les notions de « paysage de ville » et de « paysage(s) urbain(s) ». La première permettrait de saisir la ville dans sa totalité, depuis un point d'observation relativement distant, de préférence situé en hauteur, a priori extérieur à la ville. La notion de « paysage urbain », à l'inverse, se limiterait à une représentation partielle des territoires urbains. Ce mode de représentation serait le seul possible aujourd'hui, au sens où ceux-ci s'étendent désormais sur des surfaces telles qu'il serait vain de tenter, au moyen de nos seuls sens, de les saisir dans leur totalité. Le pluriel (« paysages urbains ») s'imposerait donc de manière systématique, puisque toute tentative de percevoir les espaces urbains deviendrait nécessairement fragmentaire, donc plurielle, subordonnée aux expériences individuelles et subjectives des observateurs (Chenet-Faugeras, 2007). Ces réflexions sur les modalités de la perception et de la description possible des paysages urbains débouchent immédiatement sur une mise en cause de l'objet ville en lui-même. Si on ne peut plus la voir ni la dire, alors la ville n'est peut-être plus une réalité en tant que système unifié et cohérent.

Une telle conclusion peut paraître hâtive. Marcel Roncayolo relativise le clivage entre les deux approches paysagères : « N'opposons pas paysage urbain et paysage de ville, mais plutôt réfléchissons à la tension que créent ces changements nécessaires d'échelles, ces pratiques d'itinéraires, ces mobilisations d'informations de nature différente » (Roncayolo in Sanson, 2007 : 17). L'impossibilité de se contenter d'un seul point de vue pour appréhender les paysages de Fort-de-France et de Port of Spain permet en effet d'enrichir l'analyse, par la

confrontation de photographies et de cartes de différentes échelles avec l'observation directe des territoires, abondamment parcourus à pied, en transport en commun, en voiture (quoique seulement occasionnellement à Trinidad pour ce dernier mode de transport), mais aussi observés de bateau et d'avion.

L'exposition municipale organisée à Fort-de-France, ainsi que les démarches privées révèlent une prise de conscience récente de la ville comme dotée d'une qualité paysagère à valoriser et exploiter, au moment même où les transformations de l'objet ville conduisent à s'interroger sur la possibilité de le saisir sur le plan paysager. La notion de paysage urbain rejoint par là les interrogations sur les transformations des espaces urbains, et certains auteurs proposent de l'utiliser pour chercher contre toute attente le maintien d'une cohérence dans les territoires urbains. La géographe Claire Rouillet-Sureau (2007) propose ainsi de résoudre ce qu'elle qualifie de « désordre urbain » dans la vallée de l'Orge en considérant la rivière comme un élément de liaison et de cohésion paysagère. C'est aussi la perspective défendue par le géographe Jean-Paul Billaud, dans l'éditorial d'un numéro de la revue *Strates* consacré à la question : « la notion de paysage urbain (...) aurait pu être disqualifiée par la dynamique de plus en plus hétérogène des formes urbaines. Or, il n'en est rien. Elle accompagne au contraire les mutations de la ville, (...) en donnant du sens à l'éclatement des formes spatiales et en assurant un continuum au-delà des ruptures temporelles ». S'intéresser au paysage, dans une optique esthétique et patrimoniale, devient ainsi pour lui « un enjeu citoyen pour sauvegarder une unité de temps et de lieu dans un tissu urbain soumis à des déchirements croissants » (Billaud, 2007 : 2).

Ces perspectives obligent à reconsidérer la dialectique ordre/désordre mise en évidence plus haut, qui médiatise la perception des paysages de Fort-de-France et de Port of Spain et conduit d'emblée à les approcher comme des territoires morcelés et divisés entre ce qui ferait ordre, traditionnellement associé à l'urbanisme colonial, et ce qui ferait désordre (le reste).

II. Désordres et paysages urbains

S'arrêter sur les conditions pratiques de l'observation des espaces urbains et sur la formation des stéréotypes paysagers des villes antillaises permet de prendre du recul vis-à-vis de certains des prismes de la perception et de la compréhension. C'est un préalable important dans la mesure où les interrogations contemporaines sur l'éclatement des formes et des sociétés ont souvent pour origine le constat d'un décalage croissant entre les paysages observés et l'idée que l'on se fait de la forme et des paysages de la ville (Berque, 1995). Le malaise qui en résulte et que Denis Martouzet (2001) présente comme « une impression de

fouillis » ne coïncide pas exactement avec le désordre que les stéréotypes posent comme consubstantiel des paysages des villes antillaises, désordre qui a pour fonction essentielle de faire ressortir, par contraste, l'ordre colonial.

L'objet de cette deuxième partie est donc de s'interroger sur les composantes du désordre dans les paysages, désordre que l'on peut tout simplement définir comme une « juxtaposition apparemment aléatoire de formes et de fonctions » (Roullet-Sureau, 2007 : 199), mais qui intéresse surtout dans la mesure où la notion rejoint aussi les problématiques sur les transformations contemporaines des territoires urbains, aussi difficiles à saisir à petite échelle dans leur ensemble qu'à grande échelle en termes de cohésion interne.

A. Des villes informelles : l'étalement urbain

La difficulté à saisir visuellement Fort-de-France et Port of Spain renvoie à la question de la possibilité même de saisir l'objet ville dans sa totalité.

1) Des villes sans fin

Aucune des deux villes ne forme aujourd'hui des espaces clairement circonscrits ; l'urbanisation se déploie sur de vastes espaces aux contours flous voire impossibles à discerner.

A Fort-de-France, même le trait de côte marin ne constitue pas une limite franche à l'urbanisation, qui se poursuit de l'autre côté de la baie, sur la rive d'en face, par le complexe urbain et touristique des Trois-Ilets que de petites navettes maritimes relient toutes les demi-heures environ au centre historique. Le relief et la végétation dissimulent les constructions plus qu'ils ne les interrompent, créant tout au plus des discontinuités vert sombre au cœur d'un vaste tissu urbain. En s'éloignant des zones les plus denses, le bâti se constitue principalement de maisons individuelles qui suivent les routes principales et emplissent peu à peu les interstices de verdure situés entre les axes de circulation, souvent sur des pentes en partie cultivées ou boisées. Le cyclone Dean, qui a ravagé l'île en août 2007, a eu pour conséquence inattendue de révéler encore plus l'ampleur du phénomène dans le paysage. Suite à la chute de nombreux arbres, beaucoup de Martiniquais ont eu la surprise de se découvrir des voisins très proches dont ils ignoraient jusqu'à l'existence, leurs maisons étant jusque-là masquées par des touffes de bambous ou des arbres épais (même à proximité immédiate du centre de Fort-de-France). Cela produit un effet de marqueterie dont la couleur dominante reste le vert, bien que la pression foncière intense qui s'exerce semble menacer fortement la végétation résiduelle. Vu d'avion, ce paysage de mitage, même dans des zones qui semblent a priori difficiles d'accès, isolées, sur des pentes, donne l'impression d'une quasi

continuité du fait urbain à l'échelle de l'île, dont rend bien compte l'expression d'« île-ville » (Benjamin et Godard, 1999 : 111).

L'étalement urbain prend une forme distincte en direction du sud de la ville, vers le Lamentin, où a été prise la photo 5 ci-dessous. Plus que des phénomènes de mitage de maisons individuelles ou de petits ensembles résidentiels dispersés dans la verdure, la situation se révèle plus proche de ce que les anglophones appellent *urban sprawl*. Des zones industrielles, des supermarchés et des grands magasins (bricolage, décoration intérieure...) se succèdent le long de l'autoroute A1, un tronçon de sept kilomètres à deux fois trois voies, continuellement encombré. Avec 100 000 véhicules par jour, l'A1 constitue l'axe routier principal de la Martinique (Pelis et al, 2007 : 5).



Photo 5 : l'autoroute en direction de Fort-de-France, au niveau du centre commercial de « la Galleria » au Lamentin, mars 2011.



Photo 6 : vue aérienne du « corridor urbain » au niveau d'Arima, de part et d'autre de la Churchill Roosevelt Highway, novembre 2006. L'*urban sprawl* est continu sur plusieurs dizaines de kilomètres. La moitié de la population trinitadienne réside dans ce corridor.

Les paysages de Port of Spain et de ses environs immédiats se définissent principalement par ces dynamiques d'*urban sprawl*, dont la photo 6 est caractéristique. Seuls les paysages de la partie haute de Belmont, sur des pentes au nord du centre-ville, relèvent du phénomène de mitage, avec un bâti relativement peu dense, lâche, des constructions individuelles et séparées par le couvert végétal. Les collines environnant Port of Spain sont donc soit densément occupées, comme les pentes de Laventille ou le long de quelques petites routes qui serpentent sur les reliefs (route du fort George notamment), soit laissées libres de tout bâti. Les constructions se concentrent principalement le long des axes de circulation qui remontent les vallées (routes de Maraval et de Saint Ann) ou qui longent la Northern Range, la chaîne de montagnes qui s'étale d'est en ouest dans la partie nord de l'île de Trinidad. On nomme communément ce vaste espace urbain le « corridor est-ouest », qui s'étend entre Arima à l'est et Chaguaramas et Diego Martin à l'ouest, sur plus d'une trentaine de kilomètres.

La photo 6 ci-dessus a été prise depuis un avion quelques minutes avant l'atterrissage à l'aéroport de Piarco, à l'extrémité orientale du corridor urbain. A la difficulté à percevoir les limites de l'agglomération dans ces paysages de l'étalement, s'ajoute un autre facteur de brouillage. Le plan en damier qui pourtant, dans le centre historique, concourt par sa régularité à jouer un rôle ordonnateur dans les paysages, n'empêche pas que les discontinuités et les ruptures dans l'orientation générale des rues d'un quartier ou d'un lotissement à l'autre créent une impression de fouillis. Ces paysages de l'étalement urbain résultent des conditions dans lesquelles les secteurs ont été lotis, en fonction des contingences du parcellaire hérité et des stratégies foncières individuelles.

Le corridor urbain de Trinidad relève d'une forme particulière d'*urban sprawl* : le développement en ruban (en anglais, *ribbon development*). Ces deux notions sont communément associées dans la littérature géographique de langue anglaise (Johnston et al, 2009 : 719), ce qui est conforme à ce qu'on peut observer à Trinidad. Le « développement en ruban » désigne une forme d'urbanisation quasiment continue entre des noyaux urbains auparavant disjoints, le long de grands axes de communication. L'étalement urbain à partir de la capitale trinidadienne prend en effet la forme d'une conurbation structurée par plusieurs centres urbains (San Juan, Saint Joseph, Tunapuna, Arouca, Arima) en grappe le long de deux grands axes routiers parallèles, qui sont la Western Main Road et la Bus Priority Route exclusivement réservée aux transports collectifs. Contrairement au mitage, le développement en ruban dénote d'emblée une recomposition des centralités urbaines, avec l'émergence d'une vaste région urbaine organisée par plusieurs centres dont la hiérarchie n'est plus clairement dominée par la ville principale d'origine. Le mitage péri-central de Fort-de-France, organisé par les routes qui relient le centre historique aux communes voisines, représente un indice de

l'attractivité persistante exercée par la capitale et sa capacité à dominer le système urbain martiniquais, même si, au sein même de l'agglomération, s'affirment fortement des pôles secondaires : le Lamentin au sud et, dans une moindre mesure, Schoelcher au nord. Les paysages d'*urban sprawl* trinidadien et de développement en ruban suggèrent à l'inverse le jeu de phénomènes de desserrement et de déconcentration avec la formation d'une vaste région urbaine multipolaire.

Les paysages urbains et périurbains de Fort-de-France et de Port of Spain, inégalement dominés par des phénomènes de mitage ou d'*urban sprawl*, montrent que la mise en cause de la forme compacte de la ville, et donc son éventuel éclatement, se décline selon une variété de configurations.

2) Les dynamiques paysagères de l'étalement : la ville menacée ?

Ces paysages troublent nos repères habituels. La « forme intégrée, compacte, nettement délimitée » de la ville, qui « se détache contrastivement sur un fond » dont l'essence est « de n'être pas urbain » (Berque, 1995 : 135) n'existe plus (ou pas). Une telle observation met en cause les catégories spatiales fondamentales (ville, campagne) qui structurent nos représentations et nous permettent de produire des descriptions. « La notion de paysage même éclate en tout sens » s'alarme-t-on dans une publication de la Documentation photographique (cité par Roncayolo in Sanson, 2007 : 28). La campagne photographique qui a couvert tout le territoire français au début des années 1980 met en effet brutalement en évidence le décalage consommé entre les paysages photographiés et les schèmes de représentation antérieurs des paysages français, fondés sur un fort dualisme ville-campagne. Ce constat crée un tel désarroi que l'on va jusqu'à soulever la question d'une possible « mort des paysages » (Dagognet, 1982). Or si le paysage permet d'établir une relation entre le matériel (la forme, le bâti) et l'immatériel (significations, symboles, dynamiques sociales...), alors sa mise en cause débouche directement sur un questionnement de la ville elle-même, comme le souligne Augustin Berque : « la ville doit se « tenir », dans tous les sens du terme. Son intégration morphologique est la forme symbolique de son ordre social » (Berque, 1995 : 136). Françoise Choay prend position de manière radicale. Dans un texte célèbre intitulé *La mort de la ville et le règne de l'urbain* (1976), elle juge abusif le fait de continuer à utiliser le concept de « ville » pour qualifier des formes et des paysages d'un type nouveau, quand bien même ils relèvent de la sphère de l'urbain. Si la forme est brouillée, s'il n'y a plus d'unité dans les formes et le paysage, il n'y a peut-être pas non plus de cohérence d'ensemble dans le domaine politique, social, identitaire, culturel.

Les dictionnaires de géographie de langue française et de langue anglaise s'accordent sur le fait que l'emploi des termes de « mitage » et d'*urban sprawl* dénotent tous deux un jugement négatif porté sur une urbanisation implicitement décrite comme conquérante, agressive, antithétique de l'idée de ville, destructrice des territoires ruraux, de leurs activités, de leurs cultures et de leurs paysages. Ils renvoient à l'idée d'une consommation d'espace fondamentalement nuisible et coûteuse en termes d'équipements (construction de routes et autoroutes, services en réseau, établissements scolaires, médicaux, services divers, etc.). Ces définitions font référence à des défaillances des systèmes d'aménagement du territoire, comme facteur explicatif de l'étalement urbain. Ces paysages indiqueraient que les acteurs responsables de l'urbanisme et de l'aménagement ne seraient pas capables de faire face à la croissance de la population urbaine, d'origine démographique et/ou migratoire, et à la diffusion des modes de vie urbains, ce qui aboutirait au gaspillage de vastes espaces ruraux. Ce jugement hostile à l'étalement urbain et critique à l'égard des autorités publiques se trouve renforcé dans le cadre des discours sur la « ville durable ». L'ouvrage collectif dirigé par Augustin Berque, la *Ville insoutenable* (2006), s'inscrit dans cette perspective en analysant les risques liés aux espaces urbains contemporains, tant sur le plan environnemental (pollution automobile, artificialisation des milieux, surexploitation des ressources, production massive de déchets, problèmes posés par la couverture par les services en réseau de surfaces de plus en plus vastes...) que sur le plan social (désintégration des liens sociaux, accès aux services et aux équipements, logiques de repli et d'exclusion...).

Même si l'idée de la ville comme espace fondamentalement clos est une généralisation abusive qui relève plus du mythe que de la réalité, la dichotomie traditionnelle entre paysages urbains et paysages ruraux continue sans conteste à structurer notre schème de la ville. A ce titre, les paysages de frange urbaine (*urban fringe*), bien que couvrant des superficies de plus en plus vastes, ont longtemps été négligés dans la recherche. Considérés comme un entre-deux intellectuellement dérangent et d'office décrété comme provisoire, ils n'impliquent que rarement un effort d'analyse spécifique : « la frange est décrite comme une *phase* plutôt que comme un espace »⁴ (Qviström, 2007 : 269, souligné par l'auteur). Ce géographe défend l'idée que ces espaces possèdent des caractères singuliers qui en font des espaces originaux, à part entière, et non de simples reliquats d'espaces ruraux, au statut encore indéterminé jusqu'à leur inéluctable mise en forme urbaine. Il propose de les poser comme des objets de recherche à part entière permettant de s'affranchir de l'opposition urbain-rural : « Une analyse centrée sur la relation entre les espaces en désordre et l'ordre créé (ou visé) par l'aménagement spatial est un moyen fructueux de transcender la division rural-urbain et d'approfondir la

⁴ «*the fringe is depicted as a phase rather than a place*» (Qviström, 2007: 269).

compréhension des transformations paysagères sur la frange »⁵ (Qviström, 2007 : 270). Cette perspective de recherche illustre bien le fait que les enjeux soulevés par les dynamiques paysagères de l'étalement se situent au cœur des débats actuels sur l'éclatement possible des territoires urbains. Admettre que des processus de territorialisation sont en cours aux marges de la ville et que des territoires d'un type nouveau sont en train d'émerger peut en effet permettre d'argumenter en faveur de la thèse de la dislocation de la ville et de la recomposition des territoires urbains en unités autonomes plus ou moins reliées.

Il peut sembler paradoxal pourtant que la croissance spatiale des villes et leur ouverture vers l'extérieur s'accompagnent à l'intérieur de dynamiques de dissociation et de fermetures : « un urbain généralisé et sans limites a succédé à une culture urbaine des limites », estime Olivier Mongin (2005 : 13). C'est donc à l'échelle intra-urbaine que les paragraphes suivants examineront la notion de désordre dans les paysages. On peut en effet se demander si ce désordre procède plutôt d'une profusion de délimitations nettes à l'intérieur des paysages ou, au contraire, d'une difficulté à saisir les articulations entre des éléments hétérogènes juxtaposés.

B. « Une impression de fouillis dans une multiplicité de micro-paysages » (Martouzet, 2001 : 41)

L'étalement horizontal de l'espace urbain et la difficulté à en percevoir des limites franches produisent une impression générale de désordre, que viennent renforcer à différentes échelles le jeu de la verticalité, la végétation, l'hétérogénéité des formes, des couleurs, des matériaux. Le contexte de transformation rapide des tissus urbains, dans les deux villes, instaure un niveau de brouillage supplémentaire.

1) Verticalité et contrastes paysagers

La topographie des deux sites, d'abord, confère aux espaces urbains une configuration étagée assez complexe. Bien que les deux villes se soient d'abord développées sur des plaines littorales au contact des zones portuaires, les extensions urbaines sur les hauteurs sont d'une telle diversité qu'on ne peut se contenter de la division entre ville haute et ville basse qui s'est imposée dans les représentations de nombreuses villes du monde et qui donne souvent lieu à une segmentation verticale des disparités sociales (Musset, 2005).

⁵ *“an examination focusing on the interplay between disordered places and the ordering created (or aimed at) within spatial planning is a fruitful way to transcend the rural-urban divide, and to deepen the understanding of landscape transformations at the fringe”* (Qviström, 2007: 270).

Certes, les collines qui surplombent les centres historiques sont fréquemment occupées par des quartiers populaires non planifiés (Trénelles-Citron en Martinique, Laventille et Upper Belmont à Trinidad) dont la trame, courbe et irrégulière, contraste fortement avec les plans en damier des villes coloniales situées en contrebas dans la plaine littorale. Mais les paysages de quartiers populaires ne se limitent pas aux hauteurs ; ils occupent aussi certaines portions marécageuses des franges littorales (Sea Lots et Beetham à Port of Spain ; Volga-Plage, Texaco ou encore le Rive-Droite en bordure du canal Levassor à Fort-de-France). De plus, les pentes ne sont pas exclusives de tels paysages : elles peuvent être dominées par la végétation (pentes du plateau Didier à Fort-de-France) ou occupées par des résidences à l'allure plus opulente (Clairière à Fort-de-France ; quartier de Saint Ann's River au nord de Port of Spain).

Le relief contribue donc à complexifier ou fragmenter le paysage, avec ses pentes parfois abruptes inégalement construites et verdoyantes, ses cours d'eau interrompant les tissus urbains, sans pour autant permettre de l'ordonner selon un schéma binaire haut-bas (même si, en Martinique, l'idée de « morne » s'oppose à celle de « ville » : on « descend » en ville).

Au niveau du bâti, le volume et la taille des constructions se caractérisent aussi par une grande hétérogénéité. Dans les centres urbains anciens, en partie conquis sur la mer et la mangrove, les constructions en hauteur ont longtemps été compromises par l'instabilité de sols fragiles et mal drainés. En cas de tremblement de terre majeur, les sols de Fort-de-France pourraient se liquéfier et on estime que peu de bâtiments résisteraient à un tel événement (Martouzet, 2001 : 115). Les constructions en hauteur sont donc rares, et, lorsqu'elles existent, en général, elles sont plus récentes que les bâtiments qui les entourent. A la différence de volume et de hauteur d'un bâtiment à l'autre s'ajoute donc un contraste en termes de style architectural et souvent de degré de dégradation de la construction, d'où une impression de patchwork confus.

A Port of Spain, en dehors de quelques secteurs dans lesquels s'agglomèrent des tours très hautes et des bâtiments plus massifs, les constructions basses dominent largement, tandis qu'à Fort-de-France, les bâtiments se caractérisent par une déconcertante diversité, en termes de nombre d'étages et de volume. A cause du risque sismique, construire en hauteur cause d'importants surcoûts liés aux contraintes techniques (par exemple, il a fallu creuser jusqu'à dix-huit mètres de profondeur pour établir les fondations de l'Atrium, le centre culturel départemental). Ces contraintes techniques représentent un obstacle financier réel que seuls peuvent assumer des institutions, des entreprises résolues ou des constructeurs individuels très aisés. Cela explique la rareté relative des bâtiments élevés, ce qui peut surprendre dans le cas d'un centre ville où la forte valeur foncière des sols et leur dimension symbolique concourent de manière générale à l'existence de tours prestigieuses. A Fort-de-France, les immeubles de

cinq ou six étages ressortent avec d'autant plus d'acuité dans le paysage qu'ils apparaissent comme dispersés sans grande logique, généralement contigus aux bâtiments beaucoup plus bas. Il s'agit souvent d'immeubles d'habitat collectif, à loyer modéré ou non, formant des îlots de couleur qui contrastent avec les environs immédiats constitués de maisons individuelles plus basses et sans unité architecturale.

A Port of Spain et à Trinidad et Tobago de manière générale, l'habitat collectif sous forme de barres ou de tours est peu répandu. Les constructions les plus élevées de la capitale correspondent à des tours de bureaux, administratifs souvent, privés parfois, qui longtemps sont restés limités aux abords immédiats du complexe financier Eric Williams et de ses tours jumelles de vingt-six étages, édifiées pour accueillir dignement la banque centrale, des ministères et d'autres organes gouvernementaux. Plusieurs tours se sont greffées à proximité : la Nicholas Tower sur Independence Square, les tours du centre d'affaires du front de mer et du nouveau complexe gouvernemental *Government Campus Plaza* (chap. 3). Mais la hauteur se limite surtout aux constructions de luxe, en l'occurrence aux hôtels des abords du Queen's Park Savannah, ou, depuis peu, aux résidences de standing de Westmoorings et de Woodbrook.

2) Couleurs, matériaux et styles architecturaux : des palimpsestes paysagers

L'hétérogénéité des couleurs, des matériaux et des styles architecturaux d'époques variées, participe aussi de ce puzzle paysager progressivement construit, détruit et complété par touches successives. Les toitures en tôle plus ou moins rouillée côtoient les toits en tuiles ou les terrasses plates en ciment. Les façades traditionnelles recouvertes de losanges de bois bicolores voisinent avec des façades de béton. Des persiennes en bois brun jouxtent des climatiseurs grisâtres accrochés à des parois de crépi ; le bois voisine avec le béton, la tôle, le verre, parfois même la pierre bien que ce matériau ait été en grande partie abandonné à la suite d'une série de tremblements de terre (Home, 1997 : 99). La chaleur et l'humidité du climat accélèrent le vieillissement des peintures et les façades fraîchement repeintes, dans des couleurs pastel ou parfois très vives dans le cas du centre de Fort-de-France, rompent avec leur environnement immédiat, aux couleurs plus ternes. Contrairement aux petites Antilles anglophones, où il existe une tradition de la couleur vive et variée pour les façades, il n'est pas dans les usages en Martinique de recourir à une large palette de teintes. La gamme de couleurs se limite souvent au beige, jaune, brun ou gris. Le vert, le rose, le bleu ciel ont fait dans les années 2000 une apparition remarquée dans le centre historique et au-delà, sous l'impulsion de programmes de renouvellement urbain (chap. 3). De fait, dans le centre historique, une observation même rapide permet de déceler une intervention par le haut : le

nombre de façades fraîchement repeintes, systématiquement dans des tons sortant de l'ordinaire, est trop important pour être le résultat d'initiatives individuelles non concertées. En parcourant la ville à pied, il n'est pas rare de repérer sur les murs des affiches de la municipalité faisant état de programmes de rénovation des façades en partie financés par elle et informant les propriétaires des dispositifs d'aide à l'amélioration de la qualité visuelle du bâti (chap. 3).

Les séismes et les incendies successifs qui ont touché les deux villes ont grandement contribué à l'hétérogénéisation des paysages. Les villes ont été périodiquement détruites et reconstruites, mais en partie seulement. Les cendres de l'incendie de juin 1890 n'avaient pas encore refroidi lorsque Fort-de-France a été ravagée par un cyclone, l'année suivante. A Port of Spain, en dehors du grand incendie de 1808, qui a dévasté le centre historique et a été l'occasion d'un réaménagement d'ensemble, on a généralement reconstruit ponctuellement, au milieu des bâtiments ayant résisté aux catastrophes. La juxtaposition directe d'architectures d'époque, de styles et de matériaux variés se poursuit, comme le prouvent les photographies ci-dessous, prises dans les centres historiques respectifs de Port of Spain et de Fort-de-France.



Photo 7 : Un immeuble de verre surplombe une maison en bois typique de l'architecture trinitadienne du début du XIXe siècle, recouverte par la végétation. Centre historique de Port of Spain, nov. 2006.



Photo 8 : Exemple de contrastes architecturaux à Fort-de-France, avril 2007. Des maisons en bois et en tôle à deux niveaux voisinent avec un immeuble climatisé en béton.

Hormis le relief et la variété des formes architecturales, les paysages sont rendus plus complexes encore par l'hétérogénéité et la répartition semble-t-il aléatoire d'éléments ponctuels variés : troncs de palmiers ou de cocotiers, poteaux électriques parfois bancals et étouffés sous des nœuds inextricables de fils électriques, clochers, panneaux publicitaires,

lampadaires, pilotis sur lesquels sont juchées de nombreuses maisons⁶, tiges métalliques qui dépassent de constructions en attente d'un étage supplémentaire, antennes et paraboles, escaliers tortueux sur les mornes, grues de chantier, portiques portuaires, silos ou piles colorées de conteneurs qui s'élèvent parfois au loin (anciens moulins de Port of Spain, cimenterie de Fort-de-France, cheminées de la centrale E.D.F. ou bâtiment massif de l'usine électrique de Port of Spain)... Particularité du paysage urbain de Port of Spain : les citernes de plastique noir installées derrière chaque maison, qui illustrent les stratégies mises en place par les Trinidiens pour pallier l'irrégularité de la pression dans le réseau d'adduction d'eau collectif.

Enfin, les transformations rapides des paysages urbains de Fort-de-France et de Port of Spain dans les années 2000 (chap. 3) accentuent encore ces impressions de désordre. Le paysage semble remis en cause, coupé, en suspens, en recomposition permanente, incertain. En 2007, lors de mes enquêtes de terrain, de vastes pans de Fort-de-France sont en pleine restructuration : construction d'un complexe commercial dans le centre historique, démarrage du réaménagement total du parc de la Savane, construction d'un centre hospitalier à Clairière, d'une maternité dans le secteur de la Meynard, d'immeubles de bureaux aux pieds du Morne Pichevin, travaux de désenclavement du quartier de Trénelle... (chap. 3). Port of Spain connaît une situation similaire, avec des chantiers de grande ampleur sur le front de mer, dans les quartiers de Saint-Clair où étaient en chantier des sièges sociaux de grandes entreprises et de Woodbrook, avec la construction de plusieurs tours de logements de standing. Cette multiplication des chantiers crée des phénomènes de congestion du trafic routier aux abords, des nuisances sonores, de la poussière, des déviations pour les véhicules et les piétons. Tout ceci donne une plus forte consistance à la notion de désordre.

L'accumulation de tous ces éléments produit un paysage complexe. Leur répartition d'apparence désordonnée suggère une urbanisation peu contrôlée, résultat d'initiatives individuelles plus ou moins improvisées, sans pensée d'ensemble, et peut-être plus vulnérables à un délitement de l'unité de la ville. Mais les liens entre la notion de désordre et celle de morcellement des espaces urbains ne sont pas univoques. Des espaces aux formes et aux fonctions manifestement différentes se juxtaposent sans que l'on puisse percevoir les

⁶ Bien que, selon les normes parasismiques en vigueur, les constructions sur pilotis soient interdites en Martinique, beaucoup de maisons individuelles situées sur des pentes recourent à ce système, ce qui permet de dégager de l'espace pour un garage ou un débarras sur le niveau inférieur. A Trinidad, des pilotis de quelques dizaines de centimètres de hauteur seulement sont également très répandus. L'espace entre le sol et le premier niveau de la maison est généralement laissé ouvert, plus ou moins comblé par des gravats de toutes sortes, ce qui apporte un caractère inachevé aux paysages dans certains secteurs de la ville dominés par l'habitat pavillonnaire.

mécanismes par lesquels ils sont reliés, ce qui est un indice de morcellement. Mais de la même manière, on peut voir dans l'entrelacement décousu des formes et des fonctions la marque d'un rapprochement des usages et des populations et d'une certaine cohésion du système urbain et de son adaptation permanente au changement. Selon Marcel Roncayolo en effet, « le problème n'est pas de trouver l'ordre caché des choses sous un désordre apparent mais, sous l'ordre apparent que nous y créons scientifiquement, de retrouver finalement ce qu'est le désordre fondamental et ce qui fait la ville pour moi (...). Autrement dit, les villes auraient dû craquer au XIXe siècle et, si elles n'ont pas craqué, c'est parce qu'il y aurait un désordre caché qui leur permettait de tenir » (Roncayolo in Sanson, 1997 : 18).

III. Morcellement des paysages

La notion de désordre pose la question de l'articulation entre les composantes des paysages. Le désordre se caractérise en effet par l'idée que la façon dont les éléments se tiennent les uns avec les autres apparaît comme problématique, invisible, cachée, mais pas nécessairement inexistante. Cela mène à s'intéresser, d'une part, à la nature et aux formes que prennent les limites dans les paysages et, d'autre part, aux modalités de leur franchissement, au sens où « les coupures fondamentales sont celles dominant visuellement et difficiles à traverser » (Gay, 1995 : 41, reprenant les travaux de Kevin Lynch).

Dans un premier temps, une étude des grandes lignes *a priori* divisionnaires des paysages amènera à nuancer la notion de frontière intra-urbaine, au sens où celle-ci reste très dépendante de l'échelle d'observation. Dans un deuxième temps, l'attention sera portée aux formes de fermeture les plus tangibles : les murs et les clôtures, habituellement présentés comme des symptômes évidents de fragmentation urbaine (Capron, 2006 : 23). Ils se déploient de manière très distincte dans les paysages de Fort-de-France et de Port of Spain, ce qui oblige à souligner le poids des spécificités locales face aux tendances générales. Enfin, j'essaierai de dépasser la dichotomie ouverture-fermeture en utilisant la notion de porosité et d'interstices dans les paysages.

A. Des paysages divisés ?

En partie canalisés, détournés, enfouis, les cours d'eau qui prennent leur source sur les reliefs environnant Port of Spain et Fort-de-France continuent à peser sur la morphologie urbaine et constituent des points de repère dans les paysages. Certains axes routiers instaurent également des discontinuités fortes, soit parce qu'ils ont été mis en place en ignorant les

logiques antérieures du tissu urbain, soit parce que celui-ci s'est développé de manière différentielle de part et d'autre de ces axes. Or ces réseaux, hydrographiques et routiers, peuvent instaurer des « effets de coupure » au sens où ils « découpent le territoire et limitent les déplacements de proximité », comme les définit Frédéric Héran dans un ouvrage consacré aux implications spatiales, urbanistiques et économiques de ce phénomène sur la « ville morcelée » (Héran, 2011 : 1).

Mais les rivières et les fleuves, qui lient amont et aval, ne séparent pas en soi leurs deux rives : tout dépend de la possibilité de les franchir, via des gués ou des ponts. De même, les réseaux routiers, parfois de véritables percées dans les tissus urbains, ont pourtant pour fonction de mettre en relation des espaces, de faciliter les flux de circulation et l'accessibilité des lieux. La question à se poser, donc, est celle des différenciations que ces grandes lignes peuvent opérer ou accompagner : contribuent-elles à fractionner les paysages ? S'appuient-elles sur des divisions préalables ? Ne font-elles que traverser sans affecter les formes et les paysages dans lesquelles elles passent ? Plusieurs effets spatiaux, a priori contradictoires, peuvent en réalité fonctionner simultanément, en fonction de l'échelle d'observation.

L'étude des paysages est ici croisée avec celle des cartes topographiques. En effet, les techniques de représentation cartographique des espaces urbains font ressortir le caractère structurant des grands axes, qu'ils soient de nature routière ou hydrographique. Généralement représentés par le biais de figurés linéaires épais de couleur vive, ils donnent à voir l'espace urbain comme strié de toutes parts par des lignes qui fractionneraient formes et paysages en sous-ensembles cloisonnés. Cette impression est confirmée par l'observation des paysages à grande distance : de loin, on repère rapidement les axes routiers principaux et les cours d'eau, qui semblent structurer les espaces tout en les morcelant, reliant de manière longitudinale, séparant de manière transversale.

1) A Fort-de-France : coutures et coupures

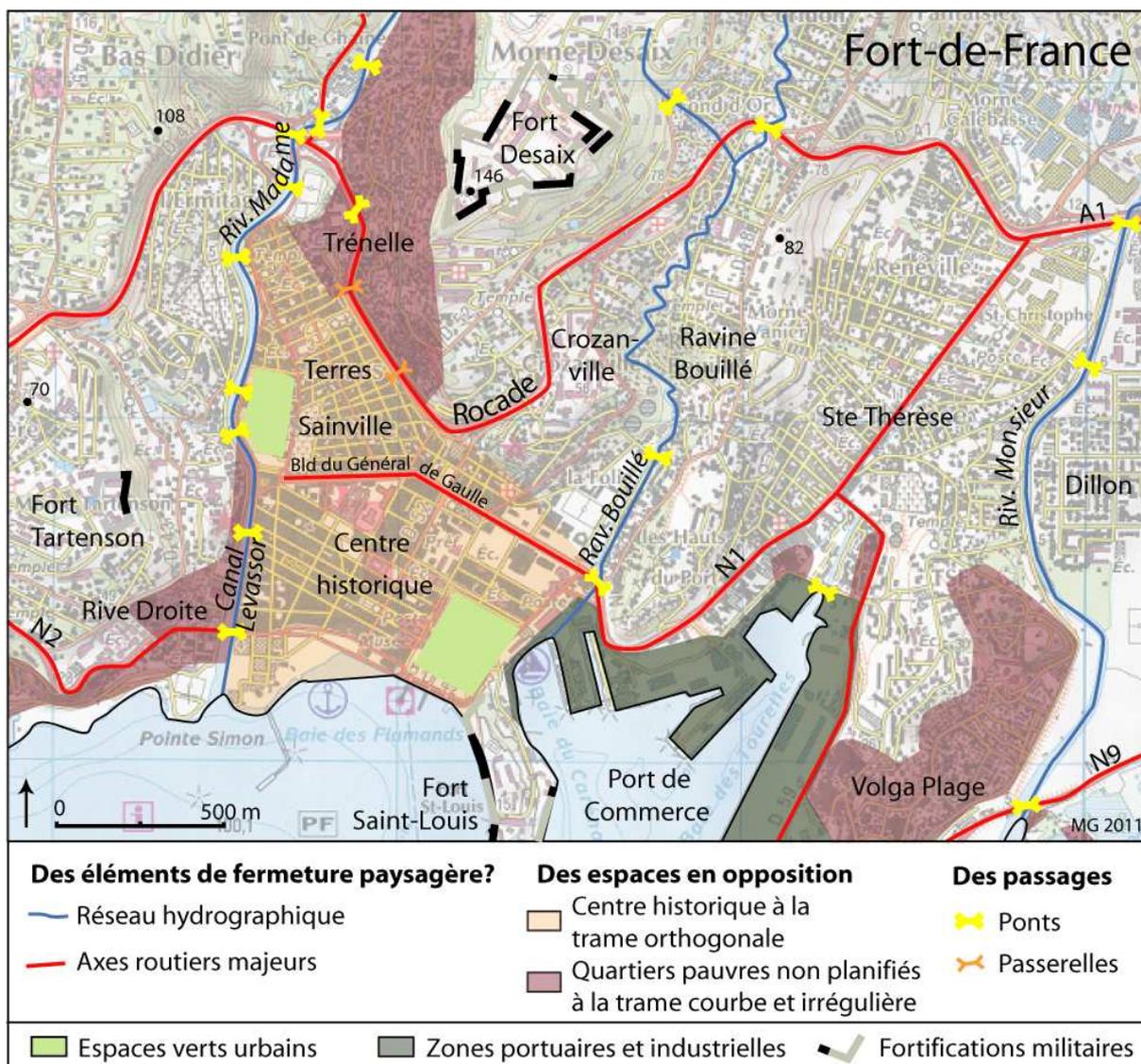
La figure suivante met en évidence, sur un extrait de la carte topographique de Fort-de-France au 1/25 000^e (1996), plusieurs de ces lignes qui marquent les paysages. Elles sont de nature hydrographique, topographique ou routière.

La ravine Bouillé est une petite rivière encaissée qui atteint la mer au niveau du centre historique. En amont, dans les quartiers de Crozanville et de Ravine Bouillé, les voies, perpendiculaires au cours d'eau, s'interrompent avant même d'atteindre les rives : cette trame traduit le rôle de démarcation joué par cette rivière encaissée. Le centre historique est clairement circonscrit à l'est par la Rivière Madame qui instaure de réelles discontinuités dans

la morphologie urbaine. Elle s'écoule au fond d'une ravine qui délimite le quartier de Trénelle, sur son seul versant oriental. En aval, elle prend le nom de Canal Levassor et marque la rupture la plus radicale dans la trame viaire : le plan en damier du centre historique et de son prolongement se limite en effet à la rive gauche, tandis que la trame viaire du quartier d'en face est courbe et irrégulière.

La ravine Bouillé, à l'est, ne peut pas être franchie entre les quartiers de Crozanville et de Ravine Bouillée. Les voies, perpendiculaires à la rivière, s'interrompent avant d'atteindre les rives : cette trame traduit le rôle de démarcation joué par cette rivière encaissée. Volga-Plage se trouve séparée du quartier voisin de Dillon par la rivière Monsieur que seul un détour par le sud, via la N9, ou par le nord, presque au niveau de Sainte Thérèse, permet de traverser.

Le relief joue aussi un rôle de délimitation à de multiples niveaux. Un dénivelé puissant isole le plateau Didier, au bâti épars, du quartier de l'Ermitage, bien plus dense. Par ailleurs, l'aspect désordonné et compact du bâti de la rive droite du Canal Levassor se heurte à la forte pente du morne Tartenson.



Carte 1 : Grandes discontinuités linéaires, fermetures et passages dans les paysages de Fort-de-France. Fond de carte : carte topographique au 1/25 000° de Fort-de-France (IGN, 1996).

Comme l'indique la carte ci-dessus, les limites rectilignes les plus saillantes sont de nature routière. La couleur rouge et le trait épais du figuré linéaire soulignent l'importance de certains axes (la rocade, la nationale, le boulevard du Général de Gaulle en particulier), ici en concordance avec l'effet paysager observé sur le terrain. Les voies rapides de circulation, larges et rectilignes, contribuent à traverser, couper ou diviser les paysages sans que l'on puisse toujours comprendre visuellement ce qu'elles relient.

Le réseau routier martiniquais converge vers la capitale. La rocade, mise en service en 1993-1994, se situe dans le prolongement des grands axes routiers. Elle permet de contourner Fort-de-France pour relier le nord et le sud de l'île et d'y accéder par des voies alternatives aux entrées principales : la N1 (avenue Maurice Bishop) à l'est et la N2 (boulevard de la

Marne) à l'ouest. La largeur de la rocade (deux fois deux voies) et les ouvrages d'art que sa construction a nécessités (ponts, surhaussement sur plusieurs centaines de mètres, ronds-points) en font l'un des axes les plus structurants de la ville et de l'île. Sur le plan paysager, elle forme une ligne nette qui s'appuie sur des délimitations topographiques, en s'accrochant à de puissants dénivelés qui marquent les limites entre la ville lotie selon une logique de grille et les quartiers péri-centraux, notamment les plus populaires d'entre eux, non planifiés (cf. carte 1). Il est possible pour les automobilistes et les piétons de franchir la rocade en plusieurs points (Carrefour du Vietnam Héroïque entre Didier, Cluny et Clairière, échangeur de la route de Balata, ponts de Crozanville et de la route des Religieuses) mais elle souligne de fortes discontinuités dans les tissus urbains, comme le montre la photographie ci-dessous.



Hôpital Clarac
et logements militaires
du fort Desaix

Trénelle, quartier
pauvre non planifié

Rocade (et passerelle)

Ville basse
et son plan en damier

Photo 9 : Passerelle enjambant la rocade au niveau du quartier de Trénelle, mars 2011.

La question est de savoir si la construction de la rocade a accentué ou non des différences paysagères. Le quartier de Trénelle, littéralement coupé par la route, oblige à donner une réponse nuancée. La principale partie du quartier se situe au nord de cette route, sur les pentes du morne Desaix ; pourtant, lorsque l'on circule sur la rocade en direction du sud-est, on a la surprise de découvrir sur sa droite, en contrebas, un grand panneau indiquant la localisation du club de football de Trénelle. Cette équipe qui a remporté de nombreuses victoires est réputée dans l'île et constitue assurément l'un des principaux éléments de l'identité du quartier. Cela montre que la rocade n'a pas fondamentalement brisé son unité, peut-être grâce aux passerelles qui l'enjambent, notamment à proximité du club de football.

Cet exemple manifeste donc un cas de discordance entre la puissance de la coupure instaurée par la rocade sur le plan morphologique et paysager, et son impact réel, relatif, à une

échelle plus fine. Les effets de coupure ont plusieurs origines possibles, comme le montre François Héran dans un ouvrage sur les impacts des infrastructures de transport sur « la ville morcelée » (2011). Il distingue en effet les coupures d'origine matérielle des coupures d'origine non matérielle, dont les effets peuvent être équivalents. Il remarque que « la perturbation engendrée par la coupure est de nature, soit physique, soit psychologique : dans le premier cas, l'obstacle est infranchissable ou difficilement franchissable pour des raisons matérielles, dans le second, l'obstacle est perçu comme dangereux ou désagréable et peut conduire au même résultat : contournement nécessaire ou franchissement délicat » (Héran, 2011 : 64-65).

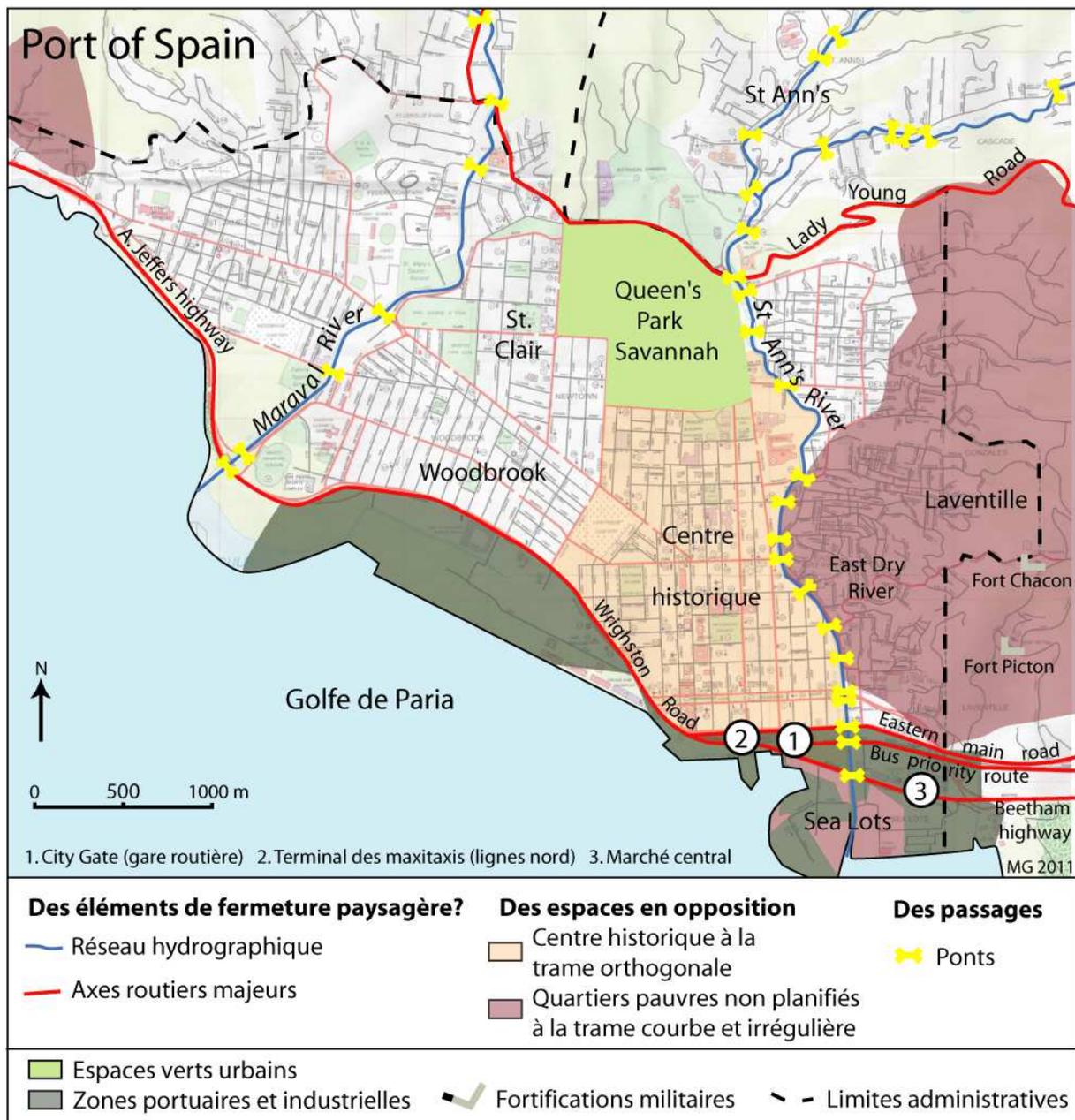
De fait, à Fort-de-France, un axe routier moins spectaculaire joue un rôle de démarcation plus marqué que la rocade. Edifié sur l'ancien canal de la « Levée » (le terme est toujours utilisé), le boulevard du Général de Gaulle délimite en effet nettement le centre historique, au sud, et le quartier des Terres Sainville, au nord, bien que ce faubourg populaire suive lui aussi un plan en damier. Le romancier Raphaël Confiant lui prête un rôle de séparation aussi matérielle que sociale : il le décrit en effet comme « celui qui partage l'En-Ville en deux moitiés – braves gens d'un côté, engeance de l'autre » (Confiant, 2010a : 119). La coupure paysagère sert à appuyer les représentations de clivages sociaux réels ou imaginaires dans la ville. Elle est avivée par l'histoire urbaine et la mémoire collective de la création, dans les années 1920, d'un nouveau quartier loti par la municipalité pour y loger les populations déshéritées déplacées à la suite de l'éruption de la Montagne Pelée vingt ans auparavant.

La carte 1 montre enfin que les grandes voies d'entrée et de sortie dans le centre ville ne provoquent pas de réelles coupures dans les tissus urbains. Le quartier de Sainte Thérèse, à l'est, et celui de Rive droite, situé, comme son nom l'indique, sur la rive droite du Canal Levassor, sont ainsi radicalement coupés par une large route (selon les endroits, deux fois deux ou trois voies). Pourtant, malgré l'intensification du trafic routier et la contrainte que la route exerce pour relier les différents côtés, les habitudes résistent. A Sainte Thérèse, les foules se pressent pour traverser à chaque feu tricolore et aux passages piétons. A Rive droite, certains marchent au milieu de la rue et passent d'un côté à l'autre sans se préoccuper beaucoup de la circulation environnante. Ce comportement pose problème aux automobilistes, parfois obligés d'effectuer de brusques coups de volant. Sur les trottoirs stationnent en général des petits groupes d'hommes, près de quelques cafés, à l'entrée des ruelles transversales qui pénètrent à l'intérieur du quartier, comme s'ils en gardaient l'entrée. Leur présence, de part et d'autre de la route, et souvent sur la chaussée, perturbe la circulation automobile et montre que la route n'a pas eu raison de l'organisation du quartier. Ces exemples obligent donc à

nuancer le caractère séparateur des infrastructures. Les grandes lignes donnent a priori aux paysages un aspect émiété, mais l'effet barrière est moins univoque à d'autres échelles.

2) A Port of Spain: liaisons et séparations

Les paysages urbains de Port of Spain donnent lieu au même type de remarques, distinctes selon le niveau d'observation. Mais, alors qu'à Fort-de-France, le passage à une échelle plus fine conduit souvent à nuancer le caractère séparateur de certaines grandes coupures paysagères, du moins à mettre en évidence la complexité des situations, à Port of Spain, la situation inverse semble dominer : c'est en descendant à une échelle plus fine que l'on remarque le plus le rôle séparateur des cours d'eau et des infrastructures routières.



Carte 2 : Fermetures linéaires et passages dans les paysages de Port of Spain. Fond de carte : carte routière au 1/10 000° de Port of Spain (Land and Surveys Division, 2001)

A petite échelle, en effet, le réseau hydrographique et le relief contribuent peu à morceler les formes urbaines. Il est vrai que la ville a disposé d'une plaine littorale plus vaste que celle de la capitale martiniquaise pour se développer. L'élément le plus marquant provient de Saint Ann's River, qui prend le nom d'East Dry River au niveau du Queen's Park Savannah. Son rôle se modifie d'amont en aval. En amont, elle donne son nom à un quartier étendu de part et d'autre de ses rives et dont elle assure l'unité. En aval, elle délimite le centre-ville, caractérisé par sa trame orthogonale régulière (rive droite), et les constructions non planifiées des collines de Laventille, sur la rive gauche, à l'est, avec un réseau viaire tout

en courbes et irrégulier : elle souligne avec acuité le contraste morphologique entre les deux rives, en dépit de l'existence de très nombreux ponts, signalés en jaune sur la carte.

Sur les ultimes centaines de mètres avant qu'elle n'atteigne la mer, la rivière traverse le quartier de Sea Lots. Les habitants rencontrés lors du travail de terrain (chap. 4) se souvenaient d'un pont reliant les deux rives à l'intérieur du quartier, mais il était tombé en ruine et n'avait pas été reconstruit. Il est donc nécessaire de sortir du quartier et de longer la Beetham Highway qui franchit la rivière, puis de pénétrer à nouveau dans le quartier, une fois sur l'autre rive. Sur le plan morphologique ou paysager, la rivière ne suscite pas de différenciation marquée entre les deux rives, toutes deux occupées par une combinaison d'équipement industriels et de bâti résidentiel non planifié (chap. 4). Mais le fait qu'il soit nécessaire de sortir du quartier pour en relier les deux parties montre que la rivière complique fortement les mobilités et provoque de ce fait un effet de barrière en faisant obstacle à la circulation. Malgré l'étroitesse du cours d'eau et l'existence de très nombreux ponts, la rivière Saint Ann constitue la frontière symbolique qui sépare la ville officielle à l'ouest de la ville non planifiée à l'est (Ryan, 1997). Les habitants vivant « de l'autre côté du pont » (« *behind the bridge* ») sont stigmatisés, comme le suggère l'un des personnages du roman *Miguel Street* de V.S. Naipaul à propos d'un nouvel habitant du quartier : « Je sais pas pourquoi il retourne pas à Dry River d'où il vient. Ils ont aucune culture là-bas, et il serait plus heureux » (Naipaul, 1967 : 117).

Entre le centre historique et le littoral, la Wrihston Road représente, quant à elle, une coupure fondamentale dans les paysages. Elle joue un véritable rôle de barrière entre la ville et la mer, inaccessible et totalement invisible depuis le centre historique, malgré sa proximité et l'histoire maritime de la ville. Large, la Wrihston Road longe en effet les installations portuaires et d'autres grandes infrastructures (moulin, caserne des pompiers) qui ferment la mer à la ville. De plus, elle institue une « barrière de trafic » (Héran, 2011 : 40), au sens où la circulation dense des véhicules motorisés devient un obstacle terrifiant pour les piétons. Ceux-ci sont pourtant nombreux à devoir traverser pour rejoindre City Gate (n°1 sur la carte), la principale gare routière de l'agglomération. Le terminal des maxi-taxis à destination des banlieues nord (n°2 sur la carte) se trouve lui aussi au sud de Wrihston Road. Or la majorité des usagers des transports en commun arrivent à pied du centre ville (Mohammed et Balbosa-Philip, 1999). A l'heure de la sortie des bureaux, des foules denses tentent de traverser la rue et se massent aux quelques feux tricolores en attendant le bref laps de temps pendant lequel elles doivent se dépêcher de traverser. Cette zone très fréquentée explique la présence de stands de vente (journaux, fruits, boissons, parapluies...) qui accentuent les perturbations des flux piétonniers d'autant plus que, lors de mon séjour sur le terrain en 2007, le trottoir était en partie inexistant et des barres de béton laissées à terre après des travaux sur la voirie

contraignaient les piétons à déborder sur la chaussée. Cette situation accroît le risque de chocs avec les voitures et les camions qui viennent de charger ou décharger des marchandises dans les zones voisines de stockage portuaire ou sur le grand chantier du front de mer (chap. 4).

Cet axe large et rapide, principale voie d'accès au centre historique depuis le nord et le sud, constitue donc une réelle discontinuité sur le plan morphologique et paysager. Il sépare le tissu urbain du littoral et joue un rôle de barrière contre la circulation des piétons. La circulation routière entre aussi en conflit avec les flux transversaux des piétons à la périphérie sud-est du centre historique, au niveau du quartier de Sea Lots. Les habitants qui veulent se rendre au Marché Central (n°3 sur la figure) pour y faire leurs courses ou parce qu'ils y travaillent rencontrent de grandes difficultés pour traverser l'autoroute, la Beetham Highway. Il existe bien quelques feux mais ils sont éloignés les uns des autres. Optimisés pour réguler les flux automobiles, ils passent rarement au vert pour les piétons. De même, les passagers déposés par les maxi-taxis en bordure de route, se trouvent dans une situation périlleuse s'ils veulent rejoindre le côté opposé. L'exaspération des habitants face à cette situation a éclaté au grand jour suite à la mort d'une mère de famille et de ses deux enfants, fauchés par une voiture alors qu'ils longeaient l'autoroute en février 2013. L'accident a été suivi de plusieurs jours d'échauffourées et a poussé le gouvernement à annoncer la mise en place d'un passage surélevé pour piétons à cet emplacement⁷.

Ces exemples montrent ici une adéquation entre les coupures que ces grands axes produisent dans les paysages et les pratiques de l'espace ; ils laissent aussi penser que la concurrence entre logiques de piétons et logiques d'automobilistes a été jusqu'à présent tranchée en faveur des seconds (chap. 3).

La topographie et le réseau routier instaurent donc des stries dans les paysages et les formes urbaines à petite échelle, mais selon des modalités nuancées puisqu'ils ne produisent pas systématiquement des ruptures à grande échelle et ne sont donc pas à ce titre toujours des éléments de fermeture. Qu'en est-il des fermetures matérielles délibérées (murs, grillages, haies...), qui fonctionnent à des logiques plus fines ?

B. Des éléments matériels des fermetures urbaines : murs et clôtures

Ironiquement, le mur, après avoir été pensé comme un élément fondamental de l'unité morphologique et sociale de la ville lorsqu'il en matérialisait les limites, est devenu le symbole des processus de fragmentation urbaine. Sa présence foisonnante dans les paysages urbains devient un symptôme de la fermeture et de l'éclatement des espaces. Peter Marcuse

⁷ Ramdass, R., 2013, "Sea Lots peaceful after Jack's promise to help", *Trinidad Express*, 27/02/13.

insiste sur l'ampleur inouïe du phénomène. A propos du sud de la Californie, il remarque ainsi que « les murs et les clôtures sont, non pas métaphoriquement mais réellement, un élément croissant du paysage quotidien que l'on accepte [...]. L'échelle de ce phénomène excède tout ce qu'on a pu observer jusqu'ici⁸ » (Marcuse, 1993 : 361).

Les murs et les clôtures exercent plusieurs fonctions, tant matérielles que symboliques. Ils servent d'abord à délimiter et à attribuer un sens et des fonctions distinctes aux portions d'espace situées de part et d'autre de cette limite. Pour Jean-Jacques Rousseau, cet acte n'est pas anodin mais fondateur d'un modèle de société et d'un rapport spécifique à l'espace. Dans son *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, il écrit : « le premier qui ayant enclos un terrain, s'avisa de dire, ceci est à moi et trouva des gens assez simples pour le croire, fut le vrai fondateur de la société civile. Que de crimes, de guerres, de meurtres, que de misères et d'horreurs n'eût point épargné au genre humain celui qui, arrachant les pieux, ou comblant le fossé, eût crié à ses semblables : Gardez-vous d'écouter cet imposteur ; vous êtes perdus si vous oubliez que les fruits sont à tous, et que la terre n'est à personne » (Rousseau, 2008 [1755] : 109). Le philosophe Olivier Razac a montré l'importance des enjeux sociaux et politiques qu'induit la simple démarcation physique de l'espace. Il s'appuie sur l'exemple de la délimitation de parcelles dans la Prairie américaine à la fin du XIX^e siècle. La pose des barbelés a contribué à exacerber de violentes tensions entre deux modèles de mise en valeur du territoire, avec les fameuses « Guerres du barbelé »⁹ (Razac, 2000 : 15). Elle a en outre fragilisé des sociétés indiennes pour qui la notion même d'appropriation privée individuelle du sol n'avait aucun sens. Le barbelé représente ici « un outil de l'inscription spatiale des relations de pouvoir » dont le rôle est de « délimiter l'espace, dessiner sur le sol les lignes d'un partage actif » (id. :7-8). Les murs et les clôtures ne servent donc pas seulement à isoler et protéger un intérieur d'un extérieur en restreignant les accès. Leur signification varie selon les contextes politiques et culturels, ce que leur emprise très inégale dans les paysages urbains de Port of Spain et de Fort-de-France met en évidence.

Omniprésents à Trinidad, déclinés sous de multiples formes, ils constituent l'un des éléments les plus caractéristiques des paysages de la capitale. En dehors du centre historique, où les façades des immeubles bordent directement les trottoirs, les piétons et les automobilistes circulent généralement entre des alignements de murs ou de murets qui soulignent le caractère régulier du plan en damier. Il arrive que les murs soient assez hauts

⁸ « walls and fences are, not metaphorically but actually, an increasing part of the accepted everyday landscape [...].The scale of the phenomenon exceeds anything heretofore see » (Marcuse, 1993 : 361).

⁹ A l'origine de ces « Guerres du barbelé », la colère des éleveurs contre les fermiers clôturant leurs parcelles au détriment du libre passage des troupeaux itinérants (cf. par exemple Goscinnny et Morris, 1967).

pour obstruer le champ de vision latéral des piétons et des automobilistes, ce qui pèse beaucoup sur la perception des paysages urbains. Ces formes de fermetures physiques radicales ressortent d'autant plus que, par contraste, les murs et les clôtures se font plus discrets dans les paysages de Fort-de-France, tant dans le cas des fermetures fonctionnelles (espaces industriels, portuaires, militaires...) que dans le cas des fermetures résidentielles (murs autour de maisons individuelles, clôtures autour d'ensembles résidentiels).

1) Des logiques de fermetures fonctionnelles distinctes à Port of Spain et Fort-de-France

La présence d'activités industrielles et de grands équipements à proximité immédiate du centre de Port of Spain contribue à produire un paysage urbain très particulier, qui fait la part belle aux fermetures matérielles. Les kilomètres précédant l'entrée en ville par le sud et l'est, par la Bus Priority Route ou l'Eastern Main Road, sont bordés de manière quasiment continue par une succession de murs élevés, ce qui donne l'impression qu'on parcourt un tunnel à ciel ouvert (photo 10). Ces effets couloirs spectaculaires font partie des expériences paysagères quotidiennes des habitants de l'agglomération, circulant sur ces axes très fréquentés reliant la capitale aux autres centres urbains du pays.



Photo 10 : Des murs sur des kilomètres. Cliché pris depuis un taxi collectif sur la Bus Priority Route, à quelques kilomètres à l'est de Port of Spain, juin 2007.

Ce type de paysage n'a pas d'équivalent en Martinique. Cela renvoie autant aux choix d'aménagement du territoire qu'à la structure économique. L'industrie occupe en effet une place marginale dans l'économie martiniquaise, dominée par les secteurs des services (commerce-distribution, administration, tourisme) et de l'agriculture (Martouzet, 2001 : 72-

92). Les activités industrielles sont situées hors de Fort-de-France ou en retrait des trajectoires habituelles des populations : elles ne marquent donc pas fortement les paysages urbains à proprement parler. Il en est de même pour d'autres types de fermetures fonctionnelles, telles que les espaces portuaires et les zones militaires, dont les murs et clôtures n'interviennent que de manière ponctuelle dans les paysages. Contrairement à Trinidad en effet, les contours de ces espaces fermés ne suivent que rarement les voies principales et les piétons ou les automobilistes n'ont pas à les longer directement, en dehors de quelques fragments de route, par exemple le long de l'ancien port de commerce. En outre, ces fermetures fonctionnelles tombent en désuétude : le nouveau port de conteneurs, ouvert en 2003 à l'est de Fort-de-France, n'a ainsi pas besoin de murs, ou presque. L'essentiel des surfaces portuaires se situe sur des terre-pleins, dans une zone de mangrove a priori difficile d'accès, ce qui rend superflu l'établissement d'une clôture matérielle sur l'essentiel du périmètre.

Quelques murs non résidentiels se font remarquer à Fort-de-France, en particulier le long des cimetières, afin de bien marquer la limite entre l'espace des morts et celui des vivants. Le cas des cimetières est intéressant puisqu'il contredit les observations générales sur les murs dans les deux villes. Alors qu'à Fort-de-France, les cimetières sont clairement délimités, généralement par des murs blancs, la chose n'est pas systématique à Port of Spain où il arrive, comme au Royaume-Uni, de trouver des sépultures sans séparation formelle avec les environs. Certes, avec son mur extérieur de couleur blanche et l'organisation des allées en damier, le cimetière Lapeyrouse s'apparente beaucoup aux cimetières martiniquais. Comme son nom l'indique, il a été institué pendant une période de forte influence française à Trinidad, ce qui n'est pas une coïncidence.

Quant aux murs épais et hauts des fortifications militaires, leur rôle se réduit aujourd'hui à celui d'objets patrimoniaux, héritages de l'histoire coloniale de la ville. Les fortifications de type Vauban du fort Desaix, conçues pour résister au feu des canons des navires ennemis mouillant dans la baie des Flamands, servent désormais de murs d'escalade aux militaires. La nature actuelle des menaces a modifié les procédés de surveillance et rendu de simples barbelés suffisants, d'autant plus que les militaires avaient su exploiter des formes d'enclavement naturel pour en compliquer les accès : le fort Saint-Louis s'étend sur un promontoire rocheux relié à la terre ferme par une bande très étroite ; les forts Desaix et Tartenson ont été construits sur des hauteurs isolées de la plaine littorale par des dénivelés puissants. C'est là un paradoxe intéressant. Des lieux qui nécessiteraient par nature d'être soigneusement fermés tombent les murs, tandis que d'autres qui traditionnellement n'étaient pas clairement délimités, comme certaines zones résidentielles, s'entourent de murs de plus en plus hauts et épais. Le mur joue dans ce dernier cas une fonction symbolique majeure : il

s'agit de rassurer ceux qui y sont inclus, et d'intimider ceux qui en sont exclus. Il se peut également que cela reflète un glissement dans les priorités : de la sécurité collective (installations militaires, portuaires, industrielles) à une focalisation sur la sécurité privée (ensembles résidentiels barricadés de manière plus ostensible).

2) Fermetures résidentielles : facteur d'unité dans les paysages à Port of Spain, de différenciation à Fort-de-France

Au-delà de la logique purement fonctionnelle qui justifie la construction des murs autour des centres de production industrielle, de certains grands équipements ou des sites portuaires, on peut aussi voir dans l'emprise paysagère des murs à Port of Spain une tendance architecturale locale ancrée dans les habitudes et la culture. Ils y sont un facteur d'unification des paysages résidentiels, ce qui n'est pas le cas à Fort-de-France.

En effet, toutes catégories sociales confondues, les Trinidiens partagent le même souci de délimiter physiquement leurs parcelles, ce qui crée de singulières similitudes entre les paysages des quartiers favorisés et ceux des quartiers les plus déshérités. Quels que soient les matériaux et les techniques utilisés (grillages, murets, murs épais parfois doublés de fils de fer barbelés, palissades de bois ou de tôles, empilements de parpaings), l'omniprésence des fermetures crée une réelle continuité dans les différents paysages, qu'ils soient purement résidentiels, industriels ou mixtes. Prises dans deux quartiers situés aux antipodes sur le spectre socio-résidentiel (chap. 2), ces deux photographies rendent compte de cette pratique, commune à tous, qui confère aux paysages résidentiels de Port of Spain une certaine unité.



Photo 11 : Une petite rue de Saint-Clair, quartier résidentiel huppé qui accueille de plus en plus de commerces et de bureaux. Au fond, la tour Tatil héberge notamment les locaux de l'ambassade de France, juin 2007.



Photo 12 : Dans une rue de Sea Lots, un quartier pauvre non planifié dont les habitants sans titre délimitent avec soin les parcelles où ils habitent, juin 2007.

Les matériaux utilisés pour clôturer ne sont pas les mêmes (briques et ciment à la peinture impeccable d'un côté, tôles abîmées de l'autre), mais la logique et l'effet de tunnel créé dans le paysage urbain sont similaires. Le recours systématique à la clôture matérielle reflète une volonté de marquer physiquement une séparation et aussi la tentative de se protéger de l'extérieur. Les enceintes sont rarement suffisamment dissuasives pour qui n'a pas peur de les escalader. Elles sont parfois complétées par des grilles de fer aux fenêtres, voire autour de la véranda, sas entre l'intérieur et l'extérieur où l'on « *lime* »¹⁰ avec ses amis et sa famille en buvant quelques bières.

A Fort-de-France, les délimitations entre parcelles prennent des formes plus légères ; comme des petits murets surmontés d'un grillage qui permet de voir au travers ou de simples haies d'hibiscus ou de bougainvilliers. Un phénomène de fermeture marquant est pourtant à l'œuvre : en l'espace de quelques années, les portails automatiques se sont systématisés à l'entrée des résidences et de nombreuses maisons individuelles. Ils servent moins au confort qu'à la restriction des accès aux parkings, pour des raisons de sécurité mais aussi par pragmatisme : dans un département où neuf actifs sur dix sont motorisés et où plus d'un actif sur deux travaille hors de sa commune de résidence (Pelis et al, 2007), la question du stationnement des véhicules personnels est très sensible. Phénomène relativement nouveau et en plein essor, le portail automatique représente cependant une forme de fermeture physique bien légère par rapport aux murs systématiques et aux portails parfois grandioses de Port of Spain.

¹⁰ L'anglais trinitadien utilise le verbe « *to lime* » (se détendre en bonne compagnie) pour désigner cette activité (Mendes, 2003 : 111).

C'est en réalité dans les paysages des quartiers pauvres non planifiés de Fort-de-France que les clôtures sont les plus imposantes et rappellent les paysages trinidiens. L'explication tient à la genèse de ces quartiers, édifiés dans la clandestinité (chap. 4). En l'absence de titres de propriété, la question du bornage des parcelles devient un enjeu hautement stratégique. Les habitants ont consacré beaucoup d'énergie à marquer leur territoire en les délimitant scrupuleusement par tous types de matériaux disponibles et cette habitude se maintient, d'autant plus que le sentiment d'insécurité vif dans ces quartiers incite chacun à se retrancher et à se protéger derrière des fils de fer barbelés et des grilles de fer fixées aux fenêtres.



Photo 13 : la clôture poreuse d'une tour de logements sociaux (classes moyennes et populaires), déc. 2006.



Photo 14 : Ruelle-couloir de Volga-Plage, un quartier pauvre non planifié, avril 2007.

L'opposition entre le rôle unificateur des murs dans les paysages trinidiens et leur rôle différenciateur à Fort-de-France atteint cependant ses limites. Les portails automatiques et les clôtures tendent en effet à se diffuser dans tout l'espace urbain, jusque dans les zones rénovées des quartiers pauvres non planifiés, dans le sens d'une certaine uniformisation des paysages.

Fort-de-France et Port of Spain connaissent donc toutes deux des processus de fermeture résidentielle, mais ceux-ci produisent des paysages dissemblables et ne s'expriment pas avec la même intensité. A l'échelle intra-urbaine, l'attention se dirige massivement sur les *gated communities*, ensembles résidentiels fermés et surveillés, dont le caractère d'enclave ressort d'autant plus qu'il est matérialisé par des clôtures et des portails parfois monumentaux, qui illustrent à l'extrême une dialectique inclusion-exclusion qui se concrétise dans l'espace de manière très ostensible. Ces formes résidentielles sont inexistantes en Martinique, alors qu'elles fleurissent à Trinidad et Tobago, où s'est mise en place une véritable logique d'enclavement résidentiel. De plus en plus de résidences fermées et

surveillées proposent des services privés (piscine, salle de sport...) à leurs résidents. Selon une enquête portant sur 250 ménages des *gated communities* de Port of Spain (Mycoo, 2006), le développement du phénomène ne reflète pas qu'un effet de mode importé d'Amérique du Nord, où vivent beaucoup de Trinidiens et d'où viennent beaucoup des habitants de ces résidences, expatriés employés par des multinationales implantées à Trinidad. Le phénomène ne se limite pas non plus à une volonté de distinction, pour reprendre le vocabulaire de Bourdieu. Les classes moyennes et les femmes célibataires aspirent plus que tout autre groupe à s'y installer (Mycoo, 2006 : 139-140). Il s'agit d'une réelle angoisse des populations dans un contexte d'accroissement des inégalités sociales et de la criminalité (chap. 5). Alors que les Martiniquais installent à leurs fenêtres des « *slidings* » (imposants volets métalliques) parce qu'ils redoutent les cambriolages et les cyclones, les Trinidiens vivent dans l'idée d'un risque permanent de kidnapping ou d'assassinat. Le décompte macabre des meurtres commis dans l'année, qui figure régulièrement en une des journaux, entérine un climat anxiogène que l'ampleur réelle de la criminalité dans le pays et la confiance très limitée que les citoyens accordent à leurs services de police tendent à renforcer.



Photo 15 : Publicité présentée à l'aéroport du Lamentin pour un complexe résidentiel de standing de l'Étang Z'Abricots à Fort-de-France, nov. 2006.



Photo 16 : Extérieur d'une *gated community* sur la route de Chaguaramas, au nord-ouest de Port of Spain, août 2007.

En dépit des paysages dissemblables produits par les fermetures résidentielles, les promoteurs immobiliers et les architectes rencontrés à Fort-de-France et à Port of Spain formulent des discours très similaires. Ils justifient les fermetures et les dispositifs de sécurité comme une réponse à la demande des clients. La publicité pour le complexe de standing de

l'Étang Z'Abricots à Fort-de-France (à gauche) insiste ainsi sur la « sécurité renforcée » offerte aux habitants, tout comme le font les annonces immobilières de la presse trinitadienne. Mais la fine clôture qui entoure le bâtiment, quasiment invisible sur l'image, fait pâle figure par rapport au mur et aux barbelés de cette résidence fermée du nord de Port of Spain (à droite).

Comparées à celles de Port of Spain, les fermetures résidentielles de Fort-de-France sont ainsi particulièrement discrètes dans les paysages. Pourtant, les autorités municipales sont sensibles à leur impact tant sur la sécurité publique (risques d'effondrement des murs mal entretenus) que sur l'harmonie générale des paysages urbains. Un employé des services d'urbanisme municipaux s'est vu confier une « Mission clôture » en 2006-2007, afin de produire un état des lieux des murs privés et d'éditer des fascicules d'information à destination des habitants, pour exposer les règles d'urbanisme en la matière et proposer des conseils élémentaires d'entretien. Cette initiative est emblématique de l'interventionnisme des autorités municipales sur les paysages urbains : un interventionnisme fort mais diffus dans la mesure où cette « mission clôture » s'adresse à l'ensemble du territoire communal, tandis qu'à Port of Spain, l'action délibérée des pouvoirs publics sur les paysages urbains se dirige vers certains secteurs très ciblés (chap. 3).

3) Des formes de fermeture immatérielle

La moins grande visibilité des fermetures dans les paysages, sous la forme de murs et de clôtures, ne permet pas de conclure que Fort-de-France est une ville moins fermée ou spatialement fragmentée que Port of Spain. Tout dépend du degré de porosité des fermetures matérielles : les portails sont-ils ouverts ? Y a-t-il des brèches dans les murs ? En outre, les formes de fermeture des espaces ne se limitent pas aux barrières matérielles, tangibles, qui ne sont pas toujours les plus efficaces : « Les meilleurs dispositifs de pouvoir sont ceux qui dépensent la plus petite quantité d'énergie possible, matérielle et symbolique, pour produire certains effets de contrôle ou de domination. » (Razac, 2000: 8). Ainsi, de même que « paradoxalement, l'ouverture ne détruit pas l'idée de portes de la ville, éléments d'ornement, matérialité symbolique d'une ville qui ne veut pas perdre sa particularité » (Roncayolo in Sanson, 2007: 23), l'absence de clôture ou de mur ne signifie pas l'absence de fermeture. Il existe un nombre incalculable de dispositifs de surveillance et de fermeture alternatifs dont les plus subtils et les plus aboutis sont très discrets dans les paysages : interphones et vidéophones à l'entrée des maisons ou des résidences, vidéosurveillance, sonnette pour entrer dans les magasins... Cette dernière pratique est très répandue à Trinidad et Tobago, moins en

Martinique, même si elle a été constatée dans le centre commercial haut de gamme de Cluny et dans certaines boutiques de la Pointe Simon, à Fort-de-France. Les vendeuses questionnées sur le sujet ont justifié l'existence de ce système par le manque de personnel et la nécessité pour elles d'être prévenues lorsque des clients entrent dans le magasin. Dans le cas de la Pointe Simon, il est probable que les commerçants craignent la visite des jeunes des logements sociaux et des quartiers défavorisés de Rive droite et de Texaco situés à proximité, même s'ils ne l'admettent pas ouvertement : cela passerait pour une pratique de discrimination qu'il n'est pas de bon ton de revendiquer. A Trinidad et Tobago, cette pratique ne surprend pas et la question même semble incongrue : il est évident aux yeux de toutes les personnes interrogées qu'il est normal et nécessaire de filtrer de cette façon l'accès aux magasins. De même, les grilles qui souvent séparent la clientèle des marchandises, stockées derrière le comptoir, pour limiter les risques de cambriolage, n'ont été observées à Fort-de-France que dans de petites épiceries de quartiers populaires, alors qu'elles restent communes dans tous les quartiers de Port of Spain, même si ce type d'aménagement intérieur des commerces, inexistant dans les magasins des centres commerciaux (dont l'accès est déjà contrôlé) fait désormais figure de pratique désuète.

A l'entrée des immeubles d'habitat collectif, les interphones sont également supposés limiter l'accès aux habitants et à leurs invités, moins pour éviter les cambriolages, puisque les appartements sont eux-mêmes fermés par des portes et des serrures, que pour limiter les dégradations des espaces collectifs auxquelles pourraient se livrer des personnes extérieures à la résidence. Mais les objectifs peuvent être variés : une employée rencontrée dans les bureaux de la société H.L.M. Ozanam, à Fort-de-France, a ainsi expliqué que des interphones avaient été mis en place dans les tours d'habitat collectif dans le but principal de dissuader les candidats au suicide de venir se jeter du haut des toits, comme cela est arrivé à plusieurs reprises. Les immeubles en hauteur sont rares en Martinique : les quelques tours du parc H.L.M. de la région de Fort-de-France constituent des lieux de choix pour les désespérés.

Peut-on considérer les interphones et autres digicodes comme des éléments de fermeture dans les paysages ? Sans doute, puisqu'ils n'existent pas seuls mais pour consolider des éléments matériels traditionnels (portes et portails) dont ils permettent de renforcer la fonction d'ouverture/fermeture. Aux abords de certaines maisons luxueuses de Saint Clair (à Port of Spain) ou du plateau Didier (à Fort-de-France), ils accentuent l'aspect de forteresse mystérieuse et inaccessible de ces maisons, facteur de dissuasion psychologique des intrus.

C. Porosités et interstices dans les paysages urbains : faut-il qu'une porte soit ouverte ou fermée ?

La variété des fermetures dans les paysages appelle une variété équivalente de porosités. Celles-ci regroupent les éléments qui manifestent, à des échelles diverses, le caractère contesté, incomplet ou tout simplement inadapté et obsolète des systèmes de fermeture. Les interstices constituent une forme spécifique de porosité instaurant des discontinuités supplémentaires dans les paysages urbains, en rompant avec les logiques du plein et du vide, de l'ouvert et du fermé.

1) Porosités

Les porosités les plus évidentes dans les paysages sont tout simplement les portes et les portails qui, ouverts, assurent le franchissement des zones clôturées. Dans le cas des brèches dans les grillages ou des trous dans les murs, l'ouverture n'est pas légitime du point de vue de celui qui a érigé la clôture. Elle peut cependant être tolérée, comme c'est le cas à la limite entre la zone portuaire et les quartiers avoisinants, à Fort-de-France : le passage raccourcit considérablement le trajet à pied vers le centre historique sans présenter de gêne réelle pour les autorités portuaires, puisque les aires de stockage situées dans cette partie du port sont clôturées de manière séparée. Il est en théorie plus difficile d'y accéder, mais les clôtures n'empêchent pas les cambriolages, ce qui prouve le caractère relatif de la fermeture. L'observation des trajectoires des piétons permet parfois de repérer des porosités qui seraient sinon restés invisibles.

Contrairement à ce que semble indiquer la photo 17, ci-dessous, qui montre une conséquence de la fermeture ville-port sur le réseau routier, dédoublé de part et d'autre de la limite, les murs et les clôtures s'interrompent ponctuellement et aucun obstacle matériel réel ne s'oppose au franchissement de la limite pour les piétons¹¹.

¹¹ Rien n'empêche non plus les voitures de pénétrer dans certains secteurs de la zone portuaire sans autorisation, mais elles sont contraintes de faire demi-tour à un moment ou à un autre : elles ne peuvent donc pas l'utiliser comme passage.



Photo 17 : La clôture délimite la zone portuaire de Fort-de-France (côté gauche) et la ville, au niveau des immeubles de Baie des Tourelles (à droite), au nord-ouest de Volga-Plage, déc. 2006. La démarcation du port et de la ville a ici pour conséquence un dédoublement du réseau routier.



Photo 18 : Piéton circulant à l'intérieur de la zone portuaire de Fort-de-France, déc. 2006. A droite, des murs très poreux marquent la limite entre le port de commerce et le quartier de Canal Alaric.



Photo 19 : Cliché depuis la Wrihston Road, au sud du centre historique de Port of Spain, août 2007. A gauche, une zone marécageuse jonchée d'épaves et, à droite, la zone portuaire (derrière les grillages).

Comme on peut le voir sur la photo 18, la porosité entre la ville et le port offre ainsi des raccourcis pour rejoindre le centre historique depuis les quartiers adjacents (Canal Alaric, Baie des Tourelles, Volga-Plage). L'observation des piétons conduit également à relativiser l'étanchéité des fermetures à la limite entre le port et la ville à Port of Spain mais, alors qu'à Fort-de-France, la porosité de la fermeture ville-port offre un raccourci toléré par les autorités portuaires pour les piétons, le passage que se fraie dans les fourrés entourant la zone portuaire de Port of Spain le jeune homme figurant sur la photo 19 évoque plutôt la clandestinité du lieu et de ses projets.

La porosité entre deux espaces a priori fermés l'un à l'autre n'est pas nécessairement ponctuelle dans les paysages : elle peut prendre la forme de limites floues et mouvantes. L'existence de maisons d'habitation à l'intérieur même de la zone portuaire de Fort-de-France illustre une situation inattendue d'interpénétration des espaces et des fonctions, qui conduit à douter de l'étanchéité de la limite théorique officielle entre les zones portuaires et les espaces résidentiels. Un enchevêtrement similaire caractérise le quartier de Sea Lots, à Port of Spain, où un tissu résidentiel non planifié s'est immiscé dans le tissu industriel (chap. 4).

2) Les paysages interstitiels

Les trous, les vides, les interruptions brutales du tissu urbain, sont des éléments importants des paysages de Port of Spain et de Fort-de-France. Ils correspondent à des discontinuités qui encouragent une lecture en termes de désordre et de complexité dans les paysages. Ces interstices, fentes, cavités, recouvrent des espaces aux caractéristiques variées mais partageant le fait de ne pas avoir de fonction d'usage claire, contrairement à ce qui les environne. Le géographe Stéphane Tonnelat définit les interstices comme « les espaces résiduels non bâtis de l'aménagement urbain » (2003 : 16). Il offre des réflexions intéressantes sur un objet de recherche rarement analysé en tant que tel par les géographes. Certains types d'interstices urbains sont pourtant l'objet d'abondantes études, telles que les friches portuaires ou industrielles, en particulier lorsque des opérations de reconversion sont mises en place et dévoilent des mécanismes de gouvernance et de production ou de recyclage de l'espace. Les chercheurs s'y intéressent parce que ces projets d'aménagement reflètent des visions contrastées, parfois conflictuelles, de la ville (Vermeersch, 1998). Mais la réflexion sur la notion d'interstice en tant que telle reste balbutiante, même si elle s'enrichit de nouveaux termes comme « *drosscape* »¹². Cela tient peut-être à l'incertitude qui l'entoure puisque, par essence, l'interstice se définit par son caractère résiduel, en suspens, imprévu, et

¹² Ce terme renvoie aux espaces résiduels ou obsolètes. Il a été repris dans le projet de « ville poreuse » proposé dans le cadre de la consultation pour le Grand Paris (Secchi et Viganò, 2011).

non par sa forme ou par sa fonction. Fait-il partie intégrante du système ou est-il totalement extérieur à celui-ci ? Le géographe Mattias Qviström relève par exemple la propension des aménageurs et des urbanistes à représenter ces espaces aux usages indéfinis par des surfaces blanches sur les cartes, ce qui revient à nier leur existence dans le présent (Qviström, 2007 : 271). Le blanc représente ainsi l'espace disponible où sera mené un prochain projet d'aménagement. En fonction de l'horizon temporel considéré, l'interstice est donc à la fois absent et présent.

Trois types d'interstices peuvent ainsi être distingués sur le plan paysager à Fort-de-France et à Port of Spain : d'abord **(a)**, les « vides » non bâtis qui instaurent une rupture dans le tissu urbain, parce que jamais construits ni aménagés ou parce que les constructions antérieures ont été détruites ou tombent en ruine ; ensuite **(b)**, les espaces résiduels situés aux abords immédiats des grands équipements ; enfin **(c)**, dans le contexte d'un étalement urbain loin de se diffuser de manière uniforme, les espaces non encore construits mais qui se sont retrouvés englobés à l'intérieur des régions urbaines.

a) Des vides dans le plein

Les interstices les plus saillants dans les paysages urbains se situent dans les espaces les plus densément occupés, là où le contact entre extrêmes, vides et pleins, ressort le plus. Paradoxalement, les interstices des centres ne sont pas toujours très visibles, car dissimulés par des palissades cachant au regard des vides gênants et espérant prévenir l'installation de squatters éventuels, ou la tenue d'activités illicites nécessitant une certaine discrétion. Les parcelles vacantes s'insèrent donc souvent discrètement dans les paysages.

A Port of Spain, certaines d'entre elles frappent cependant par leur grande dimension, par leur localisation très centrale et par les porosités des palissades qui les délimitent. Plusieurs années se sont écoulées entre la démolition d'un bâtiment situé à l'angle de la promenade d'Independence Square et de Frederick Street, la rue commerçante la plus animée du centre historique, et la mise en place d'un équipement pour des stands marchands. Lors des séjours sur le terrain, les tôles qui délimitaient cette vaste parcelle non bâtie servaient de support à des affiches publicitaires annonçant concerts, soirées, sorties de disques, point de rassemblement de vendeurs de disques piratés.



Photo 20 : Frederick Street, principale rue commerçante du centre historique de Port of Spain. A droite, derrière les tôles, le Salvatori Building en cours de démolition. Photographie prise depuis Independence Square, juillet 2007. Six ans plus tard, la fonction du site, officiellement converti en marché mais en partie utilisé comme lieu de stationnement, n'est pas encore clarifiée (chap. 6).

Une autre grande parcelle « vide » du centre historique occupe presque la totalité du côté oriental de Broadway, large avenue qui mène à la gare routière. Les palissades se sont érodées – signe que la situation se prolonge depuis longtemps - et il suffirait d'enjamber ce qu'il en reste pour pénétrer sur le terrain. Mais, en journée du moins, peu de personnes se hasardent à l'intérieur des lieux dont le sol est couvert de gravas et de débris en tous genres : ces lieux ne sont pas suffisamment abrités des regards extérieurs pour garantir la tranquillité des trafics, et trop incertains pour justifier la visite des honnêtes gens : « La principale caractéristique des interstices tient donc dans leur absence de fonction attribuée, ce qui ne veut pas dire qu'ils demeurent inutilisés. Simplement les interstices ne prennent pas place dans l'ensemble des lieux de la ville. Il n'y a donc rien à faire de légitime dans un interstice » (Tonnelat, 2003 : 16).

La présence de ces parcelles inoccupées aussi vastes dans un lieu si fréquenté a de quoi surprendre. Mais après une longue situation de déclin, le centre historique de Port of Spain intéresse à nouveau les investisseurs, d'autant plus que l'afflux de devises depuis la hausse des prix des hydrocarbures se tourne essentiellement vers les secteurs de la construction et de l'immobilier (chap. 3). L'existence de ces parcelles inoccupées provient d'un décalage existant entre les nouvelles dynamiques du quartier et les échelles temporelles variées des logiques financières, techniques et foncières à l'œuvre dans toute opération de construction et d'aménagement. Un centre d'affaires est prévu sur la parcelle vide de Broadway, et qui devrait s'étendre à terme sur une autre parcelle située de l'autre côté de la rue. Selon Lisel

Charles, urbaniste en charge du projet, les retards accumulés ne résultent pas d'une logique de spéculation foncière mais proviennent de multiples complications techniques, juridiques, foncières et financières amplifiées par le caractère très ambitieux de l'opération¹³. A ces facteurs s'ajoute un scandale politique puisque le changement électoral de 2010 a mis en lumière les engagements financiers pris mais non tenus par le gouvernement déchu¹⁴. Ici l'interstice n'est donc pas un simple « reste » d'aménagement, ni une trace de déclin et de désintérêt pour la mise en valeur des lieux, mais la matérialisation, par le vide inattendu qu'il instaure dans le paysage urbain, d'un aménagement à venir, encore virtuel.

Certains de ces interstices, en attente d'un aménagement durable, sont exploités de manière provisoire par leurs propriétaires ou par les autorités. Il en est ainsi des parkings plus ou moins rudimentaires du centre de Port of Spain, qui permettent de rentabiliser le terrain en lui affectant un usage précis, tout en apportant une réponse à la pénurie de places de stationnement. A Fort-de-France également, plusieurs parcelles inoccupées du centre ont de même été acquises par la société Vinci pour élargir rapidement son offre de parkings. Sur le même principe, les autorités trinitadiennes saisissent l'opportunité de certains espaces interstitiels du tissu urbain pour leur attribuer la fonction de points de rassemblement de la population en cas de catastrophe naturelle.

Il est nécessaire de combiner l'observation des interstices de ce type et d'autres informations pour en comprendre l'origine et la signification. Par exemple, si l'on n'interprète pas les parcelles vacantes des Terres Sainville à Fort-de-France de la même façon que celles du centre de Port of Spain, c'est parce d'autres éléments paysagers indiquent que le quartier est en grande partie déshérité. De nombreuses façades sont dégradées, quelques maisons laissées à l'abandon tombent peu à peu en ruine, tandis que les portes et les fenêtres sont parfois murées par des propriétaires qui n'ont pas l'intention immédiate de valoriser leurs maisons et qui craignent l'installation de squatters.

b) Des résidus d'aménagement

En termes d'emprise paysagère, l'interstice, défini comme reste d'aménagement, concerne aussi les espaces résiduels situés aux abords immédiats des grands aménagements d'infrastructures et d'équipement, non intégrés aux espaces environnants. A Fort-de-France, l'échangeur situé à l'intersection des routes de Balata, de Trénelle et des Terres Sainville, compliqué par l'arrivée de deux bretelles d'accès et de sortie de la rocade située au-dessus, sur un pont, produit ce type d'espace résiduel, qui n'a d'autre fonction que d'être traversé par

¹³ Interview du 09/08/2007 dans son bureau.

¹⁴ Gumbs-Sandiford, A., 2010, "New Broadgate mess", *Guardian*, 18/10/2010.

les automobilistes qui utilisent l'échangeur. La présence humaine piétonnière se limite à celle de jardiniers municipaux et de tondeurs de pelouse. L'absence de zones résidentielles ou d'activités dans les environs immédiats explique que l'arrêt de bus qui s'y trouve soit peu utilisé.

A Port of Spain, cette situation est bien plus fréquente. L'occupation du sol y est en effet moins dense qu'à Fort-de-France et les grands équipements peuvent se permettre d'être bien plus consommateurs d'espace. Les paysages des abords de la ville se caractérisent par de tels interstices. La jonction entre l'autoroute, la Western Main Road et la Priority Bus Route crée un vide énorme qui a pour fonction principale de monumentaliser, dans le paysage, l'entrée en ville. Dans une moindre mesure, cet espace exerce une fonction sociale, puisque la surface de pelouse à tondre et à nettoyer fournit quotidiennement de l'emploi à des bataillons de travailleurs dans le cadre de programmes d'insertion professionnelle. De même, la sortie nord de la ville est occupée par plusieurs équipements majeurs (stade Hasely Crawford, complexe récréatif MovieTowne) reliés par de grands axes routiers sans que les espaces interstitiels ne soient bâtis. Ils semblent posés là sans que la question de leur intégration aux environs immédiats n'aient été pensée dès l'origine (cf. chap. 3).

c) Espaces en devenir

Enfin, les interstices nés des dynamiques discontinues de l'étalement urbain marquent fortement les paysages de Port of Spain et de Fort-de-France. A Fort-de-France, le phénomène du mitage, qui progresse généralement à partir des routes pour pénétrer de plus en plus profondément sur les reliefs, produit des zones interstitielles couvertes de végétation dense, prises en étau entre les constructions. A Port of Spain, les dynamiques de l'*urban sprawl* se traduisent par des interruptions dans la continuité de l'urbanisation et le maintien de zones résiduelles non bâties au cœur de l'agglomération (cf. photo 6 plus haut). Ces zones résiduelles peuvent être d'origine réglementaire (terrains non constructibles), notamment en raison d'enjeux environnementaux. La commune de Fort-de-France compte sur son territoire des espaces forestiers dont deux fragments figurent à l'inventaire des « zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique » de France. Ils sont classés zones « N1 » dans le Plan Local d'Urbanisme (chap. 3), c'est-à-dire que la construction y est très strictement restreinte. Sur les franges littorales, les mangroves qui subsistent aux abords des deux villes sont désormais reconnues comme des écosystèmes vulnérables, objets de mesures de protection et de conservation qui limitent la pression de l'urbanisation sur ces marges de l'agglomération (mangrove du Lamentin en Martinique, marais du Caroni à Trinidad).

3) Interstices dans les paysages et dynamiques urbaines

L'interstice accentue le caractère hétérogène des paysages urbains et renforce l'impression de désordre qu'ils suscitent : le « désordre découlerait d'un rapport d'inintelligibilité (ou d'inadéquation) entre une place et un objet, entre un signifiant et un signifié » (Tonnelat, 2003 : 71). L'interstice traduirait donc le décalage qui s'instaure en permanence à l'intérieur des paysages, du fait des rythmes d'évolution différents des fonctions et des usages. Les interstices reflètent les dynamiques des territoires urbains et la recomposition permanente des paysages. Ils apportent de la complexité à la dialectique ouverture-fermeture, instaurent éventuellement de l'imprévu dans les modalités des contacts entre espaces a priori isolés. La multiplication de ces espaces de l'entre-deux peut donner lieu à deux types d'hypothèses qui s'opposent en termes de dynamiques de morcellement des territoires urbains.

Première hypothèse : l'éclatement des territoires. L'étalement urbain contemporain, signe d'une faillite des institutions chargées d'aménager l'espace, produit simultanément de la fermeture et des espaces interstitiels de plus en plus vastes, comme le souligne l'urbaniste Alain Charre : « l'urbanisation se réaliserait-elle désormais non plus depuis le foyer solide de l'ordre moderne centralisé tel qu'il le fut pensé des Lumières à Le Corbusier, mais dans le désordre de ses propres incohérences, aussi bien dans l'extension des formes dégradées de ses tissus délaissés que dans la production plus ou moins fantasmagique de morceaux de ville artificiels ? Figure de l'urbanisation finale, la mégapole mondiale comprendrait-elle en son sein cette apparente aberration qui cumule désurbanisation ségrégative et néo-urbanisation non moins ségrégative ? » (Charre, cité par Tonnelat, 2003 : 40). Le processus, de plus, s'auto-entretient : les fermetures transforment en interstices les espaces enfermés hors des murs.

Fondamentalement ambigus, lieux de friction potentielle entre groupes, aux fonctions moins clairement définies et aux contours vagues, ils inquiètent. De nombreux travaux font état de stratégies de mobilité sophistiquées mises en place par les habitants de résidences fermées pour éviter, dans leur travail et leurs loisirs, les espaces autres : « la « sécurité » est moins une question de protection personnelle que de degré d'isolement par rapport à des groupes ou des individus « indésirables », et, d'une manière générale, d'évitement des foules, que ce soit dans l'habitat, le travail, la consommation ou les déplacements » (Davis, 1997 : 205, à propos de Los Angeles et, par extension, des métropoles nord-américaines). De tels phénomènes ont été étudiés aussi dans les villes latino-américaines par exemple (Capron, 2006). Les paysages de Westmoorings, au nord de Port of Spain, montrent qu'il est possible, pour certains, de vivre ainsi en vase clos : ce quartier situé en bord de mer comprend des résidences fermées de standing et « West Mall », un centre commercial haut de gamme près

duquel se trouve aussi l'un des plus grands hypermarchés du pays. Le tout se situe en bordure d'un axe routier majeur qui permet de rejoindre notamment le quartier d'affaires de Port of Spain, plusieurs autres centres commerciaux, un complexe cinématographique, le port de plaisance de Chaguaramas.

Seconde hypothèse : le maintien d'une cohérence dans la ville. A l'opposé, les interstices peuvent aussi être considérés comme d'intéressantes opportunités pour de futurs aménagements urbains, ou alors comme des espaces de liberté, de respiration et de créativité salutaires pour la cohésion d'un système parfois étouffé par des normes trop contraignantes. Henri Lefebvre se réjouit de cet « ultime recours de la vitalité irréductible » (Lefebvre, 2000 [1974] : 64) et Luc Lévesque tient l'interstice en général, et le terrain vague en particulier, comme la principale chance de la ville. Il écrit : « Ponctuant aléatoirement la trame construite, le terrain vague brouille la clarté de la figure urbaine. A l'inverse des vides planifiés qui tendent à réintégrer la substance urbaine comme variations d'une continuité, le terrain vague incarne sans compromission la discontinuité. C'est en cela qu'il dérange, offrant, comme zone d'indétermination, une résistance à la réception passive de la totalité. Mais cette interruption n'est-elle pas justement bénéfique dans un environnement où tout semble de plus en plus devoir être tributaire de la médiation du planifié et des images toutes faites ? (...) Débarrassé de ses connotations négatives, l'indéterminé ouvre pourtant l'espace à l'imaginaire. Entre ruine et chantier, le terrain vague incarne cette potentielle libération de la pensée » (Lévesque, 1999 : 51).

A cette perspective d'architecte-urbaniste un peu idéaliste et sans doute nostalgique¹⁵ s'oppose l'analyse de Tonnelat, selon lequel « l'interstice ne semble [donc] pas correspondre à l'idée de l'open space dégagé des normes alentours et offrant du même coup des espaces de liberté. En effet, les rôles y sont d'autant plus maintenus que l'incertitude du décor peut prêter à confusion quant aux intentions des uns et des autres. (...) Tous ces risques font que l'interstice n'est certainement pas un lieu de « libération du soi » mais au contraire un terrain perclus de contraintes » (2003 : 80). La perspective de Luc Lévesque est cependant intéressante au sens où elle propose de changer le regard sur les interstices, non plus vues comme une menace pour la cohérence de territoires urbains troués, discontinus, aberrants, mais comme une preuve de leur vitalité et de leur capacité à se renouveler et à changer.

¹⁵ Cette perspective n'est pas sans évoquer le statut de liberté et de fantaisie accordé aux terrains vagues des films de Jacques Tati ou des bandes dessinées des années d'après-guerre, par exemple « Spirou sur le ring » dans *Quatre histoires de Spirou et Fantasio* (Franquin, 1950).

Conclusion

Aborder par les paysages la question des fermetures dans les territoires permet d'emblée d'en faire émerger la complexité et la singularité vis-à-vis de grilles d'interprétation importées. Ni bocages clairement morcelés, ni openfields uniformément ouverts, les paysages urbains de Fort-de-France et de Port of Spain se caractérisent avant tout par les notions de désordre et d'imprévu, incarnées par la grande hétérogénéité des formes, l'affrontement de logiques opposées lorsque l'on passe d'une échelle à une autre, la variété et la fréquence des interstices et des porosités. De telles observations font écho à la dialectique ordre/désordre qui structure les images stéréotypées des villes antillaises, développées dans le contexte colonial, réactivées dans certains discours contemporains et mobilisées aujourd'hui dans la perception des paysages. Le désordre est ainsi « un ordre que l'on ne conçoit pas » (de Maximy, 2000 : 66, citant Bergson). Les représentations condescendantes et exotisantes des territoires urbains ne résistent pas longtemps à l'observation. Il est réducteur et inexact d'opposer l'ordre théorique de la ville et du pouvoir colonial et, d'autre part, l'inorganisation ou le désordre supposé des populations locales et de leurs manières d'investir les territoires urbains. L'impression de désordre, alimentée par le caractère disparate des formes et des paysages, est commune aux centres historiques, aux faubourgs et aux périphéries plus lointaines et plus récentes. L'étalement urbain contemporain et l'impossibilité de discerner les limites spatiales de l'agglomération confèrent une dimension nouvelle au désordre. Les éléments de fermeture, brouillés, s'inscrivent dans des échelles entremêlées d'espace et de temps.

Certes, la topographie et les réseaux hydrographiques contribuent toujours, à première vue, à structurer des différenciations socio-spatiales prononcées. Les rivières Madame à Fort-de-France et Saint-Ann à Port of Spain jouent ainsi, sur certaines portions de leur tracé, un rôle de frontière symbolique et morphologique entre les centres historiques et leurs faubourgs populaires non planifiés. Mais ces démarcations intra-urbaines sont poreuses : de nombreux ponts relient les deux rives et, à Fort-de-France, c'est aussi de l'autre côté de la rivière, sur les hauteurs surplombant le centre historique, que les couches de la population les plus aisées ont élu domicile. Comme on l'a vu, le cas des axes routiers recèle aussi des ambiguïtés qui mettent en évidence une attitude distincte des pouvoirs publics à Fort-de-France et à Port of Spain. La présence de passerelles pour piétons sur la rocade de la capitale martiniquaise trahit un souci chez les autorités locales de restreindre les coupures matérielles et symboliques dans la ville, souci que peu d'éléments dans les paysages urbains signalent à Port of Spain.

Le chapitre suivant propose de préciser la place respective de ces phénomènes de fermeture dans la capitale trinitadienne et dans son homologue martiniquaise, en confrontant la morphologie spatiale à la morphologie sociale.

Chapitre 2

Paysages et différenciations socio-spatiales dans les territoires urbains

Des analogies entre, d'une part, les murs, portails et autres composantes paysagères de fermeture et, d'autre part, des divisions d'ordre social sont souvent convoquées pour appuyer les thèses qui défendent l'idée d'un morcellement des sociétés urbaines. Il est vrai que les dimensions matérielles et sociales des territoires sont étroitement imbriquées. Mais les liens entre formes, paysages et structures sociales sont-ils aussi forts et univoques qu'ils sont décrits, souvent sur le mode de la métaphore ? Est-il possible à Fort-de-France et à Port of Spain de reconnaître de véritables « paysages de la fragmentation », qui seraient à la fois l'expression et le moteur du morcellement des sociétés urbaines le long de clivages de plus en plus affirmés ? Ce chapitre s'intéresse aux liens unissant les formes urbaines et les sociétés qui les produisent et qui en découlent : il vise à « découvrir une logique dans l'ordre spatial » et à « lui chercher une signification dans l'ordre social (...) [en passant sans cesse] d'une instance à l'autre » (Roncayolo, 1996 : 62).

L'hypothèse de paysages de la fragmentation sera exposée dans un premier temps, puis soumise à deux types d'outils explicatifs. Le traitement statistique d'une sélection de données tirées des recensements de population permettra d'abord de dégager plusieurs logiques simultanées d'organisation socio-spatiale dans les deux villes et d'affiner la comparaison engagée à partir des observations paysagères. La prise en compte du temps urbain constituera le second outil explicatif car les formes urbaines « portent surtout l'empreinte des mécanismes qui contribuent à créer l'espace urbain » (Roncayolo, 1996 : 66). La troisième partie resituera ainsi sur le temps long la mise en place et les recompositions permanentes des divisions observées à la fois dans le champ social et dans le champ spatial.

I. Des paysages de la fragmentation ?

Il est paradoxal de vouloir décrire des paysages de la fragmentation : le discours, par sa linéarité, institue une unité et une cohérence dans les réalités éclatées dont il prétend rendre compte. Lorenza Mondada soulève ce problème et souligne les critiques auxquelles les travaux d'Edward Soja (1989) sur la notion de ville postmoderne ont été soumis : « Une telle description [par un œil aérien et panoptique] permet une description qui articule les fragmentations en une totalité plus cohérente que ne le reconnaît l'auteur et qui contraste avec

[ses intentions] » (Mondada, 2000 : 47). Mondada estime en outre que Mike Davis plaide, lui, pour une « narration partielle d'événements (...) où prime non pas une vision globale de la ville mais des perspectives locales d'acteurs produisant des versions urbaines contradictoires, conflictuelles, fortement liées à des actions de contestation, de révolte, de répression, de contrôle » (Mondada, 2000 : 47). Mais étudier les paysages sous l'angle de la fragmentation a-t-il un sens ? Des techniques élaborées visant à décrire et mesurer la fragmentation paysagère ont été mises au point dans le cadre de Systèmes d'Information Géographique, à partir d'images satellitales et de photographies aériennes. Ces méthodes consistent à mailler un espace donné et à affecter à chacune des mailles un attribut la caractérisant (correspondant souvent à l'usage du sol). Des indices de fragmentation paysagère sont alors calculés en fonction de la probabilité pour chaque unité spatiale d'être contiguë ou non d'unités de même attribut (Turner et Gardner, 1991). Le recours à ces techniques vise le plus souvent à traiter de problématiques environnementales, telles que l'incidence des réseaux routiers sur les écosystèmes forestiers, par exemple. Toutefois, ces techniques ne semblent pas les plus appropriées ici. En effet, il ne s'agit pas tant de mesurer la fragmentation des paysages que d'examiner l'hypothèse de paysages de la fragmentation, au sens où les paysages urbains pourraient à la fois être issus d'éventuelles formes de dislocation des espaces et des sociétés urbaines et contribuer à produire ou accentuer ces phénomènes. De plus, les indices de fragmentation paysagère restent trop sensibles à l'échelle du découpage initial en unités spatiales de référence et à la réduction de chaque unité à des caractéristiques figées (Debinski, 2006).

La démarche retenue consiste à poursuivre l'étude paysagère et morphologique de Fort-de-France et de Port of Spain en s'appuyant d'abord sur la notion de polarisation, parce qu'elle est constamment associée dans la littérature à la celle de fragmentation, afin de tester l'hypothèse de l'existence de paysages emblématiques de la fragmentation urbaine. Le cas des enclaves urbaines sera aussi examiné.

A. Des « villes forteresses polarisées à l'extrême ? » (Davis, 1997 : 204)

Peut-on considérer, au vu de leurs formes et de leurs paysages, Fort-de-France et Port of Spain comme des « villes forteresses polarisées à l'extrême », comme Mike Davis le suggère (1997 : 204) ? La relation qu'il établit entre des divisions et oppositions de plus en plus tranchées entre territoires urbains et la polarisation sociale croissante des populations est-elle pertinente dans les contextes martiniquais et trinitadiens ?

1) Fragmentation et polarisation

Identifiée comme l'une des caractéristiques de la métropolisation (Dubresson, 2000 : 24-25), la fragmentation dans ses diverses dimensions est présentée comme un corollaire de phénomènes de polarisation sociale, pivot de nombreuses études urbaines (Mollenkopf et Castells, 1991). La métropole et, plus encore, la ville mondiale ou la « ville globale », se définissent moins par des critères de taille absolue que par les pouvoirs économiques, politiques ou culturels qu'elles concentrent. Saskia Sassen (1996) défend la thèse que, dans les « villes globales », le marché de l'emploi, hautement tertiarié, exclut les catégories intermédiaires et ne nécessite plus que les segments situés aux extrémités inférieures et supérieures de la hiérarchie professionnelle car, selon une nouvelle division du travail, les travailleurs les plus qualifiés et les mieux rémunérés ont besoin des moins qualifiés pour assurer les services de restauration, de nettoyage, de sécurité. Peter Marcuse (1989) propose l'image d'un œuf et d'un sablier pour décrire la recomposition du marché de l'emploi et de la structure sociale des grandes villes. La forme dilatée de l'œuf symbolise le fort poids des classes moyennes dans les villes, tandis que la forme concave du sablier représente l'affaiblissement absolu et relatif des groupes intermédiaires au profit des segments supérieurs et inférieurs de la hiérarchie socio-professionnelle.

De la polarisation à la fragmentation, le pas est vite franchi, même s'il l'est souvent de manière implicite. La relation entre les deux phénomènes se fonde sur l'idée que l'absence ou l'affaiblissement de groupes intermédiaires qui pouvaient contribuer à servir de lien et de passerelle d'un pôle à l'autre de la société urbaine conduit au repli sur soi des uns et des autres, inquiétés par le contact avec des groupes perçus comme « autres ». Ce repli a pour conséquence de mettre en péril le fonctionnement de la ville comme système : « si les citoyens (...) choisissent leur communauté en fonction d'affinités politiques particulières, leur sentiment de lien et d'obligation envers des unités sociales plus grandes est diminué » (Oliver, 1999 : 206)¹. Mike Davis dépeint un tableau radical et inquiétant des nouveaux paysages urbains induits par cette transformation des sociétés urbaines (Davis, 1997). Selon lui, les oppositions deviendraient de plus en plus visibles entre des paysages de la domination et de la richesse, d'une part, et des paysages de l'exclusion et de la pauvreté, d'autre part. Les contrastes socio-spatiaux se transformeraient ainsi en antagonismes et véritables guerres urbaines. Le processus s'accompagnerait de la rupture des liens entre espaces par la mise en place de stratégies urbanistiques et architecturales de fermeture et de privatisation.

Les paysages et les formes de Fort-de-France et de Port of Spain se prêtent-ils à une analyse en termes d'oppositions richesse/pauvreté, intégration/exclusion, domination/

¹“if citizens(...) choose their community based on particular policy preferences, their sense of connection and obligation to larger social units is diminished” (Oliver, 1999: 206).

subordination ? Sur le plan morphologique, un clivage essentiel conforte dans un premier temps une telle lecture : celui qui oppose les espaces répondant au plan en damier, et les autres. L'irrégularité de la trame viaire des quartiers informels, combinée à une forte densité du bâti (en particulier en Martinique), contraste avec les densités plus lâches et la régularité du plan en damier des centres historiques immédiatement attenants. Mais l'expérience sensible de la rue oblige rapidement à nuancer ce regard dichotomique sur les paysages. D'abord, parce qu'à Fort-de-France seuls le centre historique et son prolongement immédiat suivent pleinement un modèle de grille : l'organisation viaire seule n'est donc pas un critère suffisant ni nécessaire pour opposer des paysages de la richesse et de l'inclusion à des paysages de la pauvreté et de l'exclusion. Le quartier des Terres Sainville, dans le prolongement immédiat du centre historique, obéit à une logique de grille et pourtant l'aspect ancien et dégradé de nombreuses façades oblige à infirmer l'hypothèse d'une coïncidence simple entre trame urbaine et positionnement socio-économique. A Port of Spain, le lotissement de Beetham Gardens, pris en sandwich entre la Bus Priority Route et la Beetham Highway, offre un autre contre-exemple. Il ne s'agit pas d'un « bidonville » comme ceux qui illustrent la couverture de l'édition française de *Planet of Slums* (Davis, 2006)² : un entassement de constructions frêles et précaires, densément accrochées les unes aux autres sur une pente improbable. Ici, au contraire, des maisons individuelles de couleur pastel, entourées de jardins ; des rues parfaitement rectilignes et orthogonales. C'est le canal nauséabond de boue stagnante, ponctuée de nappes bleuâtres, qui permet de penser que la population riveraine ne fait pas partie des mieux loties. Les travaux récents sur la « justice environnementale » pointent des corrélations entre « inégalités sociales et écologiques » (Moreau et Gardin, 2010). Ici, l'insalubrité apparente, associée à la proximité avec la décharge d'ordures et la mangrove, oblige à ranger ce paysage résidentiel, au demeurant très organisé, dans une catégorie de « paysages urbains de la pauvreté ».

Dans sa *Morphologie sociale* (1938), Maurice Halbwachs attire l'attention sur le fait que « dans chaque région, dans chaque ville, dans chaque quartier, certaines classes prédominent : elles mettent en quelque sorte leur marque sur la partie du sol où elles résident, si bien qu'en traversant un pays on reconnaît à l'aspect des lieux et des hommes s'il est riche, effacé, misérable, de même que, dans une grande ville, se distinguent à l'œil les quartiers riches et les quartiers pauvres » (Halbwachs, 1970 [1938] : 43-44). Comment donc reconnaître les paysages de la richesse et de la pauvreté à Port of Spain et à Fort-de-France ?

² La couverture de l'édition de poche de l'ouvrage en 2007 franchit un pas de plus dans le catastrophisme : l'image représente un entassement fumant et glauque de planches et de tôles comme ravagées par un récent cataclysme, entre lesquelles on discerne quelques silhouettes fantomatiques.

2) A Fort-de-France et Port of Spain : des paysages résidentiels très contrastés

L'approche par les extrêmes se justifie d'autant plus dans le contexte du fait urbain caribéen que celui-ci a connu dans la seconde moitié du XXe siècle une urbanisation rapide et intense conduisant à l'édification de quartiers d'habitat non planifié sur les bordures immédiates des centres historiques (Potter, 2000). La proximité et le contact entre la ville formelle coloniale, organisée, équipée, et la ville informelle non planifiée produit des contrastes paysagers très saisissants (chap. 1), comme le montrent ces deux photographies de Port of Spain.



Photo 1 : Entrée de Port of Spain par la Beetham Highway, juillet 2007.



Photo 2 : Sur ce cliché pris depuis les collines de Laventille, sur la rive est de la rivière Saint Ann's, figurent au premier plan des logements en tôle qui contrastent avec la ville en ciment et béton, en contrebas, nov. 2006. Le « balcon urbain » officiel du fort George, plus loin au nord-ouest de la ville, ne permet pas de distinguer ces disparités socio-spatiales (chap. 1).

La Beetham Highway, principale voie d'accès à Port of Spain par le sud, traverse des quartiers dont la pauvreté ressort d'autant plus brutalement que les tours modernes du *Central Business District* sont déjà en vue et que la route est constamment embouteillée de puissantes voitures américaines et japonaises (photo 1). Prise depuis les collines de Laventille, un célèbre quartier pauvre non planifié qui domine la capitale, la seconde photographie illustre également un face à face radical entre deux mondes urbains opposés. Au premier plan, se trouvent les maisons de bois et de tôles édifiées sans permis ni planification. Elles dominent la ville formelle, son plan en damier et les tours de bureaux en construction sur le front de mer. Cela permet d'ores et déjà de proposer quelques critères d'identification de paysages selon leur degré relatif de richesse ou de pauvreté, en fonction de l'état du bâti (type et qualité des matériaux, âge des constructions, entretien), du niveau d'équipement individuel et collectif (mobiliers urbains, éclairage des rues, piscines...), de l'agencement urbanistique général, du degré de propreté ou encore de la présence de signes de pouvoir politique, économique ou culturel (bâtiments officiels, bureaux, théâtres...). Certains éléments sont significatifs par leur présence, d'autres par leur absence. Ainsi, le critère « routes goudronnées » ne devient pertinent qu'après avoir constaté que certaines routes ne l'étaient pas, tout au moins dans le quartier de Sea Lots à Port of Spain. Ce qui importe le plus ne tient pas tant au fait que les routes soient goudronnées, ce qui est la situation la plus répandue, mais au fait qu'elles ne le soient pas toutes, ce qui devient alors un indice de pauvreté ou de défaillance des équipements. Les paysages de la richesse ou de la pauvreté ne sont pas identifiables en soi, mais par comparaison avec les paysages environnants. Par conséquent, ils ne partagent pas nécessairement les mêmes caractéristiques dans les deux villes.

On peut ainsi mettre en opposition deux types extrêmes de paysages résidentiels : ceux des quartiers pauvres non planifiés (photos 3 et 5 ci-dessous) et ceux des quartiers favorisés (photos 4 et 6).



Photo 3 : Sea Lots et la rivière Saint-Ann's (POS), 2007.



Photo 4 : les résidences fermées et le centre commercial de Westmoorings (POS), 2007.

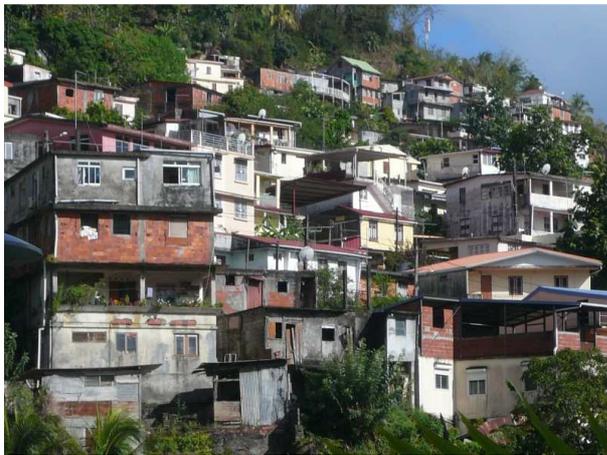


Photo 5 : habitat pauvre non planifié à Trénelle (FDF), 2007.



Photo 6 : ensemble résidentiel à Didier (FDF), 2007.

Les deux photographies de gauche représentent des quartiers d'habitat spontané, situés sur le pôle inférieur du spectre socio-économique résidentiel des deux villes. Les matériaux de construction sont composites (bois, tôles, ciment), reflet du caractère précaire et spontané des habitations, édifiées par étapes au gré des aléas financiers des ménages ; une partie des maisons reste inachevée. Une deuxième caractéristique de ces paysages résidentiels défavorisés tient à leurs conditions environnementales très contraignantes : les rives de la rivière Saint Ann's (photo 3) ne sont pas consolidées et sont vulnérables aux inondations. La pollution de l'eau, en aval d'une région fortement urbanisée et industrialisée et dans un quartier dépourvu de réseau d'évacuation des eaux usées, ne fait aucun doute. La forte pente sur laquelle sont amoncelées les maisons de Trénelle (photo 5) témoigne également d'une relégation géographique sur des marges urbaines peu hospitalières. Combinés, ces éléments produisent un paysage urbain qu'on peut qualifier de défavorisé, mais pas de totalement misérable, comme le laissent penser les paraboles et antennes de télévision. Des réseaux

d'électricité et de téléphone apparents indiquent que, même si les équipements sont défectueux, ils ne sont pas inexistantes. Les maisons, durcies, désormais constituées de parpaings et de briques, ont largement dépassé le stade de la cabane de planches et de tôles qu'elles étaient à l'origine. Un tel paysage dénote donc une amélioration des conditions matérielles d'existence des habitants, même si celles-ci posent toujours la question de l'habitat digne sur lequel on reviendra dans le chapitre 4.

Ces paysages résidentiels de la pauvreté et de la relégation se caractérisent avant tout par une grande variété interne, par la coexistence de matériaux hétéroclites, par les défaillances des équipements et services urbains en réseaux et par l'absence de plan d'aménagement clairement lisible. Le paysage martiniquais se différencie du paysage trinitarien par une plus forte densité du bâti, qu'on peut attribuer à la pression foncière intense exercée dans un espace beaucoup plus petit. La densité devient dans ce cas un critère essentiel : certaines maisons prises individuellement sont semblables à celles de quartiers formels. L'échelle d'observation est donc pleinement en compte. Au niveau de la construction individuelle, les intentions esthétiques et paysagères ne sont pas rares, ce qui invalide la proposition de Roger Brunet selon laquelle l'association entre « paysage » et « pauvreté » pose problème au sens où le paysage requiert une certaine intentionnalité de la part des acteurs qui le produisent et le regardent, ce que ne permettraient pas les contraintes imposées par la pauvreté (Brunet et al, 1992 : 374). Le sociologue anglais Richard Hoggart, dans son étude sur les classes populaires en Angleterre, recourt cependant au paysage comme grille d'analyse pour comprendre non seulement le rapport du groupe social qu'il étudie à l'espace, mais aussi son fonctionnement général. Il remarque ainsi que ce qui peut apparaître aux yeux de celui qui « n'y a pas été élevé » comme un assemblage monotone de bâtisses de médiocre qualité, dénué de signification, devient pour « celui qui y a toujours vécu » (Hoggart, 1970 : 98) un véritable paysage différencié et pleinement signifiant.

Il est paradoxalement plus délicat de définir un archétype de paysage de la richesse : les quartiers d'affaires, les zones touristiques, certaines portions des faubourgs résidentiels proches des centres historiques, les lotissements neufs de standing composent autant de paysages qu'on pourrait qualifier de la sorte.

A Port of Spain, certains quartiers résidentiels, par leur caractère rutilant, leur architecture et esthétique d'inspiration américaine, correspondent à des paysages situés aux antipodes de ceux des quartiers informels. La photo 4, de Westmoorings, au nord-ouest du centre ville, en est la preuve. La vue depuis une hauteur (Fort George) met en évidence le caractère privilégié du quartier et de ses résidents. Le site a été soigneusement choisi : à l'ouest de la ville, c'est-à-dire le plus loin possible des quartiers pauvres de l'est de Port of Spain, entre la mer et l'Audrey Jeffers Highway qui permet de rejoindre le centre ville en une

dizaine de minutes. Tout indique que le quartier entier est conçu dès l'origine pour une population aisée (le bâtiment gris allongé, au deuxième plan à droite, est le plus luxueux centre commercial de Trinidad ; juste à sa gauche se trouve l'un des plus grands hypermarchés du pays), motorisée (parkings, proximité d'un axe routier important) et sensible aux standards internationaux en matière de confort et de logement (appareils de climatisation, vue sur la mer pour les habitants des tours, villas avec piscines, petit port de plaisance). Les matériaux et les couleurs sont harmonisés, l'élément minéral domine, la végétation est purement décorative : le profil socio-économique élevé des habitants peut être lu dans le paysage. Les sociologues Pinçon et Pinçon-Charlot ont souligné l'importance et la signification sociale des pratiques spatiales des groupes les plus favorisés, via leurs mobilités et le choix de leur(s) lieu(x) de résidence. Ils cherchent à marquer ostensiblement leur inscription dans un lieu donné, notamment par le biais de mises en scène paysagères (architecture bourgeoise, hauteur et volume du bâti, qualité des matériaux, ornements des façades). Le paysage résidentiel produit ne se limite pas à un simple reflet du statut social des habitants, mais il participe pleinement à l'actualisation et la reproduction de ce statut (Pinçon et Pinçon-Charlot, 1989). Les travaux de Duncan sur les liens entre paysage et pouvoir se fondent sur une idée similaire : les paysages, en tant que systèmes de signification, jouent un rôle dans la pratique sociale et politique et prêtent « un support conceptuel à la légitimation de la structure politique de la société »³ (Duncan, 1990 : 6).

Mais cette approche pose problème en Martinique. Les élites traditionnelles issues du système de la plantation restent attachées au monde rural et sont peu implantées en ville où elles laissent une empreinte paysagère limitée. Il existe bien entendu des quartiers plus privilégiés que d'autres à Fort-de-France, à l'ouest du centre historique, sur les hauteurs de Clairière, Cluny et Didier. Les signes de grande richesse pour un observateur extérieur n'ont cependant rien d'évident, les maisons les plus cossues étant souvent dissimulées par le relief et la végétation, sans que des murs épais et des portails massifs n'attirent l'attention sur leur présence comme c'est le cas à Port of Spain dans les quartiers de Federation Park, Ellerslie Park ou dans les résidences de standing plus récentes. Un indice cependant tient à la construction, dans ces quartiers prestigieux, de lotissements qui se distinguent de ceux de Port of Spain par leur taille souvent limitée (un ou deux bâtiments, trois ou quatre étages), et un soin particulier accordé à l'aspect architectural (photo 6). On peut en effet émettre l'hypothèse que le prestige de l'adresse a joué pour beaucoup dans le calcul des promoteurs immobiliers qui, semble-t-il, prennent en compte cette rente de situation et d'image pour renforcer le caractère de standing de leurs résidences et sans doute justifier un prix plus élevé.

³ *“conceptual support to the process of legitimizing the political structure of the society”* (Duncan, 1990: 6).

Avec un peu de distance, les tours H.L.M. neuves et colorées de la Pointe Simon et de Texaco, sur le front de mer de Fort-de-France, ressemblent à s'y méprendre aux tours luxueuses de Westmoorings (photo 4). Mais là, il s'agit de logements sociaux et un examen plus rapproché permet de les différencier des tours de Westmoorings : pas de portail ni de clôtures mais un simple interphone ; pas de centre commercial luxueux à proximité mais un supermarché *hard discount* ; pas non plus de pontons pour amarrer des voiliers mais, au pied de l'immeuble de Texaco, une chèvre attachée à un piquet sur la pelouse et quelques petits bateaux de pêcheurs. Comme en Amérique latine, les tours résidentielles de Trinidad bénéficient d'un certain prestige et sont plus courues par les populations aisées avides de distinction sociale que par les classes moyennes et populaires. A l'inverse, en Martinique, la tour résidentielle n'exerce pas de fascination particulière sur les Martiniquais, qui ont pour référentiel la stigmatisation des grands ensembles de logements sociaux des banlieues des grandes villes françaises. Ceux qui le peuvent privilégient les maisons individuelles (Martouzet, 2001 : 142).

B. Les enclaves urbaines, autre facette de la fragmentation ?

L'enclave constitue une deuxième manifestation de possibles paysages de la fragmentation urbaine. L'expression d'enclave urbaine circule en effet abondamment dans la littérature, parallèlement à celle de ghetto, les deux étant traitées comme des formes ultimes de polarisation des espaces urbains. La littérature scientifique de langue anglaise établit une distinction entre les deux termes en fonction du profil des populations concernées et du caractère délibéré ou au contraire subi de l'enclavement. L'« enclave » se réfère aux espaces rassemblant des populations homogènes choisissant délibérément de vivre ensemble dans un espace donné, les maintenant à l'écart des « autres », tandis que le terme de « ghetto »⁴ désigne les lieux de concentration de populations démunies économiquement, socialement, culturellement, reléguées dans des espaces spécifiques dont elles pourraient difficilement s'échapper (Varady, 2005). La définition recoupe donc à la fois une dimension sociale, au sens d'une forte ségrégation entre groupes, et une dimension morphologique, puisqu'elle met l'accent sur une accessibilité restreinte, voulue dans un cas, subie dans l'autre. Si l'on accepte ces définitions, il devient aisé d'identifier enclaves et ghettos dans les paysages : les ghettos correspondraient aux paysages résidentiels de la pauvreté s'ils se différencient fortement des paysages environnants et si une mauvaise desserte par les réseaux de transport accentue des

⁴ Les chercheurs anglophones se montrent traditionnellement moins réservés que leurs homologues francophones pour recourir au terme de ghetto dans des contextes géographiques et historiques très éloignés de ceux dans lesquels le concept a été forgé.

problèmes d'accès à la ville. Les quartiers informels de Trénelle-Citron et Volga-Plage à Fort-de-France ou Laventille et Sea Lots à Port of Spain, situés sur des pentes abruptes ou entre la mer et des installations portuaires et industrielles, sont conformes à ces critères.

Quant aux enclaves, elles connaîtraient leur aspect le plus abouti sous la forme de *gated communities*, ces résidences conçues sur le mode de la fermeture et de la surveillance. Elles marquent fortement les paysages urbains de Port of Spain, en particulier à l'ouest de l'agglomération, comme à Westmoorings (photo 4), mais pas uniquement. Les chantiers de lotissements sont nombreux dans les vallées de Diego Martin et de Maraval, et l'on observe que les murs et le portail sont les premiers éléments mis en place, ce qui montre que les *gated communities* sont devenues un produit immobilier incontournable à Trinidad, tandis que ce type d'enclave résidentielle de standing ne caractérise pas les paysages de Fort-de-France. Comme on l'a montré dans le chapitre précédent, les formes de fermeture résidentielle y sont plus discrètes et souvent individuelles (interphone ou portail automatique à l'entrée des ensembles résidentiels, qui sont de taille modérée et sans services annexes).

Les paysages de Fort-de-France et de Port of Spain font ressortir bon nombre de formes urbaines enclavées, qui ne correspondent ni à des « ghettos dorés » ni à des « ghettos » tout court, ce qui oblige à prendre des distances avec cette approche à nouveau dichotomique des formes et des paysages urbains. Aux Antilles en particulier, les contraintes de la topographie présentent un obstacle permanent à l'accessibilité et les fréquentes situations d'enclavement ne sont en rien exclusives de certaines catégories de la population. L'enclavement touche en effet des quartiers résidentiels intermédiaires, tels que Dillon à Fort-de-France, circonscrit par la rivière Monsieur, la mer et l'autoroute. S'ils ne disposent pas d'une voiture, les habitants sont contraints de faire un grand détour pour rejoindre le supermarché et les commerces situés de l'autre côté des embranchements de la rocade. Le quartier de Terreville à Schœlcher, au nord de Fort-de-France, n'est accessible que par une route principale et il est formé d'un agglomérat de constructions qui, d'en bas ou depuis une autre colline, crée dans le paysage l'effet d'un îlot perdu au milieu de la verdure. Le même constat s'impose pour le quartier de fort George, à Port of Spain, dont les constructions grimpent le long d'une petite route qui seule les met en relation avec l'extérieur.

Ces exemples soulignent le décalage entre les notions d'enclave et d'enclavement : l'enclave désigne un territoire « entièrement situé à l'intérieur d'un autre » qui « opère de façon autonome par rapport à son environnement immédiat, mais en relation suivie avec un partenaire extérieur » (Brunet et al, 1992 : 184), tandis que la notion d'enclavement s'applique à tout espace mal relié aux réseaux de transport. Les enclaves résidentielles de Westmoorings, à Trinidad, situées le long d'un axe routier majeur, se caractérisent par une porosité sélective et les résidents ne subissent pas de problèmes d'enclavement. Le cas de

Terreville, mentionné ci-dessus, montre que les deux notions peuvent se rejoindre, comme le suggèrent les réactions mitigées d'habitants avec lesquels j'ai discuté de manière informelle lors du travail de terrain. Au lieu de se réjouir d'un projet de désenclavement du quartier, par la construction d'une seconde voie indispensable pour assurer l'accès des secours en cas de besoin, certains envisageaient avec inquiétude les conséquences qu'une meilleure accessibilité pourrait avoir sur leur tranquillité et l'entre-soi auquel ils étaient habitués.

Pour saisir les phénomènes d'enclaves urbaines, il convient d'élargir l'analyse hors du strict champ résidentiel. La grande diversité des fermetures dans les paysages a été mise en évidence plus haut. Elles sont de forme et de nature multiples - naturelle, construite, volontaire ou subie, matérielle ou virtuelle. Par conséquent, les formes d'enclaves qui leur sont liées sont tout aussi variées. Il est possible de distinguer deux grandes catégories d'enclaves urbaines : outre les enclaves résidentielles abordées plus haut, qui peuvent être soit choisies, délibérées, plus ou moins poreuses, soit subies (dans le cas des quartiers pauvres stigmatisés et souvent enclavés en termes d'accessibilité), interviennent également les enclaves fonctionnelles, dont l'accès est restreint et strictement réglementé pour des raisons de logistique ou de sécurité (zones portuaires et militaires, prisons, ambassades, aéroports, usines...). Mais le caractère enclavé de formes d'habitat de plus en plus répandues est-il en soi suffisant pour appuyer les thèses d'une incidence accrue de la fermeture dans les territoires ? Ce n'est pas sûr. L'enclave, polymorphe, n'est pas un phénomène nouveau (Marcuse, 1993). Par ailleurs, l'enclavement n'est pas spécifique des quartiers situés aux pôles de la hiérarchie sociale.

C. Une lecture pertinente des paysages urbains ?

Les phénomènes de polarisation et d'enclave résidentielle se rejoignent dans les discours. Ils reviennent à opposer, à des échelles variées (soit de parties de la ville tout entière, soit de zones de logement ponctuelles) deux uniques types de paysages urbains qui incarneraient la richesse et l'inclusion d'un côté, la pauvreté et l'exclusion de l'autre. Certes, certains paysages paraissent emblématiques des contrastes de richesse et des rapports d'inclusion-exclusion dans les espaces urbains. Mais la démarche qui a permis de les identifier est biaisée dès le départ : les paysages ont en effet été sélectionnés parce qu'ils symbolisaient des segments opposés de la société urbaine, en ignorant délibérément tous les paysages intermédiaires, et sans démontrer la nature originale et nouvelle de ces contrastes paysagers.

Mike Davis, dans le but de faire réagir par un discours très tranché, met ainsi l'accent uniquement sur des ghettos dorés d'une opulence extrême, les « cellules fortifiées de la

société d'abondance » (1997 : 204), qu'il oppose à des quartiers d'exclus accumulant tous les problèmes envisageables, définis comme des « espaces de la terreur où la police mène une guerre contre des pauvres criminalisés » (id. : 204). Il suggère que les relations entre les deux pôles s'organisent uniquement sur le mode de l'évitement, de la peur et du conflit. Sa perspective contraste fortement avec celle de géographes anglophones qui, dans les années 1970-1980, s'intéressaient aux « *ordinary* » ou « *vernacular landscapes* » (Meinig et Jackson, 1979 ; Jackson, 1984), dans le but de produire un discours scientifique prenant pour objet non pas des phénomènes exceptionnels ou des groupes de populations spécifiques, mais se fondant sur l'expérience quotidienne du plus grand nombre. Plutôt que d'étudier si ces espaces et ces paysages sont affectés par des phénomènes de fragmentation interne de divisions, de fermetures, Davis postule implicitement leur disparition et les évacue de son discours. La radicalité de sa position suscite de nombreuses réserves, mais elle est emblématique d'un courant prédominant dans les études urbaines, qui a pris acte de l'affaiblissement des classes moyennes dans les grandes villes et s'articule autour de dialectiques très riches/très pauvres, inclus/exclus : « l'un des phénomènes sociaux sur lesquels se fonde l'interprétation de la postmodernité urbaine, c'est la polarisation sociale – l'émergence d'une distinction entre les possédants et ceux qui n'ont rien, définie plus largement (au-delà de la classe) et fortement marquée » (Jacobs, trad. Hancock, in Staszak, 2001 : 111). C'est également la perspective de Sharon Zukin, proche de la géographie radicale, pour qui le paysage « englobe le panorama entier de ce que l'on voit : à la fois le paysage des puissants – cathédrales, usines et gratte-ciel et le paysage vernaculaire subordonné, résistant ou expressif des sans pouvoir – chapelles de village, bidonville et logements »⁵ (Zukin, 1991 : 16). Il est intéressant de noter que Zukin envisage d'emblée comme « sans pouvoir » tout ce et ceux qui ne correspondent pas aux niveaux les plus élevés du pouvoir.

Ce mode d'appréhension des sociétés et de leurs espaces affecte directement la compréhension des paysages urbains, puisque l'on y repère d'abord ce que l'on y a projeté à l'avance, en l'occurrence des preuves de fossés sociaux grandissants : « chaque type de paysage dépend de l'autre. Notre capacité à consommer repose sur « leurs » bas salaires et les conditions misérables qui existent ailleurs »⁶ (Mitchell, 2000 : 140). A l'inverse, Philippe Gervais-Lambony ouvre son étude comparée de Lomé et Harare sur une analyse des paysages de la centralité. La centralité se rapporte à des questions de pouvoir et de domination, que

⁵ « *it connotes the entire panorama of what we see : both the landscape of the powerful – cathedrals, factories, and skyscrapers- and the subordinate, resistant, or expressive vernacular of the powerless- village chapels, shantytowns, and tenements* » (Zukin, 1991: 16)

⁶ « *each sort of landscape depends on the other. Our ability to consume is predicated on « their » low wages and the miserable conditions that exist elsewhere* » (Mitchell, 2000: 140)

posent également les notions de polarisation et de fragmentation. Mais ici elle sert surtout à construire une étude de l'urbanité des deux capitales, c'est-à-dire ce qui en fait des villes et non pas ce qui les défait (Gervais-Lambony, 1994). On peut donc se demander si l'accent mis sur la polarisation et sa dimension paysagère correspond à un véritable changement de réalité, ou plutôt à un changement de paradigme scientifique. Chris Hamnett estime en effet que la notion de polarisation, victime de son succès, est abusivement utilisée dans la littérature sans être systématiquement soumise à l'épreuve des faits (Hamnett, 1997). Il remarque que la notion n'est pas prise comme hypothèse de travail, comme elle devrait l'être, mais est le plus souvent admise comme un fait acquis, d'autant plus facilement qu'elle s'inscrit dans une longue tradition d'appréhension de la société sur le mode binaire, en particulier au Royaume-Uni et dans le monde anglophone⁷. Robert Kloosterman (1997) montre dans son sillage, à travers l'exemple d'Amsterdam, que la prudence s'impose avant de postuler que la polarisation est un fait universel. Ces réserves sur la notion de la polarisation marquent le débat qui a opposé au tournant des années 1980-1990 les partisans de la thèse des « *divided cities* » (par exemple, Marcuse, 1989 ; Fainstein, Gordon et Harloe, 1992) et les tenants de la thèse de la « *dual city* » (Mollenkopf et Castells, 1991). Les premiers soutiennent l'idée que les processus de divisions affectant les espaces urbains ne peuvent être réduits à une analyse univoque en termes de bipartition ou de tripartition des espaces et des sociétés.

Les cas de Fort-de-France et de Port of Spain illustrent bien les limites d'une approche étroitement binaire : d'une part, n'étudier que les paysages de la richesse et de la pauvreté revient à s'imposer des œillères interdisant de considérer la variété des situations intermédiaires, de questionner les hiérarchisations et d'évaluer l'importance relative des enclaves ou des ghettos à l'intérieur des ensembles urbains. La démarche permet néanmoins de mettre en évidence de profonds contrastes socio-spatiaux. Elle souligne le fait que les paysages résidentiels associés aux fragments supérieurs et inférieurs des sociétés urbaines sont distincts, et qu'au-delà du désordre paysager décrit plus haut, il est possible de déceler, à partir des paysages et des formes, une certaine organisation socio-spatiale dans les territoires urbains. Celle-ci se caractérise dans les deux villes par un gradient ouest-est, les quartiers privilégiés se situant à l'ouest, ainsi que par l'existence de quartiers d'habitat pauvre non planifié sur les marges immédiates des centres historiques, sur les pentes et les rivages. L'approche par les extrêmes trouve donc, au-delà de ses limites, une justification, mais dans

⁷ Cf. par exemple l'année 1845 qui voit à la fois la publication de *Sybil ou les deux nations* par Benjamin Disraeli, qui deviendra premier ministre conservateur du Royaume-Uni, et la parution de *La Situation de la classe laborieuse en Angleterre*, où Frederick Engels souligne aussi le fossé qui sépare l'univers de la classe laborieuse de celui de la bourgeoisie.

quelle mesure est-elle significative de phénomènes de divisions en cours et non simplement des héritages de l'histoire de l'urbanisation des deux villes ?

II. Différenciations socio-spatiales dans les territoires urbains

L'étude quantitative des données de recensement constitue un premier outil pour faire ressortir la concordance ou non entre les formes, les paysages et la structure sociale des populations urbaines. L'hétérogénéité des statistiques récoltées en Martinique et à Trinidad a rendu nécessaire un important travail de mise en forme des données et de sélection des variables⁸, qu'il conviendra d'abord d'explicitier. Puis les logiques d'organisation socio-spatiale mises en évidence par une analyse par composante principale seront confrontées aux observations faites jusqu'ici.

A. Méthodologie

1) Délimiter l'espace d'étude

La délimitation spatiale de l'étude statistique est délicate puisqu'elle détermine pour une grande part les résultats du traitement des données et donc les conclusions finales (Fotheringham, Brunson et Charlton, 2000 : 237-240). La question devient plus épineuse encore dans le cas d'une étude comparative impliquant des Etats différents : les maillages administratifs et statistiques n'obéissent pas aux mêmes logiques et il faut pouvoir justifier une délimitation non seulement cohérente par rapport aux questions posées, mais aussi cohérente par rapport à l'autre espace de la comparaison.

La question de la délimitation de Fort-de-France et de son agglomération est vite résolue en Martinique. Comme tout territoire français, la Martinique est intégralement divisée en communes, lesquelles sont regroupées en cantons, départements et régions⁹. Ces divisions administratives servent généralement de support aux traitements statistiques et sont reprises par les recensements généraux de population. Elles correspondent en outre à une structuration très profonde du territoire, sur le plan des politiques et des représentations de l'espace, ce qui les rend pertinentes pour une grande partie des études géographiques. On reprendra ici la délimitation de Denis Martouzet (2001) qui propose de considérer comme agglomération la ville centre et trois de ses communes limitrophes : Schœlcher, Saint-Joseph et le Lamentin. Il

⁸ Remerciements particuliers à tous ceux qui m'ont aidée à obtenir et traiter les données statistiques et cartographiques: Mirna Safi, Sid-Ahmed Souiah, Roger Roberge, Didier Moullet, Catherine Weekes, Jassodra Ramlokhan, Eko Budi. Je remercie également Jean-Claude Raynal pour sa relecture critique de cette partie.

⁹ La Martinique présente la particularité d'être une région monodépartementale.

se démarque en ce sens des critères de définition de l'INSEE qui obligent, du fait d'une interruption de la continuité du bâti sur plus de 200 m au moment du recensement de 1999, à exclure de l'agglomération la commune du Lamentin, où se situent l'aéroport et des zones industrielles et commerciales, en dépit de ses liens fonctionnels étroits avec la capitale (Martouzet, 2001 : 19). La création de la Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (CACEM) en 2000, qui associe les mêmes quatre communes (chap. 3), conforte son argumentation.

A Trinidad et Tobago, il est plus difficile de s'appuyer sur le maillage administratif et statistique pour proposer une délimitation de l'agglomération de Port of Spain. Le territoire est divisé en une quinzaine de *municipalities* (aussi appelées *municipal corporations*), très hétérogènes en termes de surface et de population. Port of Spain et San Fernando sont les deux seules *municipalities* ayant le titre de *city*. Chaguanas, Arima et Point Fortin ont celui de *borough*. Le reste du territoire est partagé en neuf *regional corporations*, tandis que l'île de Tobago dispose d'un statut original avec sa propre assemblée. Le *Central Statistical Office*, l'organisme public en charge de l'information statistique, collecte et publie les données agglomérées en fonction de ces divisions administratives, pas nécessairement pertinentes dans le cadre d'une étude urbaine. Ce découpage administratif ne correspond pas à des échelons de gestion territoriale : les politiques de planification et d'aménagement relèvent en effet principalement du Ministry of Planning qui ne fonde pas systématiquement ses études ni ses règlements sur les limites administratives locales (chap. 3). De plus, « les régions d'aménagement correspondent d'abord aux aires de responsabilité des autorités locales mais elles incluent des modifications mineures en fonction de la topographie, de la localisation du peuplement ou de l'accessibilité¹⁰ » (GOTT, 1975.a : 30) : une certaine souplesse vis-à-vis des délimitations administratives est posée d'emblée, au nom de la cohérence des politiques de planification. Les régions sur lesquelles se sont appuyés les plans d'aménagement régionaux produits dans les années 1970 n'existent plus en tant que telles, puisqu'une réforme des divisions administratives en 1990 a remplacé les huit *counties* (anciennes divisions administratives) de Trinidad par le découpage actuel en une quinzaine de *municipal corporations*, aux frontières totalement différentes. En outre, les *local governments* utilisent peu les pouvoirs dont ils disposent en théorie en matière d'action territoriale (chapitre 3).

La question devient particulièrement délicate quand il s'agit d'étudier Port of Spain, dont les limites administratives sont très restrictives. A l'instar de la *City* dans la métropole londonienne, la *City* de Port of Spain représente peu de chose avec ses 3,65 km² et ses 37 000 habitants (CSO, 2012) dans une conurbation qui en compte entre 250 000 et 600 000 âmes,

¹⁰ « *Planning regions are based primarily on areas of local authority responsibility but include minor modifications to meet requirements of topography, settlement location or accessibility* » (GOTT, 1975.a)

selon les estimations. La largeur même de cette fourchette de population illustre le caractère problématique de la délimitation de l'agglomération ou de la conurbation. Depuis la disparition du *county* de Saint George, aucune limite administrative ne suit, même approximativement, les contours de ce corridor très urbanisé, réparti sur trois *regions* et un *borough* de part et d'autre de la *city* de Port of Spain. Ces entités sont en partie occupées par les banlieues de Port of Spain mais aussi par des espaces quasiment non urbanisés sur les hauteurs boisées de la Northern Range ou de la côte nord de Trinidad, y compris des îles presque désertes situées au large de l'ancienne base militaire américaine de Chaguaramas. Les considérer comme limites de référence pour étudier des dynamiques urbaines n'a donc rien d'évident, et il a été décidé de prendre en compte Port of Spain et ses deux régions limitrophes ajustées, San Juan Laventille à l'est et Diego Martin à l'ouest, qui, même si l'ensemble de leurs territoires ne sont pas urbanisés, abritent les banlieues immédiates de la capitale et forment le cœur du « corridor urbain » de Trinidad. Ont été éliminées la zone portuaire de Port of Spain (9 habitants), à cause de sa population extrêmement faible qui rendrait non significatif tout calcul, ainsi que les marges rurales de la région de Diego Martin et celle de San Juan Laventille.

2) Biais liés au maillage intra-urbain

Dans le cas martiniquais, on dispose des données infra-communales de l'INSEE à l'échelle des IRIS d'habitat¹¹, définis comme « un ensemble d'îlots contigus (...) dont la population se situe entre 1 800 et 5 000 habitants ; ils sont homogènes quant au type d'habitat »¹². Les critères de définition des IRIS visent donc à créer des unités statistiques cohérentes partageant des caractéristiques communes et voisines en taille. La commune de Fort-de-France est divisée en trente-huit IRIS, dont la population moyenne est de 2 363 personnes. Les effectifs des IRIS varient entre 1 300, pour Grosse-Roche Citron (un quartier pauvre non planifié) et 5 006 pour la Meynard-Jambette, quartier dortoir situé à la limite de Saint-Joseph près de l'axe Fort-de-France/le Lamentin, transfiguré depuis les années 1980-1990 par de grandes opérations immobilières et la construction de nombreux logements collectifs¹³. En tout, l'agglomération est divisée en soixante-quatre IRIS, dont la population moyenne s'élève à 2624,38 personnes.

¹¹ Ilots Regroupés pour l'Information Statistique, initialement IRIS-2000.

¹² <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/iris.htm> consulté le 02/11/13.

¹³ Plus de deux tiers des logements ont été construits après 1990 (INSEE, 2007).

Les quatorze *communities* de Port of Spain regroupent des populations de taille beaucoup plus diverse¹⁴ : de 9 habitants (Port of Spain Port Area¹⁵) à 9 748 (East Port of Spain), avec une moyenne de 2 711,79 et un écart-type très élevé de 3 227,06. Les écarts de taille entre *communities* s'accroissent encore si l'on prend aussi en compte les deux *regions* limitrophes de Port of Spain : la *community* la plus peuplée rassemble 15 366 habitants (Morvant, dans la *region* de San-Juan Laventille). Cette grande variété illustre le fait que le critère de la taille n'a pas été le souci premier dans la délimitation des *communities* comme base de l'information statistique. Le choix même du terme de *community* pour désigner ces *enumeration districts* (subdivisions statistiques de référence) montre que les délimitations retenues aspirent à s'appuyer sur des divisions vernaculaires et historiques des espaces, représentant des repères pour la population, selon les employés du *Central Statistical Office* interrogés à ce sujet, qui, cependant, n'étaient pas en mesure de donner plus d'explications. Ce parti pris présente autant d'avantages que d'inconvénients. Les *communities* statistiques coïncident bien avec les quartiers dont les noms sont indiqués sur les plans et que mentionnent les habitants pour se repérer, ce qui leur donne une certaine légitimité et une consistance réelle dans les représentations. Mais les informations concernant la variété interne des plus grandes de ces *communities* sont perdues ; de plus, la grande hétérogénéité des *communities*, en termes de poids démographique, représente un biais statistique important (Vant, 1983 : 97). Par ailleurs, ce mode de délimitation se révèle très sensible à la subjectivité des statisticiens et il semble refléter lourdement les représentations de la ville des élites locales. L'information statistique est en effet bien plus détaillée pour certains quartiers huppés, lieux de résidence des élites politiques et économiques, tels que Federation Park (256 habitants) ou Ellerslie Park (275 habitants). A l'inverse, à l'autre extrémité du spectre socio-résidentiel, Laventille constitue une maille statistique unique agglomérant plus de 15 000 personnes, semble-t-il posée d'emblée comme un bloc indifférencié ou sans importance. L'*East Port of Spain Development Company*, agence en charge du développement des quartiers en difficulté de l'est de la ville (chap. 4), est ainsi tenue de produire ses propres données à des échelles plus fines pour saisir la diversité des situations internes et mettre en évidence des micro-géographies dont la connaissance est nécessaire à la mise en place de projets adaptés aux réalités et aux besoins locaux.

¹⁴ Les données infra-communales qui m'ont été communiquées par les services nationaux de la statistique à Port of Spain, utilisées pour les traitements statistiques dans ce chapitre, correspondent aux données du recensement de 2000 non ajustées. Les données communiquées au public (publications, site internet officiel), agglomérées au niveau des *municipal corporations* ou du pays, correspondent en revanche aux données ajustées en fonction des non-réponses et double-comptes, d'où certaines discordances.

¹⁵ Si la zone portuaire de Port of Spain est considérée comme une unité statistique à part entière, celle de Fort-de-France est associée aux quartiers résidentiels environnants et n'est donc pas exclue de l'analyse statistique.

Pour limiter les effets de taille et les biais induits par l'hétérogénéité des effectifs des mailles statistiques, les données brutes des recensements ont été transformées en pourcentage. Les variables démographiques ont été pondérées par les effectifs de la population totale ; les variables liées à l'activité professionnelle et au chômage l'ont été par la population active ; les données liées au logement ont été rapportées au nombre total de logements à Trinidad et au nombre des résidences principales en Martinique où cette information, plus fine, était disponible. Cette stratégie n'est pas entièrement satisfaisante puisqu'elle confère un poids équivalent à des unités spatiales de taille très variable. Cependant, elle permet en même temps d'éviter que les plus grandes unités n'écrasent les autres, ce qui est primordial à Port of Spain où les îlots de richesse, que l'on cherche à mettre en évidence, correspondent aux unités spatiales les plus petites.

3) Traiter les données statistiques

Les données proviennent des recensements de population les plus récentes disponibles à l'échelle infra-urbaine. Elles datent de 2007 pour la Martinique (INSEE) et de 2000 pour Trinidad (CSO), les données du *Population and Housing Census* de 2011 n'étant pas encore disponibles au niveau infra-communal en 2013.

Une quinzaine de variables ont été sélectionnées de manière à assurer leur pertinence et leur comparabilité. Les variables de nature commune ont été privilégiées dans la sélection afin de faciliter la comparaison. Par ailleurs, dans la mesure où de nombreuses variables sont fortement corrélées entre elles (par exemple, le niveau d'études et la catégorie socio-professionnelle), une grande partie des données a été éliminée pour éviter les redondances. Au final, trois types d'indicateurs ont été retenus.

Premièrement, des indicateurs d'ordre démographique : part des moins de 15 ans et part des plus de 60 ans, afin de repérer les secteurs de plus fort dynamisme démographique et ceux qui sont potentiellement marqués par le vieillissement et la déprise.

Deuxièmement, des indicateurs d'ordre socio-économique : taux de chômage et catégorie socio-professionnelle¹⁶, en tant que « bon indicateur de la position des ménages dans la structure de classes »¹⁷ (Rhein, 1998 : 51). Les données portant sur les revenus financiers n'ont pas été retenues. L'INSEE ne diffuse pas les informations sur les revenus fiscaux des ménages à l'échelle des IRIS en Martinique, estimant que ces données manquent de fiabilité dans les départements d'outre-mer en particulier. Elles n'incluent pas deux sources conséquentes de revenus : les transferts sociaux non imposables et les revenus tirés de l'économie informelle – biais que l'on peut également soupçonner à Trinidad (chap. 4).

¹⁶ pour les chefs de ménage en Martinique et les individus à Trinidad (« *occupation* »).

¹⁷ « *as a good index or proxy for the position of these households within class structures* » (Rhein, 1998: 51).

Troisièmement, ont été retenus des indicateurs portant sur l'habitat. Ils tiennent compte de la date de construction pour saisir les dynamiques d'urbanisation les plus récentes (taux de logements construits depuis 1990)¹⁸, du type de logement (individuel ou collectif)¹⁹, du statut du logement (pourcentage de logements en location)²⁰ et enfin du niveau de vétusté et de confort. Pour la Martinique, l'indicateur de vétusté correspond à la part des logements dépourvus de douche ou de bain (1,82 % des résidences principales dans l'agglomération). Pour Trinidad, l'indicateur de vétusté a été calculé à partir de la part des logements équipés de latrines et de la part des logements non reliés au système d'adduction d'eau. L'indicateur de confort, calculé uniquement à Trinidad, combine trois données : taux d'équipement des logements en climatiseurs, taux d'équipement des logements en ordinateurs et part des logements ayant un accès à Internet, soit trois variables peu présentes dans la population générale à la date du recensement et significatives d'un degré élevé d'aisance matérielle et de confort.

Ces indices ont été calculés au moyen de la méthode utilisée par Marc Guerrien (2004 : 322) dans sa thèse sur les processus de fragmentation à Mexico. Elle comporte deux étapes.

D'abord, pour chacune des variables retenues, on détermine la position de chaque unité spatiale [ici, les *communities*] par rapport à celles où l'on observe la valeur minimale et la valeur maximale de la variable. Pour la variable *i* et l'unité spatiale *j*, on procède de la sorte :

$$X_{ij}' = \frac{X_{ij} - \min(X_i)}{\max(X_i) - \min(X_i)}$$

où : X_{ij} = valeur de la variable *i* pour l'unité spatiale *j*

$\min(X_i)$ = valeur minimale pour la variable *i*

$\max(X_i)$ = valeur maximale pour la variable *i*

X_{ij}' représente la position de l'unité spatiale *j* par rapport aux unités spatiales des valeurs minimale et maximale de la variable. Il est compris entre 0 et 1.

La seconde étape consiste à calculer la moyenne arithmétique des valeurs obtenues pour chaque variable :

$$Y_{kj} = \frac{X_{1j}' + \dots + X_{nj}'}{n}$$

où : Y_{kj} = valeur de l'indice *k* pour l'unité spatiale *j*, comprise entre 0 et 1

n = nombre de variables dans le groupe de variables sélectionnées (2 ou 3 selon les indices)

¹⁸ Taux calculé pour les résidences principales en Martinique, pour l'ensemble des logements à Trinidad.

¹⁹ Habitat collectif uniquement à Trinidad, car beaucoup plus discriminant que l'habitat individuel qui concerne deux tiers des logements.

²⁰ Résidences principales uniquement en Martinique, ensemble des logements à Trinidad.

On renouvelle l'opération pour chaque unité spatiale puis pour chacun des deux groupes de variables et on obtient la valeur des deux indices pour chaque unité spatiale.

B. Une polarisation socio-spatiale plus marquée à Port of Spain qu'à Fort-de-France

Les données retenues ont été soumises à une analyse par composantes principales (ACP), au moyen du logiciel XLStat, séparément pour Fort-de-France et Port of Spain. Cette méthode de traitement des données statistiques permet de regrouper les variables qui fonctionnent ensemble et de faire apparaître les logiques prévalant dans les distributions. Les axes factoriels dégagés par les deux ACP montrent que les deux capitales suivent des logiques d'organisation socio-spatiale distinctes, qui recoupent inégalement les oppositions paysagères entre quartiers riches et quartiers pauvres. Ils font parfois apparaître des lignes de clivage moins univoques.

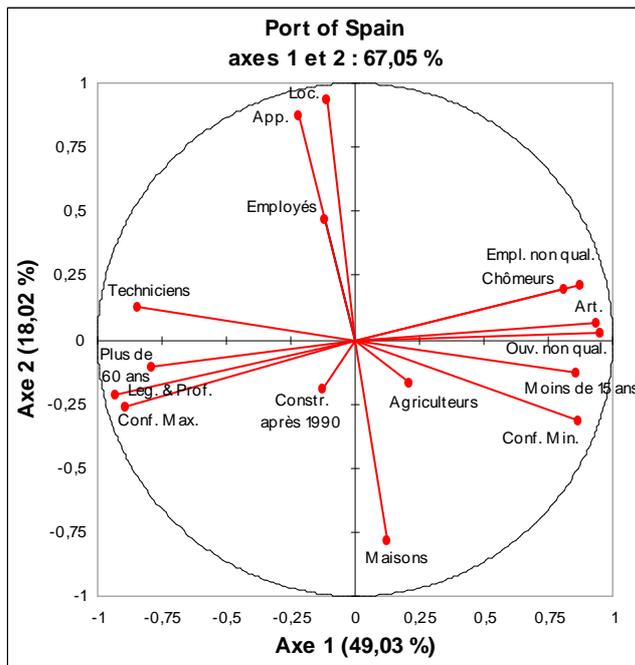


Figure 1 : cercle des corrélations (axes 1 et 2), POS

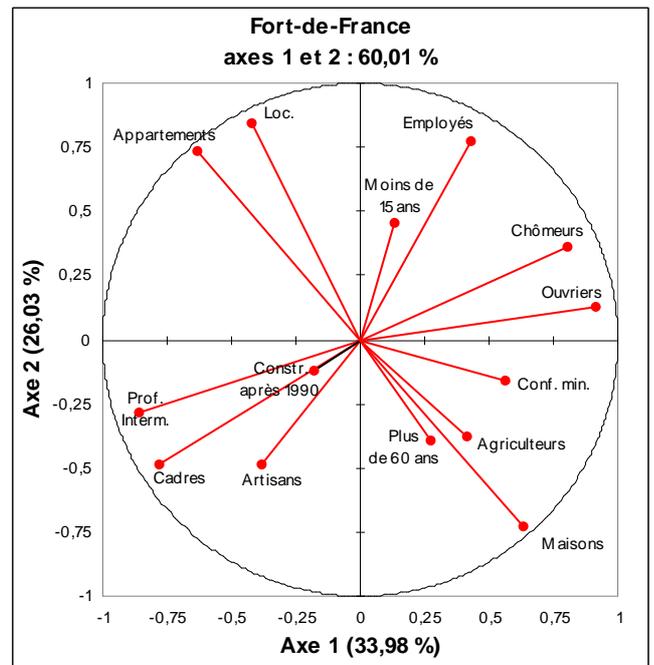


Figure 2 : cercle des corrélations (axes 1 et 2), FDF

L'interprétation du premier axe dégagé par l'ACP est plus simple à Port of Spain qu'à Fort-de-France. Il oppose en effet distinctement les catégories socio-professionnelles les plus favorisées aux emplois peu qualifiés et aux chômeurs. Les catégories « cadres » et « techniciens » sont par ailleurs associées à un haut niveau de confort des logements et à une population âgée tandis que les autres, situées à l'autre extrémité du spectre professionnel, sont associées aux logements précaires et à une population jeune. La principale logique d'organisation socio-spatiale de l'agglomération de Port of Spain, telle qu'elle ressort de

l'analyse multivariée, coïncide donc avec une certaine polarisation de la société et de l'espace, tant en termes de hiérarchie sociale, d'âge ou de qualité de l'habitat. Elle explique près de 50 % de la variance de la distribution totale (figure 1).

Ce système d'opposition peut sembler logique de prime abord, voire tautologique, dans la mesure où il découlerait mécaniquement des données intégrées à l'analyse, dont certaines fonctionnent a priori en miroir (telles que « jeunes » - moins de 15 ans - et « vieux » - plus de 60 ans). Pourtant il n'apparaît pas avec une telle force à Fort-de-France (figure 2). Non seulement le premier axe n'y a pas le même potentiel explicatif (33,98 % de la variance expliquée) mais il ne relaie pas non plus aussi clairement une représentation de la ville comme duale, socialement et spatialement polarisée. Les variables qui s'opposent le plus à celles qui correspondent aux populations les moins favorisées (ouvriers, chômeurs), ne sont pas simplement les cadres mais les professions intermédiaires. Les cartes suivantes représentent la projection des unités spatiales sur les premiers axes respectifs de Port of Spain et de Fort-de-France. Elles permettent de mieux saisir les logiques principales qui structurent leurs différenciations socio-spatiales.

1) A Port of Spain : un gradient est-ouest renouvelé

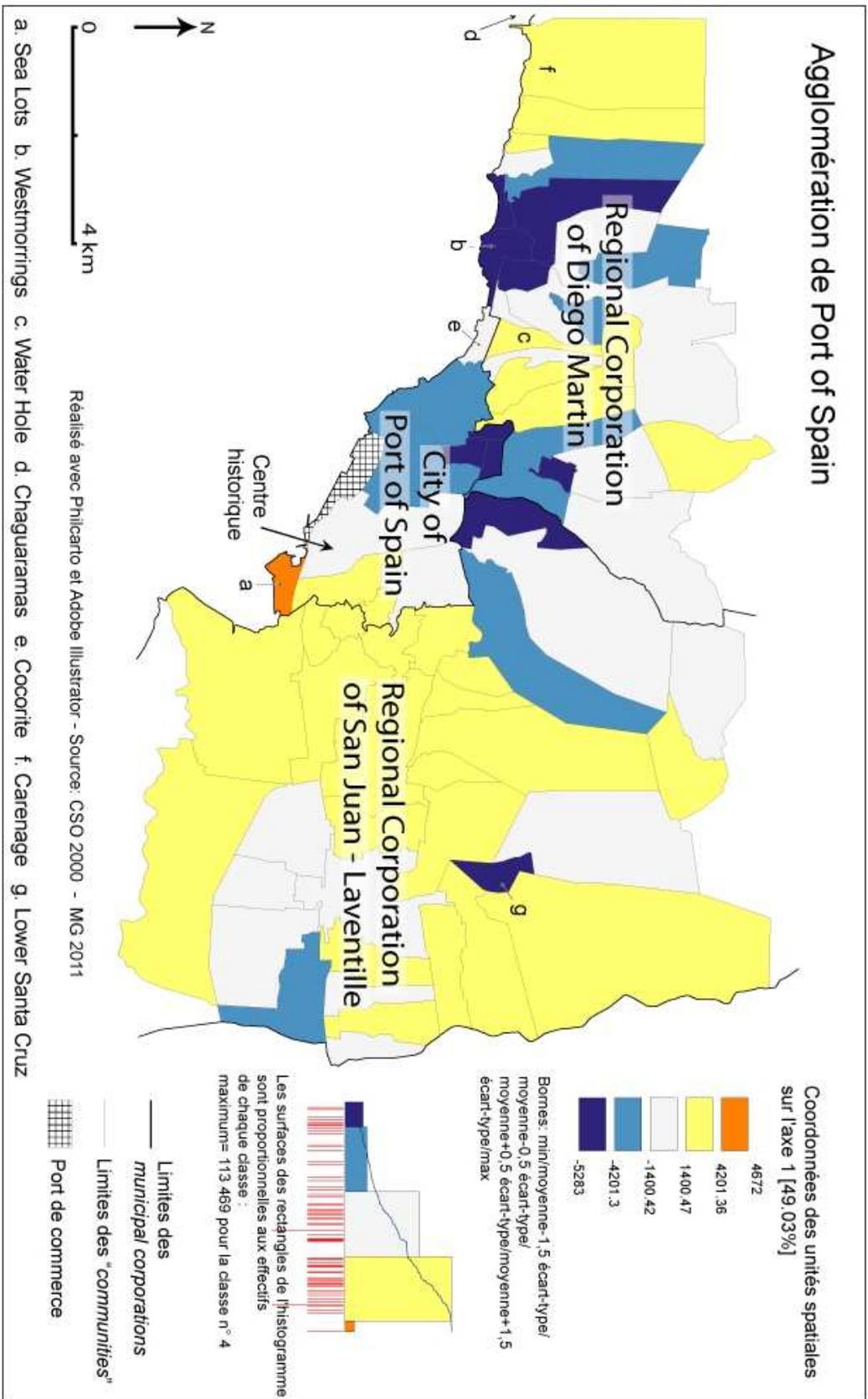
La carte 1 fait ressortir la logique mise en évidence plus haut, celle d'une opposition entre la partie est de l'agglomération (*East Port of Spain*, notamment Sea Lots, **a**²¹) et les quartiers très favorisés situés à l'ouest. Elle enrichit l'approche paysagère globale en faisant apparaître des discontinuités dans cette structure générale : les espaces huppés regroupés autour de Westmoorings (**b** sur la carte) sont en effet séparés des quartiers favorisés traditionnels de Port of Spain, situés au nord et à l'ouest du centre historique. Water Hole (**c**), où se trouvent des petits quartiers pauvres non planifiés, forme un espace tampon entre ces deux pôles privilégiés. Cette structure discontinue reflète l'histoire récente de l'urbanisation de Port of Spain. La zone de Westmoorings s'est développée dans le secteur du logement haut de gamme sécurisé depuis une vingtaine d'années. Elle a en partie été construite sur la mer au-delà des limites des espaces urbanisés, en direction de la zone militaire de Chaguaramas (**d**) qui abrita jusqu'en 1963 une base américaine. Chaguaramas continue d'ailleurs à servir de terrain d'entraînement militaire et la zone est de ce fait restée très peu urbanisée, bien qu'y soit désormais implantée la plus grande marina du pays.

Mycoo (2006) émet également l'hypothèse qu'un tel choix de localisation tient initialement d'une volonté de se démarquer spatialement et socialement de la partie orientale de l'agglomération, saturée mais surtout dépréciée. Construire à l'écart des zones déjà très

²¹ Les lieux mentionnés dans le texte sont localisés sur la carte par des lettres.

urbanisées, du bon côté (à l'ouest), représente un formidable potentiel pour le secteur de la promotion immobilière. L'autoroute Audrey Jeffers assure la liaison au centre ville en longeant la mer ; un centre commercial luxueux et l'un des plus grands supermarchés de Trinidad ont ouvert à proximité (photo 4 plus haut). Les îlots de richesse agglomérés autour de Westmoorings bénéficient ainsi à la fois d'une facilité d'accès aux emplois et services centraux du pays et d'un relatif isolement, physique et symbolique, renforcé par les clôtures sur le plan matériel, par le coût prohibitif des logements sur le plan socio-économique et par divers systèmes privés de sécurité.

Ce récent front d'urbanisation haut de gamme s'appuie sur les traits traditionnels de la géographie sociale de Port of Spain autant qu'il les renouvelle. Il reprend la division socio-spatiale est-ouest préexistante en renforçant la visibilité du phénomène de polarisation, avec la mise en contact d'espaces situés à l'opposé sur le spectre socio-économique. La carte montre en effet que le phénomène opère simultanément à deux échelles : polarisation traditionnelle à l'échelle du noyau urbain, divisé entre quartiers informels pauvres à l'est et espaces de la bourgeoisie à l'ouest et au nord ; et polarisation plus fine à l'échelle de l'agglomération avec l'émergence des quartiers sélectifs tels que Westmoorings, qui sont spatialement proches de quartiers défavorisés entre Cocorite (e) et Carenage (f), ou encore comme Lower Santa Cruz (g), à l'est de la carte, qui ressort en bleu foncé en plein cœur de la partie est de l'agglomération dominée par le jaune des unités spatiales caractérisées par les populations moins favorisées.



Carte 1 : un gradient est-ouest/riches-pauvres renouvelé à Port of Spain. Source des données : CSO, 2000.

Au contact d'espaces parmi les plus privilégiés à l'ouest et les plus défavorisés à l'est, le centre historique de Port of Spain joue le rôle d'un espace de transition ambigu. Il occupe une position intermédiaire sur l'axe 1, proche de l'origine. Toutes les catégories socio-professionnelles y sont représentées (sauf les agriculteurs) : un quart d'ouvriers, près de 20 % d'employés non qualifiés et environ 12 à 13 % pour chacune des catégories suivantes : artisans, *legislators* et *professionnals*, techniciens et employés. C'est donc un espace partagé par toute la hiérarchie socio-professionnelle, pivot entre des espaces associés à des populations plutôt riches ou plutôt pauvres. Mais c'est aussi le lieu de la frontière, plus que la rivière Saint Ann's dont le rôle équivoque a été analysé dans le chapitre précédent. Celle-ci sert de support topographique à une frontière principalement mentale : en effet, la frange orientale du centre ville, sur la rive ouest de la rivière, concentre aussi des populations démunies, bien qu'intégrées à la ville formelle et à son plan en damier. L'analyse statistique mène donc à considérer que c'est le centre ville tout entier qui sert de zone limite entre l'est et l'ouest de Port of Spain, à l'échelle du noyau urbain comme à celle de l'agglomération.

2) A Fort-de-France : la ville des classes moyennes face à ses périphéries

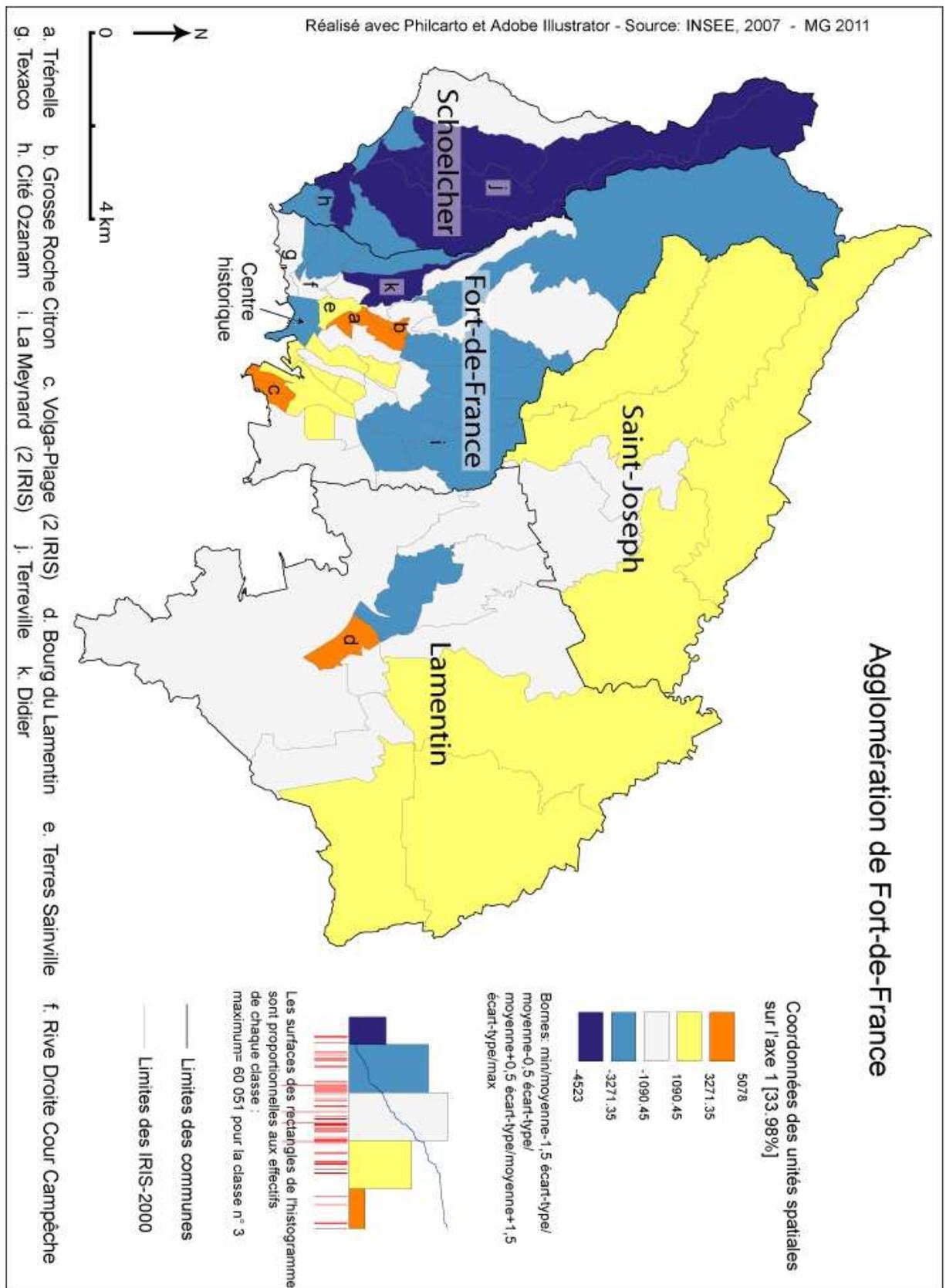
L'interprétation de la première composante de l'ACP est moins évidente pour Fort-de-France que pour Port of Spain. En effet, les variables qui sont les plus fortement projetées sur le premier axe ne le sont pas aussi nettement que dans le cas trinitadien : ouvriers, chômeurs et, dans une moindre mesure, logement individuel d'un côté ; cadres et professions intermédiaires de l'autre, ainsi que logement collectif. La représentation cartographique de la projection des unités spatiales sur l'axe montre cependant que celui-ci a un sens. La carte 2 fait en effet apparaître un double système centre-périphérie : à l'échelle du centre historique et de sa première couronne, et aussi à l'échelle de l'agglomération. Les quartiers péricentraux non planifiés défavorisés, c'est-à-dire Trénelle et Grosse-Roche Citron (**a** et **b**) au nord du centre historique et Volga Plage à l'est (**c**), ressortent particulièrement du fait de la forte surreprésentation des emplois peu qualifiés et des chômeurs, ce qui est le cas aussi dans le bourg du Lamentin (**d**). La carte isole également les marges rurales du nord et de l'est de l'agglomération, en particulier dans les communes de Saint-Joseph et du Lamentin.

La cartographie des résultats de l'ACP conduit à identifier comme principale logique d'organisation socio-spatiale de l'agglomération de Fort-de-France une opposition entre d'une part, des espaces densément urbanisés, peuplés de couches sociales intermédiaires et supérieures (c'est-à-dire la ville formelle, dense, établie) et, d'autre part, les périphéries socio-économiques, péricentrales et rurales. Les ruptures les plus brutales se fixent ainsi à la limite des zones les plus urbanisées, en particulier le long des limites entre Fort-de-France, Saint Joseph et le Lamentin. A l'intérieur du noyau urbain, la carte fait aussi ressortir de forts

contrastes entre certains quartiers pauvres non planifiés et des secteurs plus formels de la ville, en particulier sur un fragment de la rocade qui correspond à la limite entre les IRIS des Terres Sainville (e) et de Trénelles (a), sur les mornes. En revanche, d'autres lignes de rupture identifiées dans l'étude de la forme urbaine et des paysages n'apparaissent pas sur la carte, rendues invisibles par le découpage des unités statistiques. L'opposition entre le centre historique et les quartiers non planifiés localisés sur la rive droite du canal Levassor, en l'occurrence Rive Droite Cour Campêche (f) et Texaco (g sur la carte), ressort peu, ce qui peut être interprété par le fait que les IRIS respectifs de ces deux quartiers n'englobent pas que les îlots les plus pauvres sur lesquels l'attention se porte lorsque l'on observe les formes et les paysages.

Les unités spatiales qui se différencient le plus selon le premier facteur ne correspondent donc pas simplement aux quartiers riches et aux quartiers pauvres, contrairement à Port of Spain. Deux rapprochements inattendus s'opèrent. D'abord entre des quartiers d'habitat collectif pour classes moyennes comme la Cité H.L.M. Ozanam (h) ou la Meynard (i), des quartiers socialement très privilégiés (Terreville, j sur la carte, ou Didier, k), ainsi que le centre historique. Ces secteurs ont en effet en commun d'être moins peuplés d'ouvriers et de chômeurs que la moyenne. Un second rapprochement lie les quartiers pauvres péricentraux aux marges rurales, laissant penser que l'exode rural qui a nourri la croissance des premiers n'a fait que déplacer dans l'espace une périphérie sans que ce mouvement centripète ne s'accompagne d'une réelle intégration au centre (cf. l'étude de cas sur deux quartiers pauvres non planifiés pour une discussion de cette hypothèse, chapitre 4).

Le premier facteur de l'ACP appelle une autre remarque. Ce ne sont pas les cadres mais les professions intermédiaires qui sont les plus éloignées des ouvriers sur le premier axe factoriel, contrairement à ce qu'impliquerait un schéma simple de la polarisation socio-professionnelle. Cela permet d'envisager deux hypothèses, défendues dans d'autres contextes géographiques : dans un souci de distinction, pour reprendre le concept de Pierre Bourdieu (1979), les personnes occupant des professions intermédiaires ressentent peut-être davantage le besoin d'une mise à distance vis-à-vis de catégories sociales qui leur sont proches dans la hiérarchie socio-professionnelle, mais jugées plus basses ; leurs logiques de répartition résidentielle peuvent également se montrer moins compatibles avec celles des ouvriers que ne le sont celles des catégories supérieures, nombreuses également à habiter près du centre historique. Cette situation s'explique à la fois par l'histoire sociale et l'histoire urbaine. L'étalement spatial de Fort-de-France (ainsi que de Port of Spain) est en effet à mettre en liaison avec le développement des professions intermédiaires du tertiaire dans la seconde moitié du XXe siècle, alors que l'opposition entre les quartiers populaires et les quartiers privilégiés était déjà en place.



Carte 2 : la ville des classes moyennes et supérieures face à ses périphéries, Fort-de-France. Source des données : INSEE, 2007.

3) Quelle répartition des catégories socio-professionnelles à l'échelle infra-urbaine ?

L'hétérogénéité des données et des maillages statistiques limite la lecture comparée des axes des ACP et il est utile d'envisager la question de la polarisation socio-spatiale par une autre technique. Est-elle significativement plus forte à Port of Spain qu'à Fort-de-France, comme les paysages et les premiers résultats de l'analyse factorielle le suggèrent ?

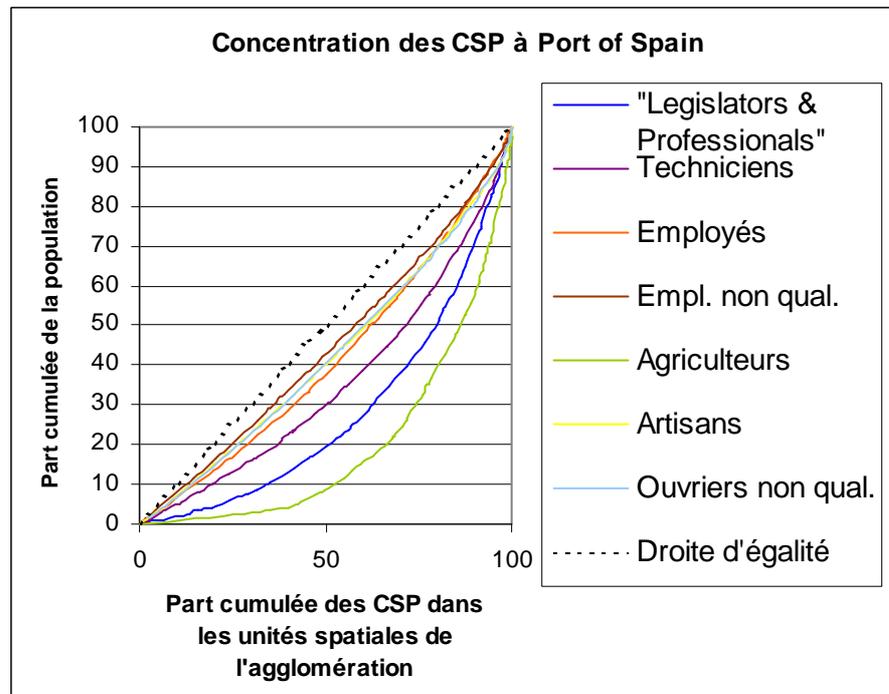


Figure 3 : Concentration des CSP dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)

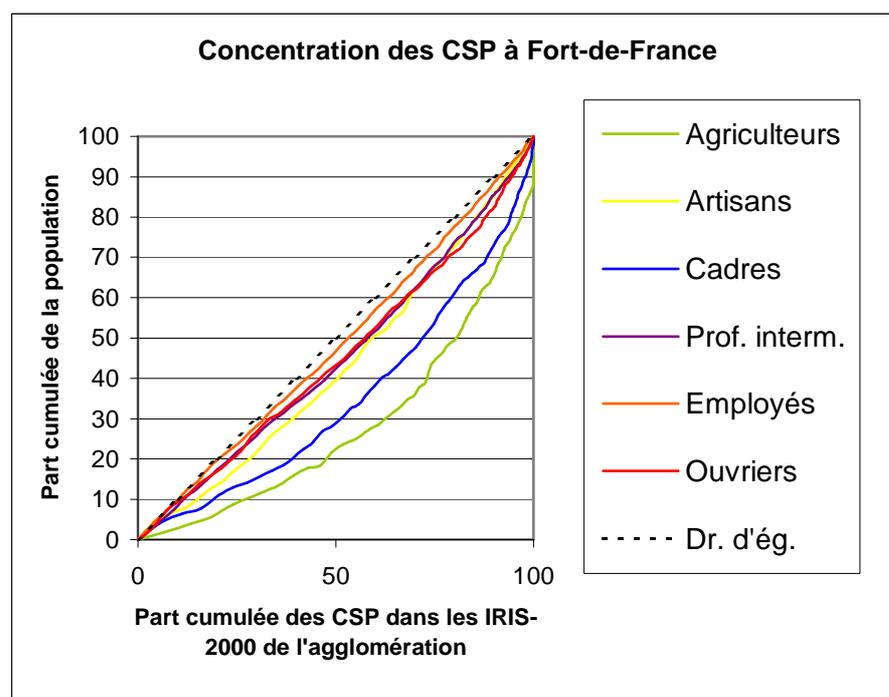


Figure 4 : Concentration des CSP dans l'agglomération de Fort-de-France (INSEE, 2007)

Les courbes de Lorenz ci-dessus, qui représentent la concentration relative des catégories professionnelles dans l'espace, ne montrent pas à première vue de différences notables entre Port of Spain et Fort-de-France. Les agriculteurs sont, dans les deux cas et sans surprise, ceux qui sont les plus inégalement répartis dans l'espace. Viennent ensuite les professions les plus élevées dans la hiérarchie, conformément aux conclusions de Nicole Tabard (1993), Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot (2007) ou d'Edmond Préteceille sur Paris. Ce dernier démontre contre toute attente que les populations les plus concentrées spatialement ne sont pas les classes populaires mais les classes supérieures, « bénéficiaires et moteur de la ségrégation » (Préteceille, 2006 : 74). La même remarque s'impose ici, autant à Trinidad qu'en Martinique. 20 % des cadres habitent dans des unités spatiales qui rassemblent moins de 5 % de la population totale de l'agglomération de Port of Spain et environ 11 % à Fort-de-France. Cependant, cet écart n'est pas très significatif dans la mesure où la nomenclature trinitadienne pour « *legislators* » et « *professionals* » est plus restrictive que la catégorie des « cadres et professions intellectuelles supérieures » utilisée dans le recensement français. Les courbes correspondant aux autres professions, celles qui ont les effectifs les plus nombreux, se rapprochent de la droite d'égalité. Cette approche ne permet pas de caractériser la répartition des couches moyennes et populaires par d'intenses phénomènes de concentration spatiale.

En revanche, au niveau de certaines unités spatiales, les données statistiques font apparaître à Port of Spain des phénomènes d'hyper-concentration de populations favorisées sans équivalent dans l'agglomération de Fort-de-France. A Federation Park, les « *legislators* » et les « *professionals* » représentent plus de 70 % de la population active occupant un emploi. C'est là qu'ont été construites les premières *gated communities* du pays, pour y loger les délégués de l'éphémère *Federation of West Indies* (1958-1962) dont la capitale devait être Chaguaramas, au nord-ouest de Port of Spain. Le gouvernement trinitadien y possède toujours un parc immobilier important où sont hébergés des hauts fonctionnaires locaux et internationaux. La proportion de cadres supérieurs dépasse également les 60 % dans les unités voisines de Long Circular et d'Ellerslie Park. Dans ces trois unités spatiales réunies, les ouvriers non qualifiés ne représentent que 6,38 % des emplois, soit quatre fois moins que le taux moyen dans l'agglomération. Alors que l'on pourrait s'attendre à ce que l'unité spatiale de Morvant se rapproche du profil moyen du fait de sa grande taille (15 366 habitants), les professions les plus qualifiées sont significativement sous-représentées (5,24 % de cadres pour une moyenne de 13,33 % dans l'agglomération).

Les écarts entre les quartiers favorisés et le profil moyen sont importants à Fort-de-France également, mais pas autant. L'IRIS de Didier – Desrochers - Vieux Moulin est celui

qui compte la plus forte proportion de cadres : 35,31 % de la population active, pour une moyenne de 10,20 % à l'échelle de l'agglomération. Les ouvriers y sont quatre fois moins nombreux que la moyenne (4,73 %). Seulement 10 personnes ont été recensées comme cadres à Volga-Plage (IRIS de Volga-Pointe des Carrières et Volga Sud) pour près de 3 400 habitants. Cependant, les catégories intermédiaires (employés et professions intermédiaires) représentent 45 % de la population active, ce qui montre une diversité sociale interne au quartier plus importante que dans les quartiers de Port of Spain les plus défavorisés : à Beetham Estate, les seuls ouvriers non qualifiés forment en effet plus de 50 % de la population active, tandis que les catégories intermédiaires (techniciens et employés) en représentent moins de 9 %.

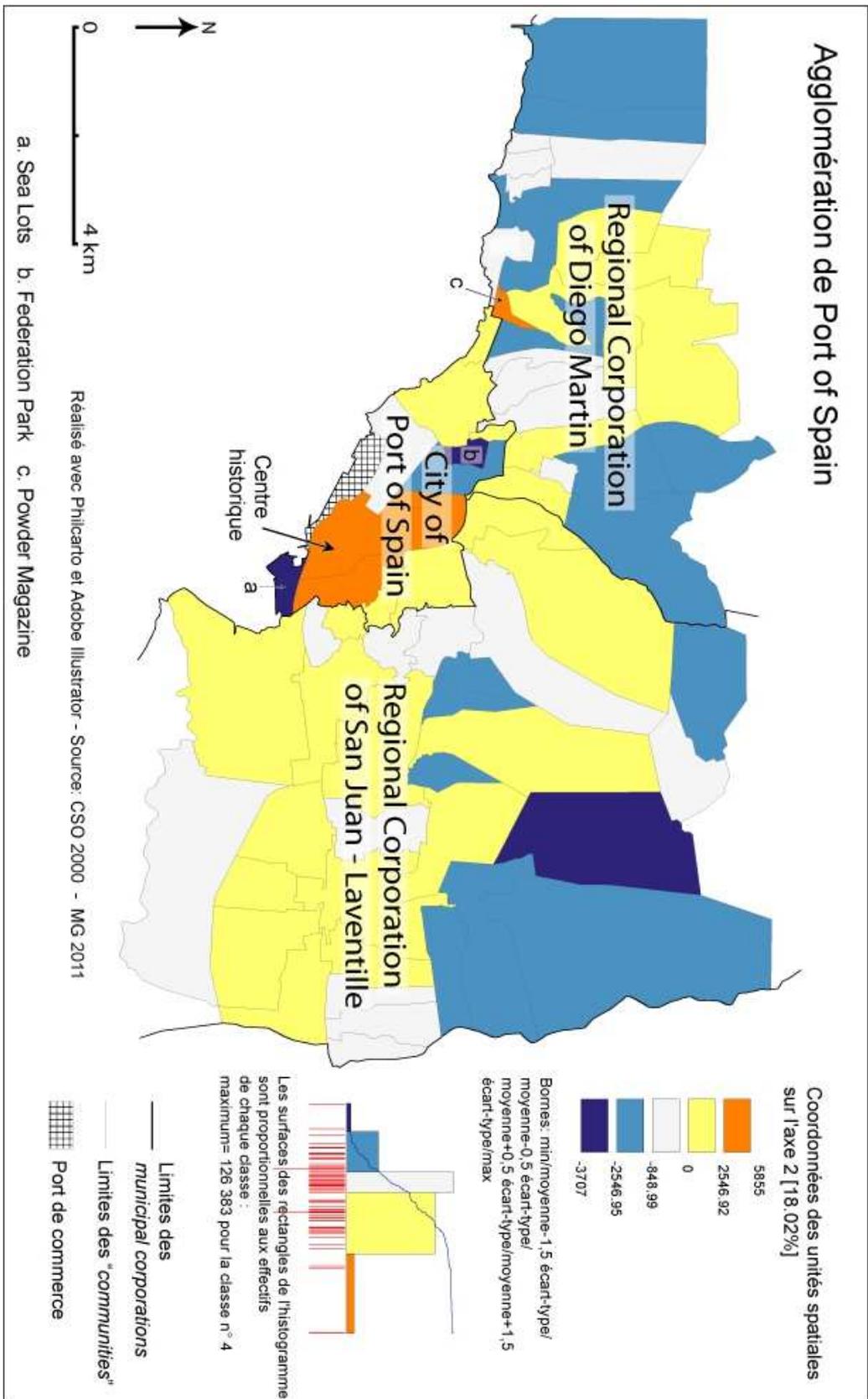
Ces observations corroborent les résultats de l'ACP. Bien qu'à Fort-de-France aussi les catégories supérieures soient inégalement distribuées dans l'espace urbain, les phénomènes de polarisation socio-économique ne jouent pas un rôle aussi structurant qu'à Port of Spain. Le traitement statistique met en évidence le caractère socialement exclusif de certains îlots, source de frontières intra-urbaines lorsqu'ils se situent à proximité de quartiers défavorisés. Il ne s'agit là que d'un enseignement partiel des données du recensement. Celles-ci peuvent occulter des contrastes socio-spatiaux importants à l'échelle micro-locale, mais elles montrent que la majeure partie des habitants réside dans des espaces socialement divers.

C. Étalement urbain et divisions socio-spatiales

Le deuxième facteur de l'ACP rend compte de l'impact de l'étalement urbain sur les disparités socio-spatiales. A Port of Spain, il met principalement en opposition des variables liées à l'habitat et à la forme urbaine, tandis qu'à Fort-de-France il résulte du jeu des différences socio-professionnelles combinées aux dynamiques de l'urbanisation.

1) A Port of Spain, la diversité interne du corridor urbain

A Port of Spain, le deuxième facteur explique 18,02 % de la variance de la distribution. Il est essentiellement discriminé par des variables portant sur le type d'habitat, individuel ou collectif. Sa représentation cartographique fait ressortir l'axe est-ouest du « corridor urbain », par opposition à des espaces moins urbanisés où l'habitat collectif est moins répandu et où le fait d'être propriétaire de son logement domine plus fortement. Cet axe reflète les dynamiques de l'étalement suburbain à Trinidad, marqué par la mise en place d'un corridor le long d'un axe est-ouest, au sud de la Northern Range (chaîne du Nord), et remontant aussi les vallées (plages de couleur jaune et orange). Il a été nourri par la croissance du secteur tertiaire et l'émergence d'une classe moyenne locale.



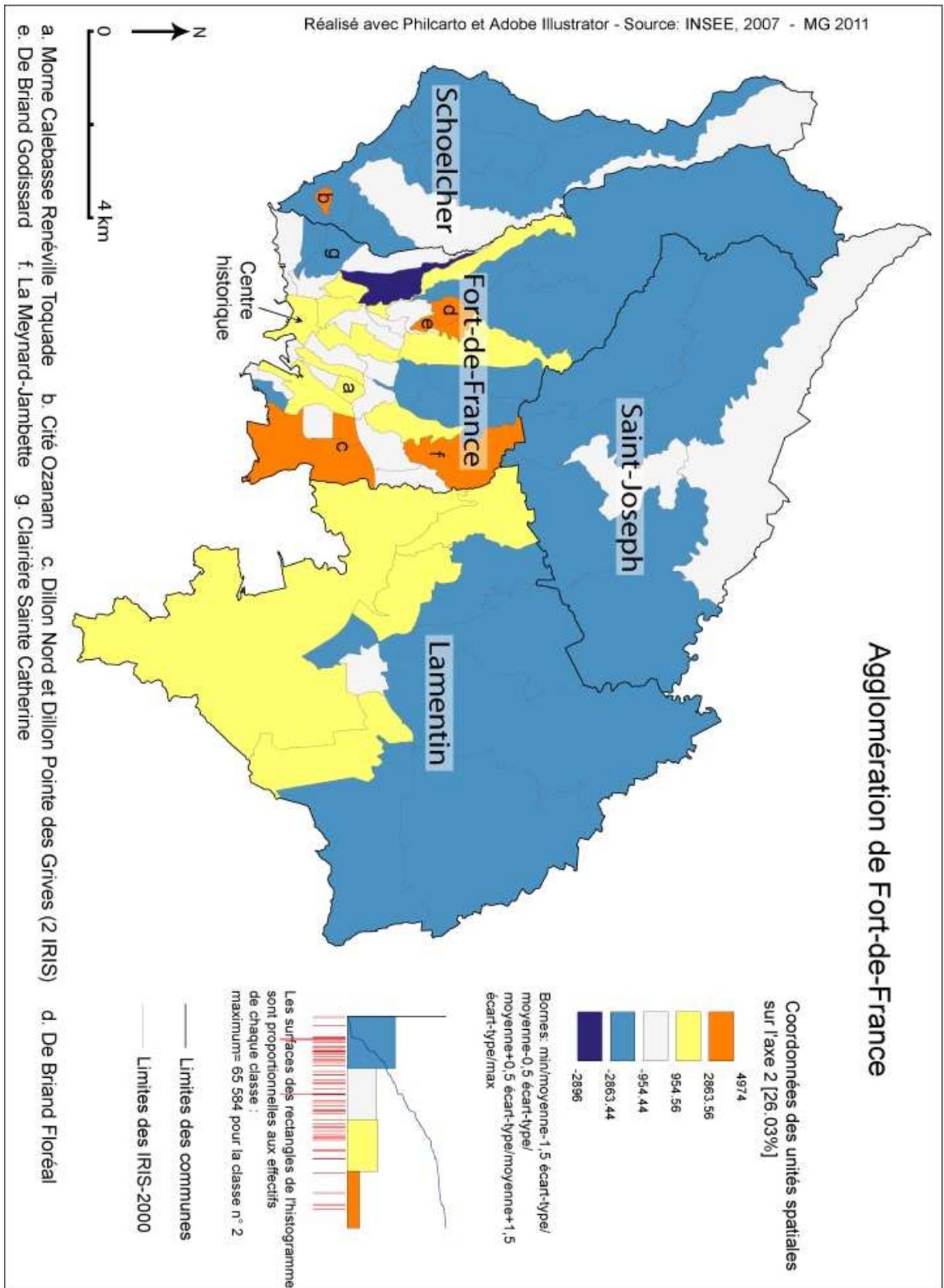
Carte 3 : L'espace différencié du corridor urbain de Trinidad. Source des données : CSO, 2000.

Des variations à l'intérieur de cette dynamique d'étalement apparaissent cependant : certaines unités spatiales situées en plein cœur de la zone urbanisée, ici représentées en bleu, sont en effet projetées vers le pôle opposé de l'axe. Parmi eux, des quartiers aussi différents que Sea Lots (**a**) et Federation Park (**b**) ressortent parce qu'ils détonnent avec leurs environs. Ils s'en distinguent par la très faible présence de l'habitat collectif (moins de 3 % dans les deux cas, ce qui contraste singulièrement avec les quasi 80 % d'appartements de la « *community* » de Powder Magazine, **c**) et donc l'emprise exclusive de l'habitat individuel (non planifié et pauvre dans le premier cas, formel et luxueux dans le second). En d'autres termes, l'axe factoriel met en évidence les espaces du corridor urbain en excluant ses parties les plus singulières, trop riches ou trop pauvres, qui se caractérisent par une forte sur-représentation de l'habitat individuel. Bien qu'il soit peu répandu de manière générale à Port of Spain, la quasi absence d'habitat collectif dans certains quartiers crée d'ailleurs une discontinuité dans les paysages urbains et contribue à démarquer ces quartiers de leurs environs.

2) Fort-de-France : la ville dense et les banlieues pavillonnaires

A Fort-de-France, les variables les plus fortement projetées sur le deuxième axe factoriel correspondent à des catégories socio-professionnelles, mais sans opposer les deux pôles de la hiérarchie sociale (figure 2). Les employés, catégorie intermédiaire, s'éloignent à la fois des cadres et des artisans, mais pour des raisons différentes. Ils s'éloignent des cadres, parce que ceux-ci caractérisent les quartiers huppés de l'ouest de la ville, ressortant ici en bleu. La variable « employés » s'oppose également à la variable « artisans ». Ces derniers sont moins nombreux dans les quartiers dominés par l'habitat collectif et la location (deux variables étroitement corrélées), à laquelle ils ont moins facilement accès que les employés dans la mesure où ceux-ci sont salariés et souvent fonctionnaires.

Ce type de représentation est a-paysager dans la mesure où les unités spatiales projetées positivement sur l'axe factoriel (en jaune et orange sur la carte) masquent une réalité contrastée. Elles forment une couronne autour du centre historique, qui rassemble des quartiers péricentraux denses tels que Morne Calebasse (**a** sur la carte), ainsi que des quartiers d'habitat collectif pour classes moyennes et populaires : grands ensembles des années 1960-1970 (Cité Ozanam : **b** sur la carte, Dillon : **c**, Floréal : **d**, Godissard : **e**) et complexes résidentiels de standing intermédiaire des années 1990 comme la Meynard – Jambette (**f**).



Carte 4 : La ville dense des quartiers non planifiés et des grands ensembles face aux banlieues pavillonnaires.
Source des données : INSEE, 2007.

La carte attire l'attention sur le maintien d'une partie occidentale traditionnellement privilégiée, tel que le quartier de Clairière à Fort-de-France (g), qui partage avec les marges rurales une sous-représentation de la catégorie « employés ». Les unités spatiales de la première et de la deuxième classes (bleu foncé et bleu clair sur la carte) ont en effet un taux moyen d'employés très largement inférieur à celui des unités spatiales de la cinquième classe (respectivement 31,53 et 44,77 %). L'écart se creuse en termes d'habitat. Ces unités spatiales comptent en effet plus de 70 % de maisons parmi les résidences principales contre moins de 15 % dans la cinquième classe, et moins d'un tiers de locations contre plus de 80 %.

Ce deuxième axe renseigne donc sur les modalités de la croissance urbaine de Fort-de-France : densification de l'espace bâti autour du noyau urbain d'une part, et, d'autre part, processus d'étalement qui touchent de manière inégale les espaces de l'agglomération.

Le traitement quantitatif des données de recensement nuance donc l'idée que la polarisation socio-économique est le moteur essentiel de la structuration des sociétés et des espaces urbains contemporains. Il montre son impact inégal sur les deux villes de l'étude, bien que la polarisation s'exprime parfois avec force dans les formes et les paysages.

Paradoxalement, contrairement à l'idée que les villes sont de plus en plus divisées, les oppositions socio-économiques les plus criantes que l'analyse factorielle fait ressortir ne sont pas récentes : les gradients est-ouest et centre-périphérie observés à Fort-de-France et à Port of Spain sont les héritages d'une structuration socio-spatiale ancienne, mise en place au XIX^e siècle comme on le verra plus bas. Il est vrai que les découpages statistiques s'appuient sur la géographie sociale résidentielle de la ville telle qu'elle est ancrée dans les mémoires collectives. Les territoires urbains conservent des traits profonds au-delà des dynamiques qui les remodèlent constamment : les données, agglomérées dans le cadre des IRIS ou des *communities*, font donc ressortir à la fois la « pesanteur des ségrégations et la lente évolution des représentations » (Fourcaut, 1996 : 66). Les deuxièmes axes factoriels des ACP attirent cependant l'attention sur le jeu de l'étalement urbain dans la recomposition sociale et matérielle des territoires. Ces observations posent la question du facteur temps dans les fermetures et ouvertures dans la ville : comment se sont-elles mises en place ? Conservent-elles leurs significations initiales ?

III. “What’s so new about divided cities ?”²² (Marcuse, 1993)

Pour comprendre, il faut « opérer un double mouvement : remontée vers l’amont, vers les causes et les mécanismes (par qui, pour qui les formes sont-elles créées ? Quelle est leur relation avec les structures et les groupes sociaux et ses changements ?) ; vers l’aval, parce que ces formes s’articulent entre elles et déterminent à leur tour une certaine composition spatiale et, plus largement, un milieu géographique différencié » (Roncayolo, 1996 : 62). La croissance sans précédent connue par Fort-de-France et Port of Spain dans la deuxième moitié du XXe siècle, comme on vient de le voir, a opéré de manière différentielle et accentué les contrastes socio-spatiaux à l’intérieur des agglomérations. L’étude des dynamiques urbaines sur le temps long permet cependant de relativiser l’idée que ces phénomènes sont uniquement contemporains. Les dynamiques contemporaines s’ancrent en effet dans des logiques anciennes héritées de la période coloniale. Fait historique fondateur pour les villes des Antilles, la colonisation a contribué à forger des territoires urbains sur le mode de la division (Nightingale, 2012). Certaines des discontinuités héritées résultent directement de la production matérielle de la ville coloniale ; d’autres découlent des divisions sociales construites par les logiques de la colonisation et son idéologie raciale.

A. Dynamiques urbaines contemporaines : vers plus de divisions ?

1) Une croissance urbaine sans précédent

Si la population urbaine de la Martinique et de Trinidad et Tobago est estimée aujourd’hui à des taux respectifs aussi élevés que 96 et 74 %, c’est le résultat de la croissance urbaine sans précédent que les îles ont connue au milieu du XXe siècle. Elle découle à la fois d’un fort excédent naturel, dans un contexte de transition démographique, de l’immigration provenant des îles voisines (pour Trinidad) et de la redistribution de la population à l’intérieur des territoires, par densification et extension des surfaces urbanisées.

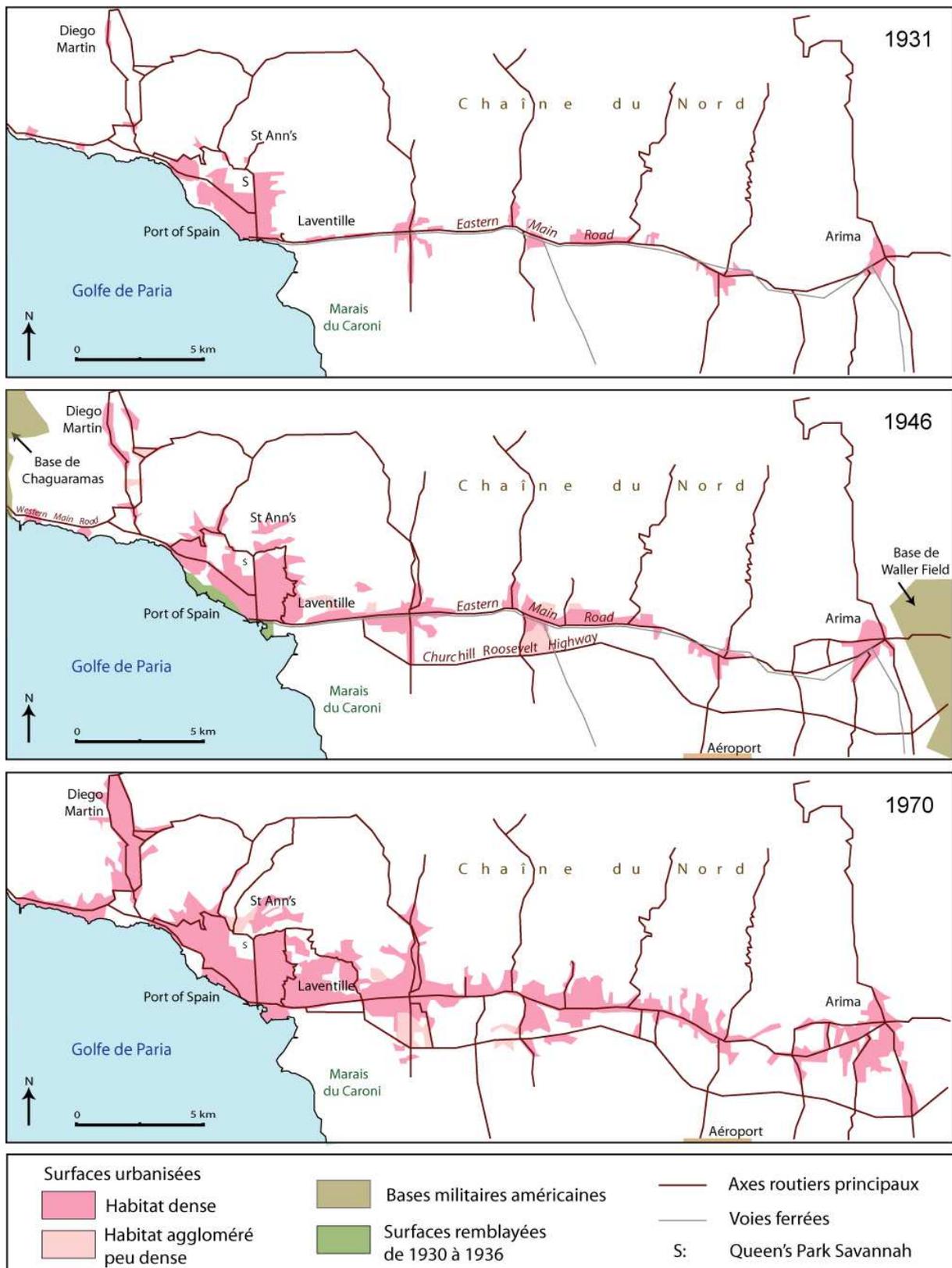
a) Port of Spain et la formation du corridor urbain

Le mouvement est plus précoce à Port of Spain qu’à Fort-de-France. Une crise de l’économie cacaoyère touche durement Trinidad dans les années 1930 et provoque un exode rural au profit de Port of Spain et des bourgs alignés le long de la voie ferrée Port of Spain-Arima (Giacottino, 1976 : 801). La construction d’un port en eaux profondes et le développement d’activités industrielles dans la capitale et ses environs à la même époque accentuent son pouvoir d’attraction.

²² « Qu’y a-t-il de si nouveau au sujet des villes divisées ? » (Marcuse, 1993)

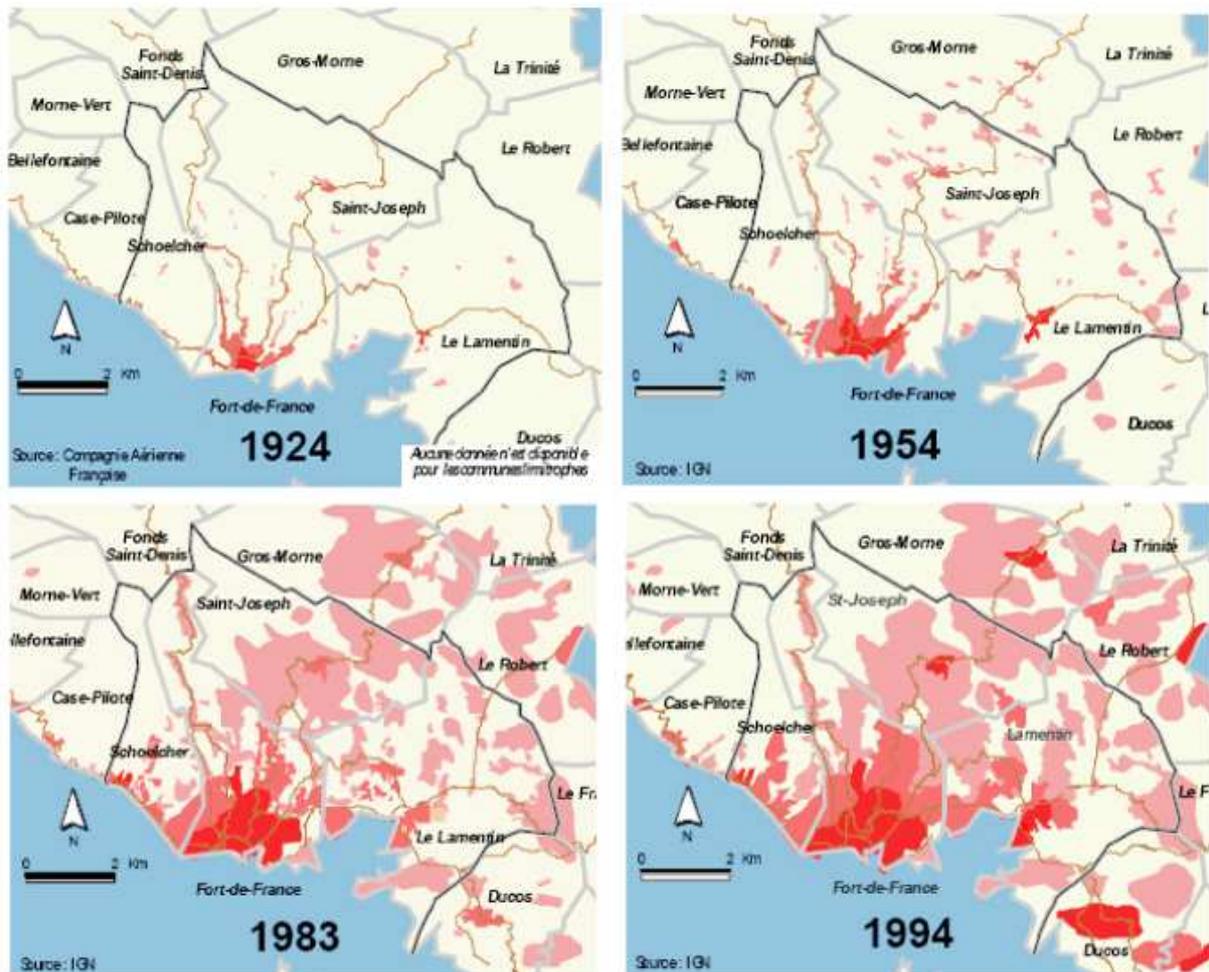
Port of Spain connaît une véritable explosion démographique pendant la deuxième Guerre mondiale : sa population atteint son pic en 1942-1943, avec 105 000 habitants, soit une croissance de 50 % en une dizaine d'années seulement (Giacottino, 1976 : 802). C'est la conséquence de l'utilisation de Trinidad comme point d'appui dans la Caraïbe sud par l'armée américaine. Deux bases militaires sont implantées de part et d'autre de ce qui est devenu le corridor urbain : celle de Chaguaramas, à quelques kilomètres à l'ouest de Port of Spain, et celle de Waller Field, à trente kilomètres à l'est (cf. carte 5 plus bas). Leur ouverture affecte d'emblée les modalités du peuplement sur l'île. Par exemple, le village de pêcheurs de Carenage, à la limite est de la base de Chaguaramas, connaît une croissance massive suite au déplacement de tous ceux qui habitaient auparavant dans la zone (Giacottino, 1976 : 867). Les bases induisent une importante activité, avec des retombées majeures sur l'économie locale et la modernisation des infrastructures. C'est en effet pour améliorer la liaison entre les deux bases qu'a été construite la Churchill-Roosevelt Highway, devenue l'axe routier principal du corridor urbain.

Après la guerre, la croissance urbaine se poursuit, mais moins au profit de la ville capitale per se qu'à celui de ses banlieues et surtout des espaces situés le long de l'autoroute et des voies ferrées construites au XIXe siècle pour évacuer la production agricole vers le port de Port of Spain. Les dynamiques urbaines de l'après-guerre se caractérisent ainsi par une recomposition des espaces au sein de l'agglomération. Le poids relatif du noyau traditionnel s'affaiblit au profit de banlieues de plus en plus éloignées. Entre 1960 et 1970, la population de l'agglomération s'accroît en effet de 10 % tandis que la commune de Port of Spain perd plus du quart de ses habitants et son centre historique près de 40 % (Giacottino, 1976 : 813). Dans le centre et ses abords immédiats, la fonction résidentielle marque le pas vis-à-vis d'activités administratives et commerciales (Giacottino, 1976 : 806) qui confortent la ville comme premier bassin d'emplois et stimulent d'intenses migrations pendulaires. Ce processus se poursuit : entre les recensements de 2000 et 2011, la population de Port of Spain est passée de près de 50 000 habitants à seulement 37 000, ce qui correspond à une baisse moyenne annuelle de 2,6 %. Le processus de desserrement touche désormais aussi les régions administratives adjacentes de Port of Spain (croissance nulle à Laventille, baisse de 0,3 % à Diego Martin), dans un contexte où la population trinitadienne gagne 0,5% (CSO, 2012 : 5).



Carte 5 : La formation du corridor urbain à Trinidad (d'après Giacottino, 1976)

b) Fort-de-France, centre d'une « île-ville » (Benjamin et Godard, 1999 : 111)



Carte 6 : Extensification et densification des surfaces urbanisées à Fort-de-France au cours du XXe siècle. Source²³ : ADUAM, 2008.a : 17

A Fort-de-France, la croissance urbaine prend un coup d'accélérateur après la guerre, période de dures privations et de difficultés économiques sur l'île. La loi de départementalisation, adoptée en 1946, fait de la ville le chef-lieu d'un département français et donne une impulsion au processus de rattrapage sur les standards métropolitains, en termes d'infrastructures et de services (Gay, 2008). Le dynamisme des activités administratives, commerciales et portuaires accroît les besoins en main d'œuvre de l'économie urbaine. L'exode rural qui s'ensuit est d'autant plus puissant que la production sucrière, principale activité dans les zones rurales, connaît une crise majeure avec la restructuration du secteur et la fermeture de la majorité des usines à sucre, dont le nombre passe de onze en 1963 à trois en

²³ La figure est reproduite telle quelle ; la légende n'est pas fournie mais il est aisé de reconnaître dans les lignes gris clair les limites des communes, dans la ligne gris foncé la limite de l'agglomération de Fort-de-France et dans les tracés marron les routes principales. Les surfaces urbanisées sont représentées en rouge. L'intensité de la couleur augmente avec la densité du bâti.

1966 (Kovats-Beaudoux, 1969 : 44). La population de la commune de Fort-de-France atteint 100 000 habitants en 1974, soit 40 000 de plus que vingt ans auparavant (Martouzet, 2001 : 16).

Comme le montrent les cartes ci-dessus, les surfaces urbanisées s'étendent rapidement, guidées par les principaux axes routiers et seulement limitées par les reliefs abrupts des Pitons du Carbet, au nord, et dans une moindre mesure par la mangrove et la plaine agricole du Lamentin au sud. A la fin du XXe siècle, la Martinique s'est muée en une « île-ville » (Benjamin et Godard, 1999 : 111) ou « V'île » (Yerro, 2011 : 1) dominée par l'agglomération foyale.

2) Des territoires urbains complexifiés par une croissance multiforme

Les cas de Fort-de-France et de Port of Spain sont exemplaires des évolutions connues au XXe siècle par de nombreuses villes du Sud. Navez-Bouchanine (2002) insiste sur le caractère exceptionnel de telles dynamiques et sur les défis inédits qu'elles suscitent, notamment en matière de gestion urbaine. Les acteurs institutionnels ont souvent été dotés de moyens logistiques et financiers limités, tandis que les autorités ne se sont pas montrées très lucides ou sensibles à des enjeux qui les ont rapidement dépassés. C'est ce que Conway (1989) qualifie pour le cas trinitadien d'« urbanisation non contrôlée », ayant mené selon lui à la formation de vastes surfaces urbanisées mal articulées, inégalement équipées, sources de nuisances difficiles à surmonter (saturation des axes de transport, déficiences des services urbains, problèmes environnementaux). L'action des autorités sera examinée dans le chapitre suivant ; il s'agit ici de présenter les modalités de cette croissance rapide peu planifiée et son rôle sur la production des divisions intra-urbaines contemporaines. Deux aspects de l'urbanisation contemporaine permettent d'expliquer la grande complexité et l'impression de désordre créée dans les formes et les paysages.

a) La ville interstitielle des quartiers non planifiés péricentaux

Les formes de la croissance urbaine se caractérisent d'abord par la formation sans planification et la consolidation d'une couronne de quartiers pauvres autour des centres historiques, sources des contrastes paysagers majeurs présentés plus haut. Le phénomène rapproche Fort-de-France et Port of Spain des grandes villes latino-américaines (Baby-Collin, 2001 : 97). Souvent après une étape dans la ville formelle où ils ont pu être hébergés par des proches, les migrants d'origine rurale s'installent dans les interstices répulsifs laissés vacants par la ville officielle, sur les pentes et les marécages adjacents aux centres historiques. A Fort-de-France, naissent ainsi les quartiers de Texaco, Trénelle, Citron ou Volga-Plage, pour ne citer que les plus célèbres. A Port of Spain, des petites communautés de pêcheurs se

développent sur ce mode à Carenage ou Cocorite, à l'ouest. A l'est, l'urbanisation des collines de Laventille, qui constituent déjà un refuge pour ceux à qui la ville officielle ne laisse pas de place – malades de la lèpre, anciens esclaves (Ottley, 1962), s'accélère. Les quartiers de John-John, Sogren Trace, Picton, Eastern Quarry, Malick ou Morvant s'y développent tandis que, sur la mangrove en contrebas, des logements misérables s'agrègent pour former ce que les Trinidiens ont surnommé *Shanty town* (le Bidonville), en reprenant le terme générique *shanty*. *Shanty town* correspond à ce qu'on appelle aujourd'hui Beetham Estate (ou « Beetham Gardens » depuis la rénovation d'une partie de ce secteur) et Sea Lots.

Malgré les processus de durcification et les opérations de résorption de l'habitat insalubre, menées en particulier en Martinique mais aussi à Trinidad, les contrastes paysagers demeurent d'autant plus prégnants que le paysage des centres historiques s'est modernisé. La vitrine de prospérité qu'ils offrent contraste avec cette « ville interstitielle » (Médard, 2006) alors que les liens organiques qui unissaient initialement les deux univers semblent aujourd'hui rompus : la restructuration des activités portuaires en particulier, pourvoyeuses d'une main d'œuvre non qualifiée nombreuse, a grandement nui aux revenus que les populations tiraient de leur proximité avec la ville. L'emploi féminin aussi souffre des changements dans les modes de vie urbains (recours moindre aux domestiques). Comme le confirme l'analyse factorielle présentée plus haut, cet aspect de la croissance urbaine récente de Fort-de-France et de Port of Spain est toujours vecteur de profondes divisions socio-spatiales (cf. cartes 1 et 2) qui seront l'objet du chapitre 4.

b) La « ville sans lieu ni bornes » (Webber, 1996 [1964])

Seconde dimension de la croissance urbaine de la deuxième partie du XXe siècle : l'étalement urbain généralisé dont on a vu déjà qu'il était un facteur majeur de brouillage pour appréhender sur le plan paysager les territoires, aux limites floues et insaisissables. L'ampleur du phénomène est spectaculaire (cartes 5 et 6) : en Martinique en particulier, la surface agricole utile s'est effondrée : plus de 50 000 hectares en 1975, moins de 30 000 en 2005 (Gay, 2008 : 172).

L'étalement résulte de multiples facteurs. La tertiarisation des économies, associée aux progrès de l'instruction dans les contextes de départementalisation et d'indépendance, encourage une mobilité sociale inédite, la formation de classes moyennes et une élévation sensible du niveau de vie. Or, comme cela a été analysé dans le cas américain par Lash et Urry (1994), les classes moyennes ont joué un rôle déterminant dans le phénomène de l'étalement urbain. Les investissements publics en matière d'infrastructures routières et la possibilité financière d'acquérir une voiture rendent possible la réalisation d'un rêve pavillonnaire partagé par nombre de ménages trinidiens et martiniquais. En Martinique, des

mesures incitatives aux investissements locatifs comme la loi Pons de 1986, qui poursuivent le but d'augmenter l'offre de logements, ont par ailleurs accentué ce phénomène de desserrement au profit des périphéries où de nombreux ensembles résidentiels sont construits depuis les années 1980. Dans l'IRIS Mahault-Acajou Nord et Sud, situé au Lamentin près de l'A1, 63,13 % des résidences principales ont ainsi été construites depuis 1990. Il s'agit principalement d'habitat collectif (68,02 % d'appartements pour une moyenne de 44,63 % dans l'agglomération) et locatif (61,86 % pour une moyenne de 48,28 %). En 2007, la population avait fait un bond de 60 % depuis le recensement de 1999 (INSEE, 2007).

Le processus d'étalement prend des formes distinctes à Port of Spain et à Fort-de-France et produit des paysages urbains différents (chap. 1). Comme on l'a vu, à Trinidad, le processus est emblématique du « *sprawl* » nord-américain, marqué par la construction de complexes résidentiels pavillonnaires en chapelet le long des routes et des zones industrielles du corridor urbain. En Martinique, où il est confronté à des reliefs plus contraignants et des possibilités foncières moins larges, il s'apparente aussi à un mitage complexe des zones forestières et agricoles. Habitat individuel et collectif se mêlent et se densifient autour des routes, surtout de l'axe majeur de l'A1 qui relie Fort-de-France à l'aéroport en traversant les zones commerciales et industrielles du Lamentin.

Or ces dynamiques sont souvent associées à un accroissement des divisions socio-spatiales : l'étalement « s'accompagne de processus de tri social et d'une reconfiguration des phénomènes de division sociale des espaces » (Séchet et David, 2005). En effet, comme le note pour la région parisienne Martine Berger, « bien loin de contribuer au brassage, les mobilités résidentielles engendrées par le desserrement pavillonnaire ont accentué les ségrégations entre groupes sociaux. De même, derrière l'allongement général des trajets domicile-travail et l'apparente convergence des comportements de mobilité quotidienne, on peut repérer l'existence d'arbitrages possibles pour les uns et beaucoup moins aisés pour les autres » (Berger, 2006 : 264). Bien que certaines de ces inégalités fonctionnent à des échelles fines que les découpages statistiques empêchent de saisir, la carte 4 traduit une grande diversité interne aux espaces périurbains. Il y a en effet une forte corrélation entre le type de logement et le profil socio-professionnel de différents secteurs, ce qui dénote une inégalité d'accès aux différents modes d'habitat. En Martinique, les logements à loyer modéré et les autres grands ensembles locatifs (au-delà de leur diversité interne), loin d'être affublés des mêmes stigmates que leurs équivalents métropolitains, ne sont en théorie accessibles qu'aux locataires solvables, en particulier salariés, ce qui exclut une part importante de la population. Le profil social des quartiers dominés par les résidences d'habitat collectif est donc marqué par une très forte sur-représentation des employés et une sous-représentation des ouvriers et des artisans, situés sous les plafonds nécessaires ou ne pouvant justifier de revenus réguliers.

Par exemple, à Dillon-Nord (habitat social), 49,05 % de chefs de ménage sont employés pour une moyenne de 36,09 % dans l'agglomération (INSEE, 2007), tandis qu'à La Meynard, plus du tiers de la population active travaille pour la Fonction Publique (Hardy-Dessources, 2001 : 3).

A Trinidad non plus, l'étalement urbain ne s'opère pas de manière homogène. Les modalités foncières de la transformation de domaines agricoles en zones d'habitat affectent le profil des nouvelles banlieues. Par exemple, dans les années 1960-1970, Valsayn Park, à une quinzaine de kilomètres à l'est de Port of Spain, a été loti en parcelles de très grandes dimensions. Seules des populations aux revenus confortables ont pu en acquérir et le secteur est devenu une banlieue de haut standing (Giacottino, 1976 : 910). Les dynamiques récentes de développement des résidences fermées pour classes moyennes supérieures et aisées provoquent par endroits des phénomènes de contiguïté brutale entre isolats privilégiés et environs plus populaires. Aranguez en est un bon exemple : situé sur les marges rurales au sud de l'agglomération, remarquablement accessible par les grands axes routiers, ce quartier constitue un front pionnier pour la poursuite de l'urbanisation. Alors qu'il compte environ 10 % d'agriculteurs et 30 % d'ouvriers non qualifiés, il a notamment vu l'installation d'une grande résidence sécurisée disposant de courts de tennis, d'une piscine et d'autres équipements supérieurs, close et directement reliée à l'autoroute²⁴.

Un nouveau mouvement se dessine timidement : celui d'un regain d'intérêt pour les centres historiques, caractérisés à Fort-de-France et à Port of Spain depuis les années 1980 par le déclin : vieillissement de la population, dégradation du bâti, vacances des logements, problèmes de drogue et de délinquance. La commune de Fort-de-France a en effet perdu près de 6 % de sa population dans les années 1990, tandis que la population de l'agglomération augmentait de 1,4 % (INSEE, 1999). Le déclin démographique se poursuit à Port of Spain à un rythme très soutenu puisque la *city corporation* a perdu près d'un quart de sa population entre les recensements de 2000 et 2011. Les prémices d'un changement de tendance se font cependant sentir : plusieurs opérations immobilières d'ampleur cherchant à attirer des classes moyennes et supérieures ont été engagées dans les années 2000. On peut y voir une réaction aux nuisances de l'étalement et la recherche des aménités de la densité et de la proximité propres aux centres urbains. Mais les modalités de ce renouveau relatif des noyaux traditionnels ne s'opposent pas aux logiques de divisions observées dans les espaces de l'étalement. Elles réactivent des clivages socio-spatiaux hérités de la période coloniale. La construction de l'ensemble immobilier de standing « *One Woodbrook Place* » est à ce titre évocateur. Ses trois tours proposent des appartements haut de gamme à proximité immédiate

²⁴ Une carte mentale de ce quartier, réalisée par un écolier, est présentée dans le chapitre 6.

d'un centre historique jusque-là délaissé par les opérations immobilières de ce type : une incongruité défendue par l'initiateur du projet, Anthony Fifi, un urbaniste trinidadien qui a occupé d'importantes fonctions institutionnelles tout en menant carrière dans le secteur privé de la construction. Pas moins de deux places et demie de parking sont prévues pour chacun des 420 logements²⁵. Les promoteurs anticipent donc un recours majeur des habitants aux véhicules individuels dans leurs pratiques de mobilité, en dépit de la bonne desserte en transports collectifs du site et de sa proximité avec le centre historique. Ces choix laissent penser que le projet évoluera vers un espace résidentiel isolé de ses abords immédiats, comme s'il se situait n'importe où ailleurs dans une banlieue du corridor urbain. Le quartier de Woodbrook, où il se situe, est par ailleurs traditionnellement associé aux classes moyennes et supérieures.

Les dynamiques contemporaines sont donc vectrices de contrastes socio-économiques visibles dans les paysages, mais elles s'appuient la plupart du temps sur des divisions préexistantes qui trouvent leur origine dans la ville coloniale.

B. La ville coloniale et ses clivages en héritage

Pour la sociologue de l'urbain Françoise Navez-Bouchanine, les grandes villes du Sud sont particulièrement sensibles à des processus de divisions internes, ce qu'elle attribue en partie aux effets « fragmentogènes » d'institutions et de politiques défailtantes dans le contexte de rapide croissance urbaine du second XXe siècle (Navez-Bouchanine, 2002 : 88), mais elle insiste également sur le poids des héritages d'une histoire urbaine singulière. Villes coloniales dans un grand nombre de cas, fondées ou développées par un pouvoir soucieux d'inscrire son ordre et sa loi dans la pierre et dans l'espace, elles ont souvent été conçues sur le principe d'une claire démarcation entre espaces et sociétés coloniales et indigènes. La dualité entre ville formelle et ville informelle, issue de décennies de croissance urbaine incontrôlée, actualise ainsi une dichotomie initiale entre ville coloniale et ville indigène. Certes cette analyse, développée au regard des villes du Maghreb, ne peut pas être reprise tout à fait en l'état dans le contexte antillais. En Martinique et à Trinidad, et plus généralement dans la Caraïbe insulaire, les populations locales précoloniales sont rapidement décimées ou absorbées. Beaucoup des discontinuités, divisions et fermetures mises en évidence au début de ce chapitre trouvent cependant leur origine dans la période coloniale, qu'il s'agisse des héritages formels des fonctions primitives portuaires et militaires de la ville, qu'il s'agisse également de la singularité persistante des centres historiques en tant qu'héritiers de

²⁵ Chouti, S., 2007, "One Woodbrook Place over due and budget. Rising cost of material, labour shortage to blame", *Trinidad Guardian*, 16/08/2007.

l'urbanisme colonial et en tant que charnières entre espaces socialement contrastés, qu'il s'agisse enfin du jeu complexe du caractère multiethnique des sociétés urbaines.

1) La ville aux Antilles : une invention de la colonisation

a) Du fortin à la ville capitale : la permanence de la forme urbaine primitive

Les sites de Port of Spain et Fort-de-France ont rapidement intéressé les autorités coloniales espagnoles et françaises, mais le développement urbain qui n'était pas requis au départ par les besoins de l'occupation, du contrôle et de l'exploitation économique des territoires colonisés n'est arrivé que dans un second temps. Les deux villes sont longtemps restées confinées dans de petits espaces sans transformation majeure. Leur forme urbaine primitive a fait preuve d'une permanence remarquable qui explique certaines divisions contemporaines.

Lorsque Port of Spain devient capitale de fait en 1757²⁶, une ébauche de plan en damier est déjà en place, conformément aux principes énoncés dans les *Nouvelles ordonnances de découverte et de peuplement* de Philippe II de 1573 (Musset, 2002). Ce plan ne sera jamais mis en cause, malgré la croissance urbaine, les catastrophes et la succession des pouvoirs dans la ville. L'histoire urbaine de Port of Spain est complexe dans la mesure où la ville est successivement dominée par des influences espagnole, française et britannique. Trinidad reste en effet longtemps délaissée par ses premiers colons, espagnols, déçus par la rareté des métaux précieux et plus intéressés par la *tierra firme* voisine. En 1783, le roi Charles III signe une *Cedula de Población* qui prévoit de céder des terrains dans des conditions très attractives : 30 acres par colon blanc et 15 acres supplémentaires pour chacun de ses esclaves (Millette, 1985 : 16). Le texte vise à attirer des Catholiques pour peupler et mettre en valeur Trinidad. Des Français, principalement, répondent à l'appel. Leur arrivée s'accélère lorsque les révolutions française et haïtienne poussent les planteurs des Antilles françaises à quitter leurs plantations pour migrer vers d'autres îles. Au moment où Trinidad tombe sous le contrôle britannique en 1797, la population de Port of Spain est ainsi essentiellement composée de Français et de leurs esclaves. Ils laissent d'importantes traces dans la culture, la langue et l'architecture du pays (Lewis, 1983). L'arrivée des Britanniques n'instaure pas de rupture radicale dans l'administration, puisque les lois espagnoles tardent à être abrogées, ni dans l'urbanisme. Si l'on peut voir dans la reconstruction de la ville, détruite par les flammes en

²⁶ Le nouveau gouverneur d'Espagne, Don Pedro de la Moneda, s'y installe en effet pour protester contre le confort rudimentaire de la capitale officielle, San José de Oruña (aujourd'hui St Joseph), indigne selon lui de sa position (Brereton, 1981 : 7-8). *Puerto de los Hispanioles* ne rassemble alors que quelques centaines d'habitants vivant de pêche et de commerce.

1808, l'influence du « *Grand Model* » de Lord Shaftesbury (Home, 1997), les Britanniques respectent en effet et prolongent la trame viaire antérieure (Mohammed, 2008 : 35).

À l'orée du XX^e siècle, la ville a conforté sa position dans le système urbain trinitadien : de 10 000 habitants à la fin du XVIII^e siècle (Anthony, 1997 : 447), elle est passée à 55 000 personnes, soit plus de 20 % de la population totale. Le plan en damier de la ville espagnole est toujours en place. Certes, les rues du noyau urbain initial ont été rebaptisées à de nombreuses reprises, au gré des influences espagnoles, françaises et anglaises (Anthony, 1997 : 448-449), mais elles ont conservé leur orientation et leur régularité initiale.

De même, la forme primitive de Fort-de-France s'est maintenue. L'histoire de la ville démarre en 1639 lorsque le gouverneur Du Parquet fait construire des fortifications près d'une petite presqu'île rocheuse abritant une anse propice au mouillage, le Carénage, au centre de la baie la plus vaste de l'île. Des plans sont établis, une paroisse créée. À la fin du siècle, fortifications et premier noyau urbain sont en place, mais des témoignages de l'époque, tout en reconnaissant les avantages stratégiques du site, ne donnent pas cher de sa survie à terme à cause des conditions de vie difficiles – humidité, chaleur étouffante, malaria. Le plan en grille survit aux catastrophes qui ont détruit le centre historique à plusieurs reprises, en particulier le tremblement de terre de 1839 et l'incendie de 1890 : « chacun de ces sinistres a été l'occasion d'édicter des législations contradictoires, obligeant à construire en pierre après un incendie, en bois après un tremblement de terre. Malgré maintes reconstructions, les structures mises en place aux XVII^e et XVIII^e siècles restent toujours visibles » (De Roux, 1999 : 107). Bien que le gouverneur de l'île y réside depuis 1692, Fort-de-France reste jusqu'au XIX^e siècle un centre urbain secondaire, à vocation principalement militaire et commerciale. Saint-Pierre, à une trentaine de kilomètres au nord, domine la vie politique et intellectuelle de la colonie. La nuée ardente de la Montagne Pelée du 8 mai 1902 met en quelques minutes un terme définitif à ce semblant d'urbanité à l'euro-péenne. La destruction de la ville rivale marque l'acte de naissance de Fort-de-France en tant que première ville incontestée de la Martinique. Malgré la croissance rapide qui suit l'événement, les rues du centre historique se coupent à angle droit et leur tracé suit encore aujourd'hui l'orientation nord-ouest/sud-est proposée par le premier plan d'alignement des rues, datant de 1668 (Contour, 1994 : 63-65).

Les changements d'administrations coloniales et les destructions successives n'ont donc pas été l'occasion de transformation radicale de la forme urbaine, ni à Fort-de-France, ni à Port of Spain. La permanence des plans hippodamiens d'origine, centraux dans les contrastes paysagers d'aujourd'hui, montre que les centres historiques conservent le souvenir des projets politiques et des valeurs portées par les aménagements des pouvoirs coloniaux. Le choix du plan en damier à Fort-de-France et à Port of Spain est conforme à la pensée urbaine et aux pratiques des colonisateurs dans le Nouveau Monde, soucieux d'y établir un ordre idéal et de

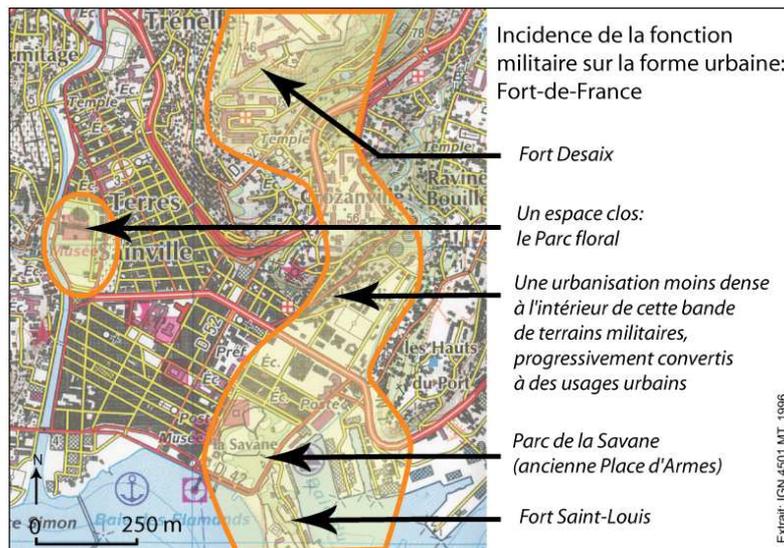
consolider leur domination sur les territoires en l'inscrivant dans la pierre et la morphologie urbaine.

b) Fort-Royal et Puerto de España : un passé militaire et portuaire qui affleure sous la forme de discontinuités intra-urbaines contemporaines

Les principaux modèles explicatifs du fait urbain dans la Caraïbe insulaire s'appuient sur l'idée d'une « urbanisation dépendante », soumise aux besoins logistiques et économiques du système colonial (Jaffe, 2008 : 26). Selon le modèle de la « plantopolis » (Potter, 1998), l'émergence, le développement et la structuration des villes aux Antilles sont à chercher avant tout dans leurs fonctions portuaires, militaires et administratives, c'est-à-dire leur raison d'être initiale. La plupart des grandes villes doivent en effet leur existence aux stratégies des états-majors européens et aux besoins du mercantilisme. Elles se sont développées du fait du rôle de synapses commercialo-portuaires qu'elles ont occupé dans un système colonial fondé sur les exportations des produits agricoles locaux vers la métropole et sur les importations de biens manufacturés. La plantocratie européenne, de même que la main d'œuvre esclave africaine puis contractuelle indienne, travaille et vit dans les terres plus que dans les centres portuaires de la côte. Ainsi définie, la ville est en quelque sorte le résidu du système de la plantation. Elle a pour principale fonction d'en assurer la protection militaire et la logistique portuaire et commerciale.

A Fort-Royal et Puerto de España, les noms initiaux évocateurs de Fort-de-France et Port of Spain, la primauté des fonctions militaires et portuaires a laissé en héritage d'importantes discontinuités et des cicatrices dans la forme urbaine. Certaines d'entre elles continuent encore à produire des fermetures à l'intérieur de la ville. C'est le cas des zones militaires. Comme on l'a vu dans le chapitre précédent, à Port of Spain, le fort George, dispositif léger rapidement reconverti en centre télégraphique, invite à la visite, mais il s'agit là d'une exception. Le fort Picton, sur les collines de Laventille, forme un isolat hermétique coupé de ses abords immédiats, résidentiels et populaires. A Fort-de-France, les traces laissées par l'histoire militaire ne se limitent pas aux forts Saint-Louis, Desaix et Tartenson qui représentent toujours dans l'espace des enclaves que soulignent leurs fortifications. L'administration militaire disposait en effet d'une bande de terrains continue reliant le fort Desaix au fort Saint-Louis, véritable percée dans la ville (signalée en orange sur la carte ci-dessous). Son découpage progressif, issu de ventes et autres opérations foncières successives, continue à complexifier le foncier dans le centre historique. Le jardin de la Savane, ancienne Place d'Armes, est encore présenté comme une « annexe du Fort Saint-Louis » en 1878 dans un jugement du tribunal (Contour, 1994 : 125). L'extrait de carte topographique ci-dessous attire l'attention sur la discontinuité que l'ancienne bande militaire continue à imprimer dans

le tissu urbain, moins densément construit entre le sud est du centre historique et le Fort Desaix, même si les interstices non bâtis sont peu à peu comblés. La nature militaire de la zone a en effet limité l'urbanisation formelle ; elle explique qu'ont pu y être implantés de grands équipements tels que l'Atrium (le centre culturel départemental) ou le stade Desclieux. Elle montre la permanence de certaines discontinuités liées à la fonction militaire originelle dans la forme urbaine contemporaine. Le Parc Floral, site de l'ancien hôpital militaire converti en espace vert, en est un autre exemple.



Carte 7 : Les traces de la fonction militaire dans la morphologie de Fort-de-France

Autre fonction de la ville coloniale par excellence, l'activité portuaire est également source de ruptures dans les tissus urbains, comme cela sera étudié plus en détail dans le quatrième chapitre. Mais la logique de fermeture de ces activités vis-à-vis de la ville et de clôture des zones portuaires est nouvelle : jusqu'au milieu du XXe siècle, les opérations de chargement et déchargement de marchandises, d'embarquement et de débarquement des passagers, étaient tout à fait ouvertes sur l'espace urbain (Thodiard, 1994). Les navires accostaient sur des appontements perpendiculaires au trait de côte, au débouché du centre. Les plus grands mouillaient à quelques dizaines de mètres du rivage tandis que les marchandises étaient transbordées sur des embarcations plus petites jusqu'au rivage. L'activité portuaire a tout de même laissé d'importantes marques dans la morphologie urbaine, dans laquelle apparaissent les étapes de la progression de la ville sur la mer et de la construction des quais et autres ouvrages portuaires. A Fort-de-France, le boulevard Alfassa en bord de mer, doit son existence à la construction de la jetée qui a durablement fixé, depuis les années 1930, le trait de côte de la ville. De même, plusieurs des axes principaux du centre historique de Port of Spain correspondent aux traits de côte successifs : Marine Square, c'est-à-dire l'actuel Independence Square, jusqu'à 300 mètres environ du rivage actuel, et South Quay achevé en

1832 (Anthony, 1997 : 449). Les anciennes limites entre la terre et la mer sont aujourd'hui incorporées dans la forme urbaine. Le processus se poursuit, avec la construction d'un port en eaux profondes à Port of Spain en 1935 et, plus récemment, le remblaiement d'Invaders Bay ou, à Fort-de-France, l'extension des terre-pleins sur la Pointe Simon. Si ces limites sont des frontières, c'est donc au sens de fronts d'urbanisation et non de coupures dans les territoires urbains.

2) Des espaces singuliers et clairement délimités : les centres historiques

Parmi les discontinuités repérées dans les paysages et dans la géographie sociale de Fort-de-France et de Port of Spain, certaines sont des héritages de l'époque coloniale que les seules fonctions militaires et portuaires ne suffisent pas à expliquer. Plusieurs aspects de l'urbanisme colonial et des premières phases de l'urbanisation permettent de comprendre la position singulière qu'occupent aujourd'hui les centres historiques à Fort-de-France et à Port of Spain : à la fois ruptures dans les formes et les paysages, et liens ambigus dans la géographie sociale.

Les centres historiques, centres villes actuels, doivent en effet leur singularité formelle et paysagère contemporaine aux logiques héritées de la ville coloniale. L'ordre colonial, matérialisé par la régularité de la voirie, la concentration de bâtiments incarnant le pouvoir métropolitain et la mise en place de grandes infrastructures urbaines plus précocement qu'ailleurs, continuent à démarquer les centres historiques de leurs environs. Leur limite a en effet été « conçue comme frontière, pour sauvegarder des particularismes et pour maîtriser l'ensemble » (Piermay, 2002 : 234).

Le legs de la ville coloniale dans les centres historiques se manifeste aussi par la concentration spatiale, persistante, des lieux de pouvoir et de contrôle. L'analyse de Jérôme Monnet sur la recomposition des centralités dans les villes latino-américaines est pertinente dans les cas de Fort-de-France et de Port of Spain. Loin d'être devenus archaïques et inadaptés à des besoins contemporains que les quartiers d'affaires récents prendraient désormais en charge, « le centre historique et la place expriment une continuité temporelle entre la ville coloniale, fondatrice d'une organisation sociale, et la cité d'aujourd'hui, continuité que doit symboliser la permanence des lieux du pouvoir » (Monnet, 1994 : 87).

Ni la départementalisation en Martinique ni l'indépendance à Trinidad et Tobago n'ont en effet représenté des ruptures radicales dans la géographie locale du pouvoir. Le caractère officiel des bâtiments de l'administration coloniale a été maintenu en dépit des évolutions statutaires. Leur conversion au service des nouvelles institutions a permis de conserver une certaine continuité dans la symbolique de la ville première, coloniale, comme centre commandant l'ensemble du territoire. A Fort-de-France, l'ancien palais du Gouverneur

accueille désormais les locaux de la Préfecture de la Martinique (photo 7). L'hôtel de ville, en revanche, a été transféré dans un nouveau bâtiment, plus grand et plus fonctionnel, mais situé à quelques mètres seulement de l'ancienne mairie, reconvertie en théâtre municipal. L'ancien palais de justice n'est plus utilisé non plus, mais le tribunal s'est établi non loin de là, dans un bâtiment moderne imposant. Les locaux principaux du Conseil Général se situent à quelques centaines de mètres, à l'autre extrémité du boulevard du Général de Gaulle. Seul le Conseil Régional, parmi les principaux lieux de pouvoir, siège en dehors du centre historique. Il occupe en effet, depuis 1992, un bâtiment localisé dans le quartier de Cluny. La Région Martinique est l'institution qui a le plus revendiqué sa rupture avec l'ordre politique établi, dénoncé comme trop accommodant avec les héritages de la période coloniale. Elle a d'ailleurs été présidée par un indépendantiste entre 2004 et 2010. L'implantation de son assemblée en dehors du centre historique de la ville capitale revêt une dimension symbolique qui souligne, par défaut, la singularité du centre historique comme héritier direct de la ville coloniale, de sa forme, de ses paysages et de ses symboles.



Photo 7 : Permanence des lieux de pouvoir dans le centre historique de Fort-de-France : la Préfecture de Région, ancien Palais du gouverneur, dont l'architecture s'inspire du Petit Trianon de Versailles, mars 2007.



Photo 8 : Le bureau du Premier ministre de Trinidad et Tobago, près de la Savane de Port of Spain, juin 2007.

A Port of Spain, la concentration spatiale des lieux du pouvoir dans le centre historique se caractérise également par une grande stabilité. Au centre du centre, se trouve Woodford Square. Place d'armes de la ville espagnole, elle a conservé son rôle pivot dans la vie politique locale. Elle a servi de tribune aux discours importants de l'histoire politique du pays, en particulier ceux de l'artisan de l'Indépendance, Eric Williams, dans le cadre de ce que l'on a appelé l'« université de Woodford Square » (Brereton, 1981 : 234). Ses abords rassemblent toujours les lieux du pouvoir national : pouvoir politique, incarné sur son côté ouest par la *Red House* (le Parlement trinidadien) ; pouvoir judiciaire, avec le palais de justice au nord-est ; pouvoir religieux avec la cathédrale anglicane au sud. En face, la bibliothèque nationale, hébergée dans un bâtiment pyramidal signé par un grand architecte local, inauguré en 2003. A l'ouest encore de Woodford Square, les quartiers généraux de la police nationale ont été en partie reconvertis en musée de la police. Les locaux de la *Port of Spain Municipal Corporation* se trouvent également à proximité, au nord-est de la place. Les tours jumelles du complexe Eric Williams, construites dans la période suivant immédiatement l'indépendance, manifestent un certain glissement dans la géographie de ces lieux de pouvoir, puisqu'elles se situent légèrement plus au sud-ouest, au débouché de Independence Square (nommé à point). Pourtant, malgré la construction dans les années 2000 du *Government Campus Plaza* près du front de mer (chap. 3), les différents offices des administrations étatiques continuent à se concentrer dans un rayon de moins d'un kilomètre carré, qui correspond au centre historique.

3) Aménager, équiper, exclure : l'incidence des grands travaux sur l'organisation des espaces urbains pendant la période coloniale

Les grands travaux menés par les administrations coloniales dans un élan hygiéniste ont marqué la forme urbaine en fixant certaines des limites qui demeurent les plus sensibles aujourd'hui, en particulier celles qui contribuent à démarquer la ville formelle des quartiers pauvres non planifiés situés au contact des centres historiques. De vastes opérations hydrauliques ont été rendues nécessaires par les caractéristiques des deux sites – des plaines littorales mal drainées, marécageuses, insalubres, situées au débouché de plusieurs cours d'eau qu'il a fallu domestiquer et canaliser. Ainsi fixés, repoussés aux pieds des collines environnantes pour mettre à profit le plus d'espace plan possible, les nouveaux tracés hydrographiques ont joué un rôle de barrière limitant l'extension de la ville planifiée, contrôlée. Certains ouvrages se sont ainsi mués en lignes frontières de la ville formelle, signifiant la démarcation entre le dedans et le dehors, entre ce qui est inclus dans la ville et ce qui ne l'est pas. Saint Ann's River a été détournée et canalisée à la fin du XVIIIe siècle par le dernier gouverneur espagnol, Don José Maria Chacón, afin de limiter ses débordements récurrents. Cette limite fondamentale de Port of Spain, comme on l'a vu dans le chapitre

précédent, suit donc un tracé totalement artificiel : le cours originel passait en plein cœur du centre ville actuel, le long de l'actuelle Chacon Street. Une fois la rivière repoussée vers l'est, la ville coloniale a pu s'étendre jusqu'au flanc des collines de Laventille. La coïncidence entre l'obstacle orographique représenté par les reliefs abrupts et l'obstacle hydrographique de la rivière a concouru à l'ériger en frontière urbaine de premier plan, d'autant plus que les autorités municipales se sont refusées, quand la question s'est posée à la fin du XIXe siècle, à intégrer dans le périmètre de la ville les collines urbanisées situées sur la rive est. Laventille n'a donc pas bénéficié des aménagements et des services urbains pris en charge pour la seule ville officielle de Port of Spain (Mc Cree, 1997 : 42, selon Goodenough, 1976 : 59).

A Fort-de-France, la lutte permanente pour rendre l'espace urbain moins vulnérable aux inondations a abouti à la mise en place d'un réseau de canaux divisant la ville en plusieurs îlots. L'impact de ces ouvrages hydrauliques sur l'organisation de l'espace urbain est massif. Le Boulevard du Général de Gaulle reste la « Levée » dans les souvenirs des Martiniquais, parce qu'il suit le tracé d'un canal comblé à la fin des années 1850 (Contour, 1994 : 157), qui formait (et forme toujours) la limite entre le centre ville et le faubourg des Terres Sainville. La rivière Madame, qui sépare la ville formelle et certains quartiers populaires, suit aussi un cours artificialisé. Elle doit son nom à l'épouse de Monsieur Du Parquet, l'un des premiers gouverneurs de la Martinique, qui a entrepris d'importants travaux hydrauliques au XVIIe siècle. Jusqu'au début du XXe siècle, pour traverser le canal Levassor, on doit emprunter un bac, entraînant animation et activités de part et d'autre de la rivière. La consolidation des berges et la construction d'un pont en aval met un terme à cette pratique. Malgré les ponts, la différenciation entre la ville formelle et les quartiers populaires de la rive droite se poursuit.

4) Extension de la ville et mise en place d'une géographie sociale différenciée

Une analyse répandue de l'histoire urbaine des Antilles interprète les abolitions de l'esclavage (1833 pour l'Empire britannique, 1848 pour l'Empire français) comme des tournants majeurs, avec l'idée que les esclaves émancipés ont brutalement déserté les campagnes et les travaux des champs. On sait aujourd'hui qu'il n'y a pas eu d'afflux massif vers les centres urbains après l'abolition, notamment grâce aux travaux de Christine Chivallon sur le foncier en Martinique (1998) et d'Asad Mohammed sur l'histoire du squat à Trinidad (1988). Il n'en reste pas moins que la période allant de l'émancipation à la fin de la colonisation correspond pour les deux villes à une phase d'intenses métamorphoses. Les économies urbaines se développent ; commerce et autres activités tertiaires prennent de l'ampleur. Alors que Fort-de-France accueille au début du XXe siècle des milliers de sinistrés de l'éruption volcanique, à Port of Spain aussi, les premières années du siècle sont celles d'une très forte croissance, urbaine et économique, dopée par l'exploitation des hydrocarbures

(Conway, 1989 : 55). Entre 1901 et 1921, la population de la ville augmente de 20 000 pour atteindre 70 500 personnes, soit plus du cinquième de la population trinitadienne (Giacottino, 1976 : 799).

La configuration spatiale actuelle des disparités socio-économiques se met en place pendant cette phase de rapide croissance, marquée par une urbanisation différentielle de part et d'autre des centres historiques. A Port of Spain, l'urbanisation formelle bute sur les pentes qui démarrent sur la rive gauche de Saint Ann's River. En réalité, dès l'origine, les collines de Laventille sont dépréciées et écartées du développement urbain officiel, tout en lui étant nécessaires. Leurs carrières approvisionnent la ville en matériaux de construction et c'est dans leurs grottes que sont relégués les lépreux, *personae non gratae* dans la ville coloniale (Ottley, 1962 : 49). Ceux-ci²⁷ sont rejoints progressivement par des populations noires qui achètent des parcelles dans les plantations de café et de cacao ou s'installent sans titre de propriété sur des terres de la Couronne (Mohammed, 1988). Très vite, donc, s'enracine l'opposition entre l'urbanisation sans planification des collines orientales et le développement urbain contrôlé de la plaine, qui se dirige vers l'ouest et remonte les vallées de Maraval et de Diego Martin en direction du nord.

La municipalité joue un rôle important dans cette dynamique en menant une politique active d'acquisition et de lotissement des terres agricoles des environs, incorporées à leur tour dans le périmètre municipal, au bénéfice des populations les plus fortunées de la ville : quartiers de Saint-Clair, Newton, Woodbrook (1911), dans lesquels le réseau d'égout est très rapidement étendu (Ottley, 1962 : 114). Un cas particulier est celui de Belmont, situé au nord-est du centre historique, où s'étaient fixés des Africains libérés d'un négrier clandestin après l'interdiction de la traite des esclaves. Le quartier est loti a posteriori par la municipalité à partir de 1905 et incorporé aux limites municipales en 1912 (Giacottino, 1976 : 798), mais on peut toujours déceler dans sa forme son origine non planifiée (Dickman, 1992 : 7). Les parcelles ne sont pas aussi uniformes que dans les quartiers lotis à la même époque, et l'emplacement légèrement irrégulier des maisons s'en ressent. Le processus de lotissement du quartier a pour effet d'en chasser peu à peu la population initiale, au profit de populations noires et métisses éduquées. Celles-ci n'ont pas les moyens d'accéder aux quartiers chics de la partie ouest et nord de la Savane et trouvent à Belmont la possibilité de résider en ville dans des maisons individuelles se rapprochant de celles des quartiers plus chics. Le surnom de « *Black St-Clair* » parfois attribué à Belmont, rend bien compte de son histoire, celle d'un

²⁷ Les lépreux sont finalement déplacés dans un hospice à Cocorite, alors situé au-delà des limites de l'urbanisation ; et un leprosarium est ouvert dans les années 1920 encore plus à l'écart, sur l'île de Chacachacare au large des côtes nord-est de Trinidad, dont les habitants sont expulsés.

quartier de classes moyennes de seconde zone qui se distingue, sur le plan socio-économique et sur le plan paysager, des quartiers non planifiés de l'est qui lui sont contigus.

A Fort-de-France également, les grandes divisions observables dans l'espace urbain actuel trouvent leur origine dans les formes prises par le développement urbain du XIXe et début du XXe siècle. Le jeu des autorités coloniales, intervenant ici, laissant faire là, a tenu un rôle important dans la formation et la consolidation des différenciations socio-spatiales. Les « beaux quartiers », sur le plateau Didier à l'ouest de la ville, sont nés suite à l'ouverture d'une route construite à l'occasion de la mise en exploitation d'une source située sur les Pitons du Carbet pour approvisionner la ville en eau. Une station thermale huppée y était déjà en fonctionnement. C'est surtout après la catastrophe de 1902 que la municipalité est amenée à intervenir massivement. La destruction de Saint-Pierre donne en effet un coup d'accélérateur brutal au développement urbain de Fort-de-France. Il faut pouvoir loger les sinistrés qui affluent par milliers et qui, pour beaucoup, se fixent sur place ; il faut également construire en l'espace de quelques années des locaux administratifs, des établissements scolaires, des centres de soins, en bref, équiper la ville de tous les attributs nécessaires à son nouveau statut dans la hiérarchie urbaine. L'opération foncière la plus ample est celle des Terres Sainville, motivée par des préoccupations d'ordre hygiéniste. Elle est finalisée dans les années 1920 sous l'impulsion du maire Victor Sévère. Celui-ci militait depuis la campagne municipale de 1904 pour qu'une solution soit mise en place pour ces lieux qu'il décrivait comme « un dangereux foyer d'infection permanente, constitué aux portes de la ville » (Marlin-Godier, 2000 : 208). Les parcelles sont affectées aux mal logés, dont beaucoup sont des rescapés de la catastrophe. Jusqu'à présent, le quartier demeure réputé comme lieu d'accueil pour de nouvelles populations, Haïtiens et Dominicains en particulier (Jannas Pierre-Louis, 2007 : 189). Avec un taux de chômage avoisinant les 40 %, il se distingue aussi par des indicateurs socio-économiques très mauvais, au même titre que les quartiers périphériques non planifiés (INSEE, 2007).

Le processus d'urbanisation différentielle de part et d'autre des centres historiques est donc à l'origine de certaines des discontinuités qui caractérisent la géographie socio-résidentielle d'aujourd'hui. Mais l'impact de la colonisation sur les espaces urbains contemporains ne se limite pas à cela. Aux Antilles, l'histoire de la colonisation et de l'esclavage a laissé en héritage une étroite imbrication des stratifications sociales et raciales : il est nécessaire ici d'examiner de plus près le rôle de l'ethnicité sur les processus de divisions à l'œuvre dans les territoires urbains.

C. Un autre héritage de la ville coloniale : ethnicité et divisions dans la ville

1) Aux Antilles, la classe surdéterminée par la « race »

Le caractère multiethnique de beaucoup des villes développées dans un cadre colonial est un facteur supplémentaire de divisions intra-urbaines. « En s'établissant dans le Nouveau Monde, écrit Alain Musset, les conquérants espagnols ont essayé d'établir des frontières physiques, politiques ou symboliques entre les populations indigènes et les populations d'origine européenne afin de garantir la stabilité d'un ordre public fondé sur l'expression territoriale des inégalités ethniques » (Musset, 2009 : 116-117). Une telle analyse s'applique bien à la Martinique et à Trinidad, quoique les sociétés précolombiennes aient rapidement été éliminées ou absorbées. La composition diverse des populations est une conséquence directe de l'histoire du peuplement, qui se confond surtout avec celle de la traite négrière et de l'engagisme indien et, dans une moindre mesure, chinois. Or les autorités coloniales se sont attachées à définir et à gouverner les sociétés colonisées sur la base de ces clivages. En Martinique, l'abolition de l'esclavage et du Code Noir qui régissait le statut et la vie des esclaves depuis le XVII^e siècle, n'a pas annihilé la référence à la « race », laquelle joue un rôle structurant dans les rapports sociaux et maintient des frontières plus ou moins poreuses entre groupes et individus (Giraud, 1979). L'action sciemment divisionnaire des autorités coloniales à Trinidad a également produit des lignes de fracture toujours en vigueur dans la société. Pour le politiste trinidadien Ralph Premdas en effet, « l'Etat colonial incarnait un ordre qui était inégal et injuste mais, surtout, il a institutionnalisé des pratiques qui ont pavé la voie au conflit ethnique et communautaire »²⁸ (Premdas, 2007 : 177). Le morcellement délibéré du corps social, au nom du principe de « diviser pour régner », n'est pas sans implications sur les disparités socio-spatiales dans les territoires urbains contemporains.

Pourtant, si la question de l'ethnicité n'a pas été abordée de front jusqu'ici, c'est parce qu'elle ne s'inscrit que de manière indirecte dans les paysages de Fort-de-France et de Port of Spain. Cela les distingue d'autres villes également forgées par la colonisation, telles que Port Louis, sur l'île Maurice, où le marquage ethno-culturel des quartiers s'inscrit très visiblement dans les paysages et l'organisation des territoires urbains (de Cauna, 2003b). Dans une même rue de Port of Spain se succèdent cantines créoles, snacks chinois ou libanais et vendeurs de « roties » indiens ; dans le cimetière Lapeyrouse, mausolées chrétiens et musulmans se côtoient. Les origines diverses des habitants de Fort-de-France ne se répercutent pas non plus, à première vue, sous la forme de distinctions tranchées entre morceaux de ville affiliés à un groupe plutôt qu'à un autre comme on peut l'observer ailleurs dans des *Chinatowns* et autres

²⁸ “The colonial state embodied an order that was unequal and unjust, but, more significantly, it institutionalized practices that laid the cornerstone of ethnic and communal conflict” (Premdas, 2007: 177).

Little Italy. Il faut cependant relativiser cette observation de départ. En effet, ce qui ne ressort pas dans les paysages n'en existe pas moins dans les représentations des habitants. Dans le contexte d'une « correspondance originelle entre les statuts et les apparences physiques » (Bonniol, 2006), les discontinuités spatiales repérées sur des critères purement socio-économiques doivent être rattachées à des considérations d'ordre racial et ethnique. Grosso modo, et bien que l'on croise partout des gens de toutes teintes de peau, aux quartiers les plus riches sont associés les Blancs et les « Mulâtres » (issus de métissages Noir-Blanc) ; aux quartiers pauvres, les Noirs (voir discussion de cette partition plus bas). Ainsi, et l'on rentre ici dans le domaine du symbolique, la ville coloniale incarne à l'origine un territoire blanc, domaine des fonctionnaires et autres représentants du pouvoir en provenance directe de la métropole. Cela ne veut pas dire que les Blancs en soient les habitants ou les usagers exclusifs - ils y sont d'ailleurs rapidement minoritaires. C'est néanmoins une dimension qui participe de la singularité des centres historiques actuels, héritiers de la ville coloniale.

La prise en compte du fait ethnique dans les études urbaines comparatives pose par ailleurs aux Antilles un problème d'ordre analytique que révèle dans la littérature scientifique la coexistence des paradigmes de « société plurielle » et de « société créole ». Le premier, conceptualisé par Furnivall (1957) en Asie, a été défendu pour le contexte antillais par le sociologue britannique Michael G. Smith, dans son ouvrage *The Plural Society in the West Indies* (1965). Cette approche est largement utilisée par les spécialistes anglophones de la Caraïbe (Lowenthal, 1972 ; Clarke, 1984), tandis que les chercheurs francophones recourent volontiers aux notions de « créolité » ou de « métissage » (Doumenge, 2000 : 80). La notion de « société plurielle » repose sur l'idée que la population est composée de groupes distincts, aux frontières tranchées. Dans cette perspective, la société fonctionne sur le mode d'une cohabitation potentiellement conflictuelle sans qu'existent nécessairement des valeurs communes partagées (Smith, 1965). La « créolité », en revanche, véhicule l'idée (ou l'idéal) d'un métissage généralisé, à la fois biologique et culturel, brouillant les frontières entre les groupes initiaux et conduisant à la formation d'une entité hybride nouvelle et originale, où la diversité est constitutive de l'unicité (Bernabé, Chamoiseau et Confiant, 1989). Or le paradigme de la créolité se heurte à des représentations contradictoires mobilisant les notions de race et d'ethnicité. Ces deux termes sont déjà problématiques en soi. Alors que la notion de « race », rarement utilisée en français mais répandue en anglais, renvoie à un caractère biologique supposé qui tend à masquer le rôle déterminant des contextes historico-politiques dans lesquels elle a été construite (Bonniol, 2006), le terme d'ethnicité se démarque plus du biologique en englobant explicitement de multiples composantes. Il repose à la fois sur « des idées de nationalité, langue, patrimoine, lieu de naissance, parenté, symboles culturels et, bien entendu, religion » (Howard et Hopkins, 2005 : 71). L'absence de statistiques spécifiques en

Martinique, comme dans tout territoire français, complique la prise en compte de cette dimension dans l'étude des espaces urbains.

A Trinidad, la question tourne principalement autour de la confrontation entre Indiens et Africains, qui n'est pourtant pas source de divisions criantes à l'intérieur de l'agglomération de Port of Spain. A Fort-de-France, tout en louant les splendeurs du métissage, les discours sur la ville se réfèrent constamment à une représentation tripartite de la société (Blancs, Noirs, mulâtres) ancrée depuis la colonisation, que les dynamiques urbaines contemporaines ont pourtant largement bouleversée.

2) A Trinidad, de la confrontation Noirs-Blancs à la confrontation Noirs-Indiens : la ville est-elle le théâtre des divisions ethniques ?

En 2009, le sociologue trinidadien Selwyn Ryan s'inquiétait dans la presse locale²⁹ de « l'hyperconscience raciale » de ses concitoyens, lesquels ont tendance à systématiquement rapporter attitudes et comportement à l'affiliation ethnique des uns et des autres. Pour les Trinidiens en effet, la société est avant tout structurée sur des bases ethniques (Miller, 1994). L'auto-identification de tout un chacun en ces termes ne semble poser aucun problème. Dans le dernier recensement de population, le taux de non-réponses à la question sur l'ethnicité n'est en effet que de 0,8 %. Seules 1,2 % des personnes recensées ne se reconnaissent dans aucune catégorie et cochent la case « autres³⁰ » (CSO, 2000), comme si la partition proposée était unanimement reconnue et acceptée. Pourtant, les catégorisations ethniques des populations colonisées n'ont cessé de fluctuer et d'être discutées, comme l'a montré l'étude d'Anthony Christopher (2005) sur les nomenclatures ethno-raciales utilisées pour les recensements dans les colonies britanniques.

La composition ethnique et religieuse singulière de la société trinidadienne en fait un laboratoire de choix pour les sociologues. Les *East-Indians* descendent des quelque 144 000 travailleurs indiens venus dans le cadre de l'engagisme comme contractuels agricoles entre 1845 et 1917, et souvent restés au terme de leur contrat (Brereton, 1979 : 177). Ils surpassent désormais en nombre les *Africans* (descendants d'esclaves africains et de Noirs émigrés des îles voisines), représentant respectivement 40,3 et 37,5 % de la population du pays (CSO, 2000). Les deux groupes ethniques principaux rassemblent donc près de 80 % de la

²⁹ Ryan, S., 2009, "A gaseous mixture of racial hyperconsciousness", *Trinidad Express*, 16/08/2009.

³⁰ Les catégories ethniques proposées dans le recensement de 2000 sont "*Africains*", "*Indiens*", "*Chinois*", "*Syro-Libanais*", "*Métis*", "*Blancs*", "*Autres*" (CSO, 2000). La traduction de "*Mixed*" par "*Métis*" n'est pas satisfaisante dans la mesure où les personnes concernées sont issues de brassages de populations d'ethnicités variées sans être nécessairement elles-mêmes des Métis à proprement parler. Le terme a pourtant été jugé préférable à celui de « mulâtre », utilisé dans les Antilles françaises. Celui-ci contient en effet l'idée d'un métissage principalement entre Noirs et Blancs, ce que n'implique pas la formulation plus neutre de "*Mixed*".

population totale et il est courant de percevoir et de penser la société trinitadienne en termes binaires. La dualité est prise pour un fait naturel, atemporel, structurel et structurant (Meighoo, 2008)³¹.

Pourtant, comme le prouve l'historienne Bridget Brereton (1979), c'est bien la question des relations (supposées antagonistes) entre les Noirs (et Métis) et les Blancs, qui domine pendant la période coloniale : les travailleurs indiens sous contrat sont tout simplement considérés comme étant hors de la société et constamment réduits à leur double altérité. Etrangers par leur origine lointaine, leurs langues et traditions spécifiques ; étranges aussi car ne rentrant pas dans le moule des relations socio-raciales forgées à l'intérieur de la plantation. Le clivage Noir-Indien s'est installé dans toute son acuité au milieu du XXe siècle, dans le contexte de la construction de l'Etat trinitadien. Pour Oxaal (1968) et Ryan (1972), c'est en effet l'alliance politique entre les élites noires et blanches au moment de l'Indépendance qui a produit un déplacement du bras de fer colonial traditionnel vers une confrontation entre les Noirs (au pouvoir) et les Indiens (plus ruraux, moins présents dans l'administration et la vie politique). Les autorités coloniales britanniques avaient cependant préparé le terrain en s'efforçant de maintenir une distance entre les descendants d'esclaves noirs émancipés et une main d'œuvre indienne déracinée et peu revendicative.

Lloyd Braithwaite, l'un des pionniers des sciences sociales dans la Caraïbe anglophone, fait quasiment l'impasse sur les Indiens dans son étude de la stratification sociale de la société trinitadienne, publiée pour la première fois en 1953. Il la modélise au moyen d'une pyramide qui juxtapose trois classes socio-économiques et trois catégories raciales de la population.

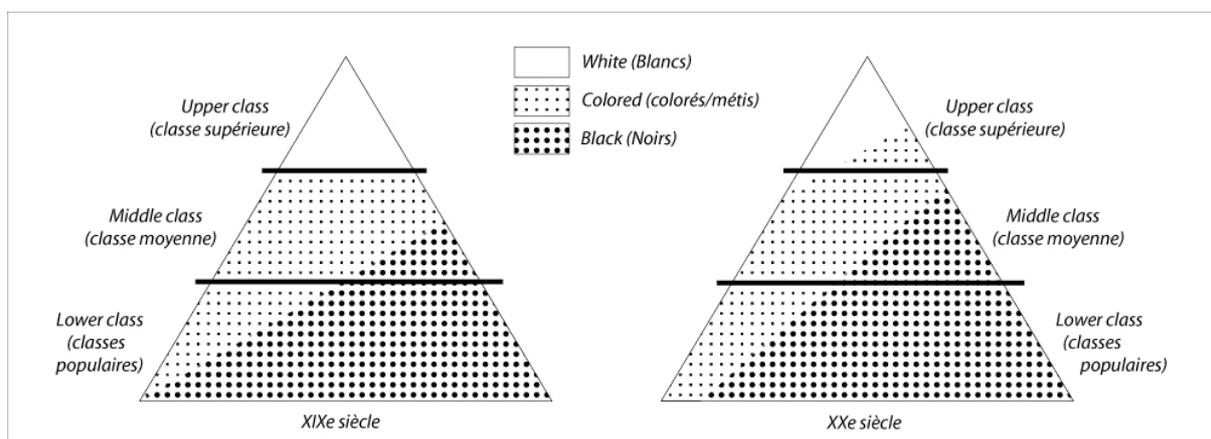


Figure 5 : Evolution de la stratification sociale depuis le XIXe siècle à Trinidad, selon Lloyd Braithwaite (1975 [1953] : 42).

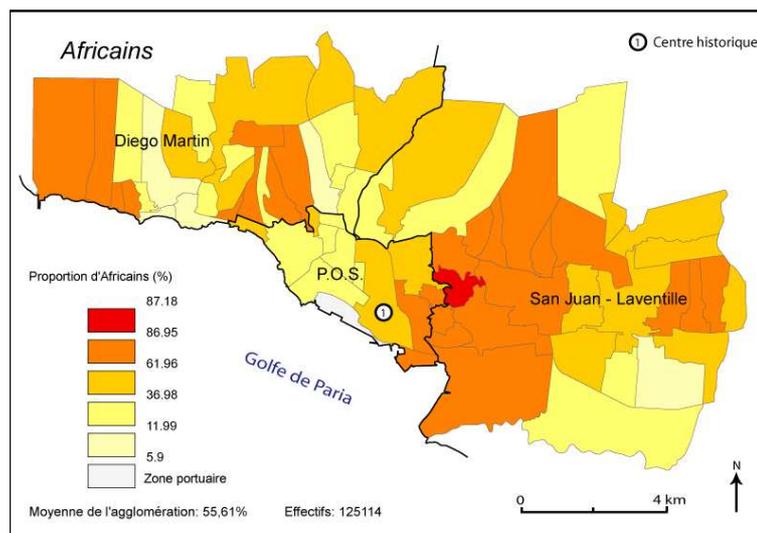
³¹ Le recensement de population de 2011 fait cependant apparaître une augmentation relative des catégories « Mixed » et autres au détriment des catégories « East-Indians » et « Africans », qui ne correspondent plus respectivement qu'à 35,43 % et 34,22 % des habitants du pays (CSO, 2012 : 15).

Cette représentation de la société rend compte de l'étroite imbrication qui prévaut entre la stratification socio-économique et la couleur de la peau, et surtout le maintien de cette situation malgré une timide évolution aux marges des trois groupes, puisque les Noirs n'ont toujours pas accès à la classe supérieure même s'ils progressent dans la classe moyenne. Elle montre surtout le maintien d'une étroite imbrication entre la stratification socio-économique et la couleur de la peau.

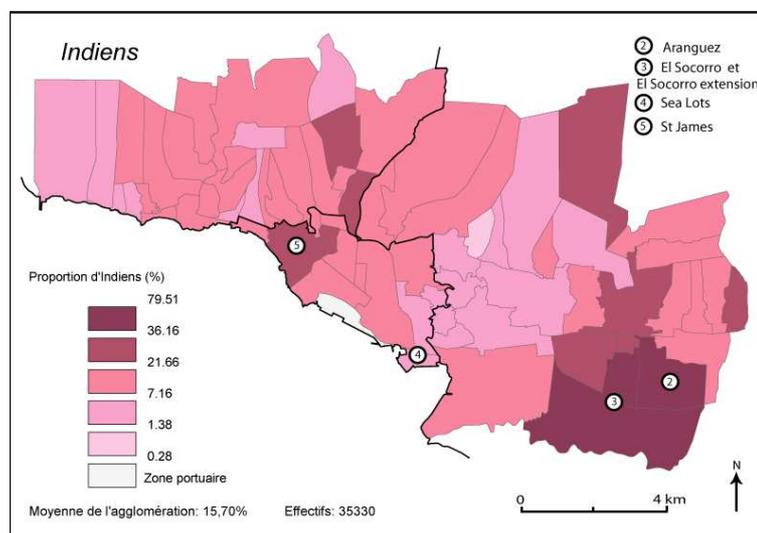
La série de cartes³² ci-dessous appuie l'idée, implicite chez Braithwaite, d'une forte corrélation spatiale entre la répartition des pauvres et des Noirs, des strates intermédiaires et des Métis et des riches et des Blancs.

Les cartes ont été réalisées à l'aide des logiciels *Philcarto* et *Adobe Illustrator*. Les unités spatiales localisées correspondent à celles qui sont mentionnées dans le corps du texte. Les bornes des classes sont les suivantes : minimum / moyenne-1,5 écart-type / moyenne - 0,5 écart type / moyenne + 0,5 écart type / moyenne + 1,5 écart type / maximum. Ce mode de discrétisation vise à faire ressortir la structure interne de chaque distribution de manière à faciliter la comparaison entre les cartes.

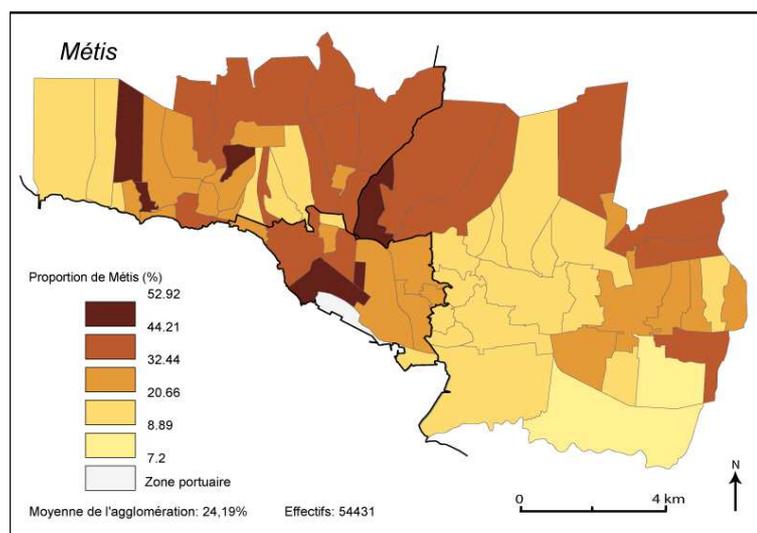
³² Les cartes sont classées en fonction des effectifs de chaque groupe: Noirs, Indiens, Métis, Blancs, Chinois et Syro-libanais.



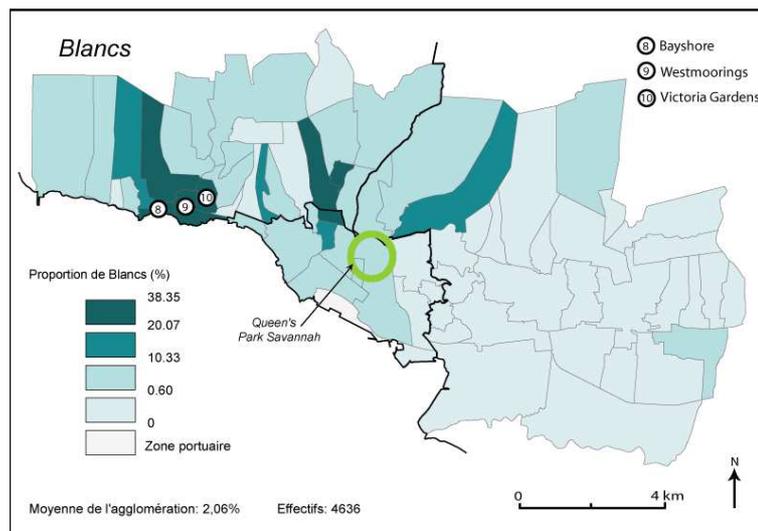
Carte 8 : Répartition des Noirs (« *Africains* ») dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)



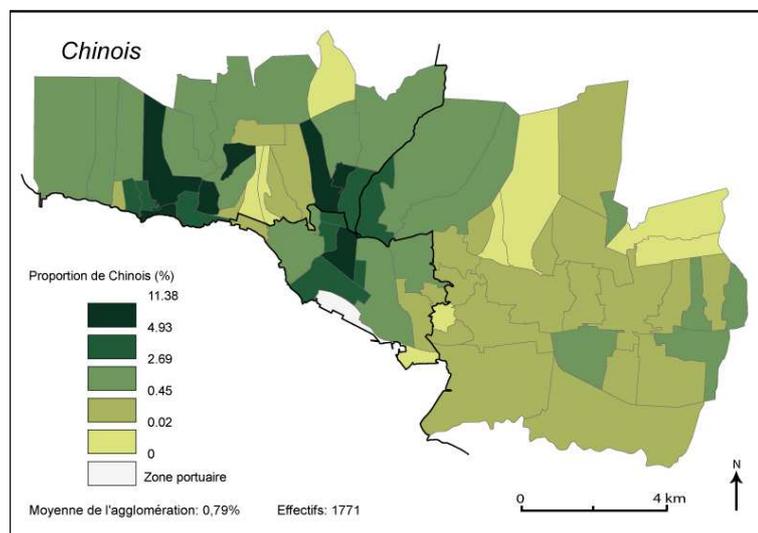
Carte 9 : Répartition des Indiens dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)



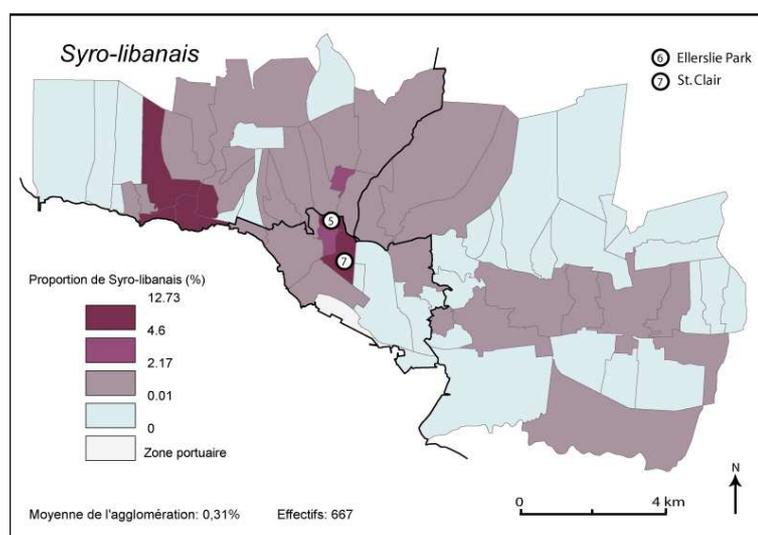
Carte 10 : Répartition des Métis dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)



Carte 11 : Répartition des Blancs dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)



Carte 12 : Répartition des Chinois dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)



Carte 13 : Répartition des Syro-libanais dans l'agglomération de Port of Spain (CSO, 2000)

Braithwaite émaille analyse de remarques sur les liens entre les statuts socio-raciaux et la qualification sociale et symbolique des espaces urbains. Il observe, par exemple, que les clubs de football les plus prestigieux et sélectifs (donc blancs) sont localisés « sur un emplacement symboliquement adéquat, près du Queen's Park Savannah, où résidaient peu de gens de couleur »³³ (Braithwaite, 1975 [1953] : 61).

Cette remarque révèle l'équivalence établie de manière implicite entre l'origine européenne des habitants et le caractère huppé de certains quartiers, en l'occurrence ceux qui se situent immédiatement sur la frange nord-ouest de la Savane. La position socio-économique privilégiée de ces secteurs perdure, comme on l'a vu. La carte 11 montre que la répartition des Blancs dans l'agglomération de Port of Spain a connu une importante évolution. Les pourcentages de Blancs les plus élevés (entre 35 et 40 %) sont ceux des quartiers de Bayshore³⁴ et de Victoria Gardens, à l'ouest de la ville, près de Westmoorings où 852 personnes se sont déclarées blanches dans le recensement, les plus forts effectifs de l'agglomération (CSO, 2000). Une telle répartition concorde avec l'idée d'un renouvellement du gradient socio-résidentiel est-ouest de Port of Spain, mis en évidence plus haut. Les Blancs de Port of Spain ne sont pas réductibles aux descendants des familles européennes installées dans l'île pendant la colonisation, qui représentent un petit nombre d'individus. Il s'agit de plus en plus d'expatriés employés dans de grandes entreprises étrangères. Leur répartition est étroitement corrélée avec celle des personnes les plus qualifiées et fortunées. Elle n'introduit donc pas de fracture spatiale supplémentaire d'ordre ethnique ; elle s'accroche à celles que l'on a déjà repérées.

C'est également le cas pour les autres minorités ethniques de faibles effectifs. Leur distribution spatiale très inégale coïncide avec celle des quartiers huppés traditionnels et récents. Les Chinois, moins de 1 % de la population de l'agglomération, représentent plus de 11 % des habitants de Saint Clair (carte 12). Les Syro-libanais (carte 13) sont particulièrement concentrés dans l'espace. Plus de 80 % d'entre eux résident dans des unités spatiales correspondant à 7 % de la population totale de l'agglomération mais ils ne dépassent (à peine) les 10 % de la population totale que dans deux unités spatiales, Ellerslie Park et St Clair.

Les deux éléments de la définition d'un « ghetto » ne sont ainsi réunis pour aucun groupe ethnique³⁵ (Peach, 1996). La domination numérique des Noirs est en réalité rarement contestée à Port of Spain et dans ses environs. Ils sont surreprésentés par rapport à la

³³ *“in a symbolically appropriate position near the Queen's Park Savannah, where few coloured people lived”* (Braithwaite, 1975 [1953] : 61).

³⁴ Les quartiers mentionnés dans le texte sont localisés sur les cartes correspondantes.

³⁵ La population d'un « ghetto » doit être très majoritairement composée par un seul groupe ethnique donné ; de plus, la grande majorité des membres ce groupe ethnique doit y résider (Peach, 1996).

moyenne nationale dans des unités spatiales correspondant à 80 % de la population de l'agglomération. Avec les métis, ils représentent partout plus de 50 % de la population, à l'exception de onze unités spatiales comptant pour 10,35 % des habitants de l'agglomération. Il s'agit, d'une part, des beaux quartiers de l'ouest où Noirs et Métis forment tout de même les contingents les plus forts et, d'autre part, des marges rurales de l'agglomération (Aranguez et El Socorro) où les Indiens sont majoritaires (carte 9).

Il est vrai que l'urbanisation des Noirs a précédé celle des Indiens, dont l'ancrage rural reste marqué jusqu'à présent (Clarke, 1991 : 51). Par ailleurs, les Noirs ont été plus nombreux à bénéficier d'un enseignement primaire et secondaire, dès le XIXe siècle, d'où la formation précoce d'une bourgeoisie noire urbaine lettrée occupant des postes de fonctionnaires, médecins, avocats, emplois dont les Indiens sont longtemps restés exclus. Majoritairement hindous, ceux-ci ont longtemps été réticents à l'idée d'envoyer leurs enfants dans des écoles, celles-ci étant généralement tenues par des institutions chrétiennes (Premdas, 2007). Ainsi, en 2000, seulement 15,70 % des habitants de l'agglomération sont d'origine indienne. La proportion est plus faible encore à l'intérieur des limites municipales de Port of Spain : 10 % environ (CSO, 2000). Ces chiffres cachent d'importants écarts, puisque la proportion d'Indiens dans la capitale varie de 3 % à Sea Lots à 25,24 % à St. James, à l'origine un bourg rural peuplé d'Indiens, progressivement rejoint par la ville. C'est là qu'ont grandi les frères écrivains d'origine indienne Shiva et Vidiadhar Surajprasad Naipaul. A l'échelle de l'agglomération, la proportion d'Indiens culmine à 79,50 % à Aranguez, sur la frange sud du corridor urbain, au contact des zones de culture de cannes à sucre (carte 9). La structure de la distribution spatiale conforte donc surtout l'idée que le clivage ethnique Noirs-Indiens contribue moins à diviser l'espace interne de Port of Spain qu'à marquer les limites des zones les plus urbanisées du corridor urbain, face aux espaces ruraux où les Indiens restent fortement surreprésentés.

Ceci étant, le clivage Noirs-Indiens a des incidences indirectes sur l'organisation interne de l'agglomération de Port of Spain. Comme on le verra dans le chapitre suivant, c'est en effet à l'échelon national et non à l'échelon municipal que se décident les politiques de planification territoriale. La rivalité entre les Noirs et les Indiens, sans cesse mobilisée dans les débats politiques nationaux (Meighoo, 2008 ; Munasinghe, 2001) se répercute mécaniquement sur les politiques d'aménagement urbain. Par exemple, un projet ciblant spécifiquement les quartiers pauvres péri-centraux sera dénoncé comme une allocation inégale et injuste des ressources publiques, au bénéfice d'une seule communauté : les Indiens sont en effet quasi absents de ces quartiers (carte 9). A l'inverse, une politique de développement rural apparaîtra comme favorisant les Indiens au détriment des Noirs... Selon Meighoo (2008), placer la focale en permanence sur les divisions ethniques de la société trinitadienne est une

stratégie de diversion qui vise à masquer une absence de projet politique solide et à entretenir le fonctionnement clientéliste du pouvoir (chap. 4).

Plus qu'une question ethnique en soi, donc, la ville devient une question « ethnicisée » (Meighoo, 2008 : 122). L'ethnicité accapare la sphère discursive et pèse sur la gestion des espaces. Elle se cale sur des divisions socio-économiques préexistantes et n'instaure pas de clivages supplémentaires dans la ville. Stephanie Goodenough, auteure d'une thèse sur l'écologie urbaine de Port of Spain dans les années 1970, relève d'ailleurs « l'émergence continue de l'emploi, des revenus et de l'éducation comme des déterminants majeurs de la stratification sociale, et un déclin de l'importance de la race » au cours du XXe siècle (Goodenough, 1978 : 43). La diversité ethnique est plus forte à Port of Spain qu'ailleurs, puisque tous les groupes ethniques y sont représentés et qu'aucun quartier n'est exclusivement celui d'un groupe donné. La proximité spatiale n'abolit évidemment pas la distance sociale (Chamboredon et Lemaire, 1970), mais le cadre urbain fait sentir les limites de la lecture ethnique dominante à l'œuvre dans la société trinitadienne. L'hétérogénéité interne des catégories telles qu'elles sont fixées par le recensement est particulièrement évidente à Port of Spain. Meighoo insiste sur les écarts irréductibles qui séparent la classe dominante « afro-saxonne », principalement noire mais pas exclusivement, des Noirs pauvres des collines, relégués sur les franges de la ville (2008 : 111). Envisager la catégorie « Indiens » comme un bloc homogène est tout aussi fallacieux (Vertovec, 1992). Parmi eux, les presbytériens et les musulmans sont plus urbanisés, plus éduqués, plus enclins aussi à épouser des Noirs (Clarke, 1971a) que ne le sont les hindous.

En d'autres termes, les données statistiques donnent à penser les territoires urbains comme ethniquement poreux et marqués par une diversité et une proximité entre groupes plus importante qu'ailleurs puisque toutes les catégories ethniques y sont présentes. Cependant, Port of Spain est la capitale d'un pays dont la société est seulement « à moitié achevée » (Meighoo, 2003) et est à ce titre mobilisée comme théâtre de divisions ethniques qui s'affrontent en réalité à d'autres échelles.

3) En Martinique : grammaires de la peau et trilogie urbaine

Plus encore qu'à Port of Spain peut-être, la question de l'incidence du fait ethnique sur les divisions internes de Fort-de-France doit être resituée dans le domaine des représentations et des discours sur la ville. Il n'existe pas en Martinique de statistiques ethniques que l'on pourrait confronter à ces représentations. Curieusement, si l'on en juge par la discrétion avec laquelle le thème est traité par les médias locaux, le débat vif qui anime les sociologues français et la sphère politique depuis quelques années au sujet de l'utilisation de catégories ethniques dans les recensements (Safi, 2013) ne semble pas susciter d'émois particuliers sur

place. Une catégorisation ethnique se heurterait à de profonds problèmes méthodologiques, tant sont subtiles les divisions de la société et tant sont nombreuses les sous-catégories s'appuyant sur la filiation et l'apparence physique, combinant nature des cheveux, phénotype, couleur des yeux, traits variés. Une catégorie intitulée « Noir antillais » (*Black Caribbean*), telle qu'instituée dans le recensement britannique depuis 1991, n'aurait en effet pas grand sens dans le contexte martiniquais même si elle était complétée par l'existence d'une catégorie « *mixed* » ou par la possibilité de cocher plusieurs cases comme c'est le cas aux Etats-Unis depuis 2000 (Bonilla-Silva, 2004 : 932). Le métissage généralisé, associé à la nécessité de se positionner en fonction de la distance à la classe des maîtres (blancs) et à celle des esclaves (noirs) a en effet abouti à des classifications d'une grande complexité, à l'image des tableaux de castes hispano-américains ou des cent-vingt huit catégories recensées par Moreau de Saint-Méry à Saint-Domingue à la fin du XVIIIe siècle. Pourtant, parallèlement au foisonnement linguistique quotidien qui distingue chabins, mulâtres, échappés-coolies, kongos et autres câpresses, une répartition tripartite plus simple s'impose dans les discours sur la ville. Elle rappelle directement l'organisation hiérarchique que Lloyd Braithwaite présente pour la société trinitadienne au milieu du XXe siècle.

L'architecte argentin Gustavo Torres, martiniquais d'adoption, en propose une analyse fine, mais très sombre (2005). Il envisage en effet l'histoire urbaine de la Martinique comme la succession de trois échecs. Celui de la « ville blanche » d'abord, étouffée dans l'œuf puisque les élites blanches n'ont jamais cherché à s'approprier l'espace urbain. Repliée dans ses habitations, au centre de ses domaines agricoles, la plantocratie a laissé la ville coloniale aux fonctionnaires, artisans et autres commerçants. Aujourd'hui, ses descendants les plus fortunés vivent en partie repliés à « Békéland », surnom donné au Cap Est, sur la côte est de la Martinique, dans de belles demeures peu visibles depuis la route : un cas exemplaire de fermeture spatiale mais... hors de la ville. Le deuxième échec de la ville, pour Gustavo Torres, est celui de la « ville mulâtre », apparaissant à Saint-Pierre à la fin du XIXe siècle. Mais l'émergence d'une bourgeoisie mulâtre, impliquée dans la vie politique, est brutalement anéantie par la nuée ardente du 8 mai 1902. Echec enfin de la « ville nègre » : celui de l'habitat non planifié des mornes entourant Fort-de-France, dont les habitants n'ont pas été capables d'étendre leur esprit d'entraide et de *koudmen*³⁶ du niveau de la cour à un niveau plus vaste. Incapables, en d'autres termes, de se constituer en corps politique, en cité, par la transformation des solidarités de voisinage, stimulées par des circonstances et des conditions matérielles difficiles, mais qui n'ont pas débouché sur un projet collectif plus vaste.

³⁶ « coup de main » en créole.

Torres ne traite donc pas à proprement parler de divisions dans les territoires urbains, découlant de clivages ethniques dans la société. Il propose une analyse de trois modèles théoriques de villes (aristocratique, bourgeoise, prolétaire), distincts dans le temps et dans l'espace. On peut cependant déceler, à la lumière des paysages et des différenciations socio-spatiales étudiées jusqu'à présent, des correspondances avec l'organisation contemporaine de la ville de Fort-de-France. La « ville nègre » équivaldrait à la ceinture de quartiers pauvres non planifiés autour du centre historique. La « ville mulâtre » correspondrait alors à la ville des classes moyennes, celle de la bourgeoisie traditionnelle du centre historique et celle des banlieues aisées et moyennes, représentées en bleu sur la carte 2. Plus que la géographie résidentielle, c'est sans doute la géographie scolaire qui renseigne le mieux ici sur les relations que ces groupes nouent avec l'espace urbain. Les établissements scolaires privés des banlieues ouest aisées de Fort-de-France (Séminaire Collège, Couvent de Cluny) sont ainsi réputés pour être des refuges pour les familles békés et mulâtres (Kovats-Beaudoux, 1969 : 111). Le lycée Schoelcher, l'un des plus prestigieux de la Martinique³⁷, se trouve d'ailleurs à proximité, sur la frange ouest du centre historique. La « ville blanche » recouperait ainsi partiellement l'espace de la « ville mulâtre ». On pourrait la localiser au niveau du centre historique, en raison de son caractère colonial, et du côté de Didier avec la présence de maisons coloniales, empreintes de l'établissement de *Békés* sur place au début du XXe siècle. Cependant, les actuels flux de migration de Métropolitains vers la Martinique bénéficient surtout aux zones balnéaires situées de l'autre côté de la baie de Fort-de-France, comme les Trois-Ilets ou Sainte-Luce, dans la mesure où ces mobilités résidentielles sont en partie motivées par un désir d'île, de mer et de soleil (Desse, 2007). Cela rend caduque l'image de la ville blanche sur les hauteurs de l'ouest de la capitale ou dans son centre historique.

La lecture tripartite de la ville, schématique et simplificatrice, éclaire mal en effet la complexité actuelle des territoires urbains. Des bastions békés ou mulâtres comme Didier sont de plus en plus densément occupés et ouverts à des profils de population variés. Plusieurs tours de logements sociaux y ont été construites, signalant une diversification sociale (et donc ethno-raciale) des habitants du quartier et dénotant une volonté politique locale d'œuvrer en ce sens (chap. 3). Par ailleurs, les distances relativement faibles et la banalisation de l'automobile agissent comme facteur de dispersion sur presque toute l'île, toutes couleurs de

³⁷ Le cas de ce lycée public, où ont étudié les grands noms de la vie intellectuelle martiniquaise (tels Aimé Césaire ou Frantz Fanon), est en effet révélateur des stratégies spatiales des élites locales. Les travaux de rénovation de ce lycée, construit avec des matériaux de mauvaise qualité suite à l'éruption de la Montagne Pelée, ont en effet suscité de vives polémiques à la fin des années 2000. De nombreux parents se sont en effet mobilisés pour éviter que les élèves et le personnel ne soient dispersés dans plusieurs établissements pendant les travaux, ce qui menaçait à leurs yeux leurs stratégies scolaires.

peau confondues. L'une des personnes interrogées à Volga-Plage lors de l'enquête menée dans ce quartier populaire emblématique de la « ville nègre » était une mère de famille métropolitaine, blanche, mariée à un Martiniquais, qui ne semblait rien trouver d'incongru au fait de résider là plutôt qu'ailleurs. Le maire de Fort-de-France entre 2001 et 2010 a lui-même des origines indiennes³⁸, et pourtant il tire une partie de sa légitimité politique au fait d'être issu du quartier de Trénelles, donc de la « ville nègre » : une subtilité qui dérouterait bien des Trinidiens. Ces quelques exemples ne fournissent pas des preuves scientifiques en soi mais, faute de mesures statistiques, ils apportent des indices d'une dissociation croissante entre la symbolique portée par la lecture tripartite, racialisée, de la ville et une réalité sociale complexe et métissée.

Comment expliquer, alors, le maintien dans les discours de références aux villes blanche, mulâtre et nègre, y compris chez des spécialistes de l'urbain comme Gustavo Torres ? Deux éléments de réponse peuvent être apportés.

Premier élément de réponse, le concept d'« hémiperméabilité », proposé par l'anthropologue Jean-Luc Bonniol (2006), permet de lever la contradiction apparente entre la généralisation du métissage et le maintien, dans les représentations de la société et de la ville, d'une tripartition prédéterminée de la population en fonction de son phénotype et de ses origines³⁹. Bonniol défend en effet l'idée que le métissage n'opère que dans un seul sens (du blanc vers le noir) sans qu'il soit possible de franchir ce qu'il appelle une « ligne de couleur », barrière symbolique garantissant la distance entre ceux qui se présentent comme ayant des ancêtres exclusivement blancs et les autres. La frontière distinguant le groupe « blanc » du reste de la société est donc maintenue. De même, les Mulâtres tiennent à affirmer leur spécificité par rapport aux Noirs non métissés. Épouser une personne de teinte plus claire entre dans le cadre d'une stratégie de mobilité sociale ascendante tandis qu'épouser une personne de peau foncée serait considéré comme une mésalliance. En d'autres termes, et même si la chose est contre-intuitive, l'idée d'« hémiperméabilité » explique que la pratique du métissage n'abolisse pas les frontières entre groupes, qui continuent à s'exprimer à travers

³⁸ L'engagisme a aussi été pratiqué dans les Antilles françaises, mais avec une ampleur bien moindre qu'à Trinidad. 25 000 Indiens sont ainsi venus travailler en Martinique. La plus grande partie est repartie à l'issue de son contrat. A la fin du XIXe siècle, on estime la population indienne de l'île à seulement 5 000 personnes (Gay, 2008 : 127).

³⁹ La notion de métissage repose elle-même sur une tension entre, d'une part, l'idée de rencontre, mélange et fusion et, d'autre part, l'idée qu'il existe des catégories homogènes, pures, auxquelles le métissage s'opposerait. Pour des développements sur cette notion dans les sciences sociales, voir notamment les travaux de Jean-Loup Amselle (1990), ceux de Serge Gruzinski (1999) qui propose à travers l'étude du Mexique hispanique des XVIe et XVIIe siècles de dépasser cette ambiguïté en envisageant le métissage en termes de processus et de dynamiques, ou encore le colloque « Penser les métissages : pratiques, acteurs, concepts » tenu à Villetaneuse en septembre 2011 (actes à paraître).

les représentations et les pratiques. Le concept est applicable au niveau urbain, par exemple pour comprendre le rôle de la Rivière Madame comme ligne frontalière entre la ville formelle (coloniale, blanche, métissée) et la ville informelle (noire) : les ponts sont sans cesse franchis, mais dans un seul sens. Les habitants des quartiers pauvres de la rive droite actualisent la porosité de cette frontière symbolique et non matérielle par leurs mouvements incessants et leur connaissance de la ville formelle, où ils travaillent, se promènent, étudient, font leurs courses. Mais les habitants de l'autre côté tendent à rester sur leur rive : c'est là une porosité à sens unique, ou tout au moins fortement dissymétrique.

Deuxième élément de réponse : appréhender conjointement l'objet ville et la tripartition raciale classique de la société martiniquaise revient à formaliser le cadre intellectuel dans lequel les autorités municipales envisagent la gestion de la ville depuis plus de soixante ans. Comme cela sera analysé dans la partie suivante, la pensée des acteurs publics municipaux se fonde en effet sur une opposition entre la ville officielle – celle des Mulâtres ayant intégré les modes de vie métropolitains, et la « ville nègre », dont les habitants incarneraient, à la fois par leur position socio-économique et par leur couleur de peau, le peuple authentique (chap. 4).

Or cette représentation de la ville ne se cantonne pas à la sphère des discours politiques et des débats identitaires : elle est actualisée périodiquement, lors des mouvements sociaux. Les événements du 6 mars 2009, un mois après le début d'une grève dure ayant touché tous les secteurs de l'économie martiniquaise, sont à ce titre exemplaires. La rocade qui marque sur une portion une limite physique (poreuse certes) entre le quartier populaire de Trénelles et la ville formelle en contrebas (chap. 1), a en effet été la scène d'un affrontement violent avec les forces de l'ordre. Celles-ci s'interposaient au départ entre un convoi de producteurs de bananes se dirigeant vers le port pour charger leur production sur les bateaux, et des contre-manifestants descendus de Trénelles, parce qu'ils percevaient comme un coup de force provocateur cette action lancée alors que les négociations entre syndicats et patronat n'avaient pas encore abouti. Les policiers ont finalement investi le quartier et poursuivi les protestataires dans les ruelles arrosées de gaz lacrymogène. La portée symbolique de cet événement est double. Symbolique des acteurs, d'une part, avec la confrontation entre des habitants noirs des quartiers populaires, des forces de l'ordre métropolitaines et des planteurs de bananes (noirs souvent mais représentant un secteur agricole dominé par les békés, au moins dans les représentations) ; symbolique des lieux, d'autre part, puisque la scène s'est déroulée précisément sur ce qui peut apparaître comme une frontière entre la ville formelle et la ville des mornes. La dimension raciale des représentations et l'organisation spatiale de la ville se rejoignent ainsi. Elles montrent que la division de la société en termes raciaux, mémoire vive de la colonisation, affecte les territoires, mais d'une manière indirecte, sans passer par une ségrégation spatiale marquée entre les groupes.

A Fort-de-France et à Port of Spain, donc, le fait colonial a contribué à structurer les sociétés le long de lignes ethno-raciales. Celles-ci demeurent très prégnantes dans les représentations, comme l'observait Michel Leiris dans les années 1950 lors de son enquête aux Antilles : « il est patent que le préjugé racial introduit par les colons blancs continue d'y sévir et que la notion de race intervient constamment, de manière implicite ou explicite, dans la vie collective » (Leiris, 1971 [1955] : 119). Ces divisions sociales affectent la ville mais sans créer aujourd'hui de phénomènes marqués de ségrégation spatiale puisqu'elles se plaquent sur des divisions socio-économiques. Insistons cependant sur le fait que les quartiers les plus huppés de Port of Spain sont ceux où l'on observe la plus grande diversité ethnique. C'est principalement par le biais d'un processus de racialisation ou d'ethnisation que ce type de divisions affecte les territoires. Elles jouent alors un rôle important dans les décisions et les politiques urbaines, avec des répercussions sur les fermetures dans la ville.

Conclusion : « les continuités inévitables de la ville » (Beauregard et Haila, 2000)

Peut-on parler de « paysages de la fragmentation » à Fort-de-France et à Port of Spain ? La question posée au début de ce chapitre a permis d'étudier les liens entre la structure des sociétés urbaines (socialement polarisées ? ethniquement segmentées ?) et la morphologie spatiale. L'outil statistique suggère une intensité plus forte des phénomènes de polarisation socio-spatiale à Port of Spain qu'à Fort-de-France, mais il oblige à nuancer l'idée d'une séparation absolue des groupes sociaux dans les espaces de la ville. Certes, les maillages statistiques ne permettent pas toujours de saisir les contrastes les plus brutaux, éventuellement situés à l'intérieur des mailles. Certaines oppositions dans les profils socio-économiques des unités spatiales coïncident pourtant avec des discontinuités observables sur le terrain. Elles renvoient à la morphogenèse de la ville au sens où elles révèlent l'empreinte structurante des logiques de l'urbanisme colonial qui continue à orienter les dynamiques urbaines contemporaines. L'organisation est-ouest de Fort-de-France et de Port of Spain (l'ouest étant dans les deux cas plus privilégié que l'est), et l'opposition parfois brutale entre la ville formelle coloniale et les quartiers défavorisés alentours, édifiés sans plans d'aménagement initial, sont ainsi des héritières des premières phases de l'urbanisation. Ce clivage fondateur est en permanence réactivé par des dynamiques urbaines différentielles d'étalement et de réinvestissement des noyaux urbains.

Dans le sillage de Peter Marcuse (1993), Robert Beauregard et Anne Haila écrivent que c'est la continuité plus que la nouveauté, qui prime dans les processus de fermeture dans les espaces urbains : « la forme de la ville a changé, mais pas suffisamment pour défendre l'idée

d'une spatialité postmoderne ou même post-fordiste sans mélange. La nouveauté est toujours un artifice langagier et l'histoire est toujours présente. Ainsi, ce que nous voyons est un assemblage plus complexe de l'ancien et du nouveau, de tendances permanentes et de forces nouvelles »⁴⁰ (Beauregard et Haila, 2000 : 123).

⁴⁰ *“The form of the city has changed, but not enough to support claim for an undiluted postmodern or even post-fordist spatiality. Novelty is always a rhetorical move and history ever-present. Thus, we see a more complex patterning of old and new, of continuig trends and new forces”* (Beauregard et Haila, 2000: 123). Trad: J.Visser.

Conclusion de la première partie

La combinaison des trois approches – observation paysagère, analyse quantitative, perspective historique – force à conclure sur une complexité croissante des territoires. A l'échelle de l'agglomération, les secteurs nouvellement urbanisés se distinguent des noyaux urbains anciens, plus denses et plus variés sur le plan socio-économique comme sur le plan ethnique. Les formes de fermeture qui s'y épanouissent, à des échelles fines (résidences fermées, centres commerciaux accessibles en voiture), se développent à leur tour dans les centres traditionnels. Dans le même temps, les quartiers pauvres péricentraux sont a priori exclus de ces recompositions, ce qui contribue à réactiver et renforcer des frontières anciennes ayant survécu dans les représentations bien qu'elles aient perdu de leur substance matérielle. Lointaine en effet est l'époque où la présence d'un cours d'eau ou d'un dénivelé important faisait réellement barrière aux mobilités. De telles limites physiques continuent pourtant à marquer des discontinuités dans la répartition des groupes sociaux, et les dynamiques contemporaines ne semblent pas les atténuer.

Face à la permanence et les recompositions de toutes ces barrières physiques ou mentales, comment réagissent les pouvoirs publics ? Les paysages urbains apportent déjà des indices sur les logiques d'intervention des pouvoirs publics sur la ville. A Fort-de-France, les rues et les façades sont parsemées de panneaux signalant telle ou telle opération d'aménagement et affichant ostensiblement les logos des collectivités territoriales impliquées. A l'inverse, en dehors du cas des grands chantiers concentrés dans le quartier d'affaires et le centre historique, l'action des pouvoirs publics est peu signalée à Port of Spain. Pourtant, la multiplication et l'envergure des travaux publics engagés dans la capitale trinitadienne au cours de la décennie 2000 suggèrent que la ville, au moins dans sa dimension matérielle, est l'objet d'une attention particulière de la part des autorités et rappellent que « derrière la perception tacite du paysage comme phénomène naturel, les mécanismes de la production paysagère sont des instruments puissants de diffusion de stratégies officielles, d'idéologies et de valeurs » (Kolodney et Kallus, 2008 : 323).

La partie suivante est consacrée aux logiques et idéologies prévalant dans la définition et la mise en œuvre des politiques urbaines, et leurs impacts sur les processus de fermeture dans la ville.

La gestion des fermetures et des porosités par les pouvoirs publics

deuxième partie

« J'ai vu des peuples d'urbanistes : ils déployaient des codes qu'ils plantaient aux carrefours et en haut des vieux phares ; les codes étaient épars ; les codes ignoraient les souffles de la ville qui coulaient dans les ruelles, escaladaient les centres, s'ébrouaient dans les entassements d'opaques multitudes. Quand la ville tressaillait comme un monstre, ils fermaient les yeux et se replongeaient dans les géométries sans pensées de leurs codes. »

Patrick Chamoiseau (2002 : 57)

Des paysages aux politiques urbaines

Les fermetures intra-urbaines, matérielles ou non, interrogent le rôle des pouvoirs publics comme agents essentiels du maintien d'une « dose indispensable de cohésion sociale » pour reprendre les termes de Marcel Roncayolo (2001 : 92). C'est en effet là que, pour lui, les politiques urbaines trouvent une légitimité, en dépit de leurs « limites floues » (id : 93) et de leur poids relatif à l'intérieur d'une réalité sociale englobante. Je propose donc, dans cette partie, d'examiner les liens entre le jeu des pouvoirs publics et les dynamiques urbaines de fermeture et d'ouverture, mais sans postuler l'existence de relations directes de causalité car « l'expansion et la forme des villes sont le résultat de politiques multiples, sectorielles ou non, et du jeu des acteurs sociaux, privés ou publics » (Roncayolo, 2001 : 93). Je pars du constat établi dans la partie précédente de la visibilité (matérielle ou symbolique) de fermetures internes à la ville, jouant à différentes échelles, pour poser la question du traitement institutionnel de ces processus. Dans quelle mesure les pouvoirs publics, élus et experts au service des administrations, sont-ils sensibles à ces questions ? Ferment-ils les yeux, comme les « peuples d'urbanistes » dépeints par Patrick Chamoiseau, hermétiques aux « souffles de la ville » (cf. citation en exergue) ? Comment gèrent-ils les porosités qui défient leurs efforts pour organiser et ordonner l'espace et la société ? Quels territoires entendent-ils construire et accompagner ?

Examiner dans une optique comparative le jeu des pouvoirs publics et de leurs institutions dans les dynamiques urbaines pose d'emblée des problèmes de vocabulaire. En particulier, les termes d'« aménagement » et d'« urbanisme », utilisés en Martinique, ne sont pas équivalents à l'expression consacrée à Trinidad de « *physical planning* ». Je préfère privilégier ici l'expression de politiques urbaines, dont l'imprécision présente l'avantage d'englober toutes les formes d'intervention délibérée des pouvoirs publics sur les espaces urbains (aménagement, gestion des services, politiques de transport, de logement...). L'accent sera mis sur celles qui ont pour finalité explicite d'agir sur l'organisation spatiale de la ville (aménagement, urbanisme, planification), sans entrer, donc, dans le détail de politiques sectorielles spécifiques telles que la mise en place des services en réseau, par exemple, en dépit de leur rôle dans l'organisation socio-spatiale des villes (Jaglin, 2005).

Par ailleurs, contrairement à l'anglais qui distingue « *policy* » et « *politics* », le terme français de « politique » est particulièrement polysémique. Dans cette deuxième partie, les « politiques », en tant qu'actions (stratégies et mises en œuvre) émanant de la puissance publique, sont resituées dans le contexte de la « politique », au sens des systèmes de normes et de valeurs régissant la vie de la cité et des jeux de pouvoir qui s'y déploient. C'est la raison pour laquelle les représentations officielles de la ville, qui reflètent le positionnement idéologique des acteurs publics et influencent leurs actions, sont intégrées à l'analyse.

Les pouvoirs publics et la ville : le tournant des années 2000

L'analyse porte plus particulièrement sur les changements importants connus par les deux villes pendant les années 2000. Le contexte politique et économique s'est en effet révélé propice à l'interventionnisme massif des autorités à Fort-de-France comme à Port of Spain. Leur rôle s'est affirmé au cours de la décennie, à l'échelon municipal en Martinique et national à Trinidad. Il s'est concrétisé par la mise en place d'ambitieuses opérations ayant conduit à remodeler les deux villes.

A Fort-de-France, l'arrivée de l'urbaniste Serge Letchimy à la tête de la mairie en 2001 met un terme à plus d'un demi-siècle de gestion par Aimé Césaire. Le nouveau maire entreprend de restructurer les services municipaux et de faire aboutir les projets sur lesquels il avait commencé à travailler en tant que fondateur et directeur de la Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Fort-de-France, fonction lui ayant permis de piloter les projets engagés par la commune et d'affiner la pensée urbaine qu'il avait commencé à construire au cours d'un doctorat d'urbanisme soutenu en 1984. Réélu en 2008, il cède son fauteuil à Raymond Saint-Louis-Augustin en mars 2010 lorsqu'il prend la présidence du conseil régional de la Martinique. Ce parcours professionnel d'urbaniste engagé dans la vie politique explique pour beaucoup la sensibilité des autorités locales aux questions urbaines et l'ampleur des transformations initiées à Fort-de-France par les pouvoirs publics au cours de la décennie.

A Trinidad, l'accroissement des interventions publiques dans la capitale pendant la période résulte d'une combinaison de facteurs politiques et économiques, locaux et internationaux. Au plan national, le début de la décennie est en effet marqué par le retour au pouvoir du *People's National Movement* (P.N.M.), le parti de l'Indépendance, au terme d'un processus électoral compliqué et contesté (Meighoo, 2003). Le gouvernement lance dans la capitale une série de grands chantiers qui lui permettent de conforter sa légitimité en rendant tangible l'usage qu'il fait des ressources nationales. Ces investissements publics présentent le double intérêt d'absorber une partie conséquente des fonds exceptionnels apportés par la hausse du prix des produits pétroliers sur les marchés mondiaux pendant la période (Bost et al, 2008 : 58) et de produire des résultats visibles rapidement.

Territorialiser et gérer la porosité

Cette partie se compose de deux chapitres complémentaires qui examinent, le premier à l'échelle de la ville (chapitre 3) et le second à l'échelle du quartier (chapitre 4), la prise en compte par les pouvoirs publics des processus de fermeture et d'ouverture dans la ville et les implications du jeu des acteurs institutionnels sur ces dynamiques.

Le chapitre 3 porte sur les modalités de la territorialisation « par le haut » impulsée par les pouvoirs publics amenés à intervenir sur l'espace urbain. Le contraste est saisissant entre Fort-de-France, où les autorités ont tenté de développer une vision précise à l'échelle de la ville, et Port of Spain, que les discours officiels et la structure institutionnelle tendent à envisager d'abord comme la capitale politique et économique d'un territoire national en construction. De ces visions antagonistes découlent des logiques et des échelles d'intervention très différentes. Les pouvoirs publics cherchent dans un cas à maintenir une cohésion territoriale d'ensemble en valorisant l'ouverture et la porosité aux échelles les plus fines ; ils ignorent les processus de fermeture intra-urbaine dans l'autre cas.

Le chapitre 4 précise, par le biais d'une étude de cas, les modalités de la territorialisation « par le haut » à une échelle intra-urbaine. Le rôle des autorités est confronté à une situation particulière, celle des marges urbaines que représentent les quartiers pauvres non planifiés qui ceinturent les centres historiques. Les sites retenus, Volga-Plage et Sea Lots, sont tous les deux des quartiers péri-portuaires développés à la limite entre la terre et la mer dans des secteurs répulsifs, sans plan d'aménagement préalable ni titres fonciers pour les populations s'y établissant et s'y ancrant. Les notions de marge et de porosité convergent ici pour souligner l'interdépendance et la relation subtile tissée entre ces quartiers et la ville officielle dans les interstices des normes et des logiques institutionnelles, au-delà de l'évidence d'une opposition tranchée sur les plans morphologique, paysager, socio-économique et symbolique.

Conclusion de la troisième partie

Les pratiques mises en évidence par les enquêtes présentent des points de convergence qui contrastent avec la nette opposition observée dans les logiques gestionnaires de la ville à Fort-de-France et à Port of Spain. Ces convergences font ressortir la variété des combinaisons possibles dans la rencontre entre le haut et le bas pour produire des territoires plus ou moins ouverts ou fermés.

Guénola Capron expose la question en ces termes : « comment les individus, par leurs pratiques et leurs stratégies dans des espaces où, nécessairement, pèse un certain « ordre normatif », qu'il soit explicite ou implicite, participent-ils de la construction de brèches, niches ou d'interstices territoriaux ? » (Capron et al, 2005 : 11). Elle part de l'idée que le « bas » (« les individus, leurs pratiques et leurs stratégies ») entretient avec le « haut », qui rejoint les contraintes de ce qu'elle appelle « l'ordre normatif », une relation d'opposition et de résistance. Elle suggère que cette confrontation instaure des ruptures dans les logiques de fermeture venues du « haut » pour produire des porosités « en bas », comme le suggère le maintien des marchands de rue à l'est du centre historique la capitale trinitadienne, en dépit des initiatives des pouvoirs publics pour les déplacer et les encadrer dans un espace dédié.

Cette hypothèse paraît pertinente à Port of Spain où la territorialisation initiée par les pouvoirs publics a pour effet, à l'échelle de la ville, d'accentuer les fermetures physiques et symboliques inégalement vécues et parfois contestées. Mais le cas de la ville de Fort-de-France, dont les autorités sont guidées, au moins dans les discours et les intentions, par la notion de « cohésion urbaine », conduit à envisager d'autres hypothèses. D'abord, celle d'un mécanisme inverse (le « haut » s'opposant à des fermetures produites en « bas »), comme en témoigne la tentative de valoriser une forme de commerce traditionnelle vue comme porteuse d'une certaine cohésion au niveau urbain, mais dont se détourne une majorité de la population. Ensuite, l'hypothèse d'une convergence entre le « haut » et le « bas » pour ouvrir ou fermer les territoires, hypothèse confortée par la problématique de l'insécurité à Trinidad.

Les expériences de Fort-de-France et de Port of Spain se rejoignent néanmoins sur un point : celui de la complexité des territorialités de sociétés urbaines cultivant à la fois ancrage local, ouvertures sélectives vers l'extérieur et complexités des transitions et des modalités de passage et ouverture vers l'extérieur. Les facteurs de porosité et d'ouverture les plus prégnants dans les pratiques en bas (solidarités familiales, circulations, échanges) et leurs effets centrifuges potentiels présentent un défi pour l'ouverture dans la ville et de la ville.

Conclusion générale

De la ville qui « se ferme » à la « ville poreuse »

Plus que jamais, la question des fermetures fait débat dans les études urbaines : il est vrai que la multiplication des murs en tous genres ne cesse de surprendre dans un contexte général de multiplication des flux et d'affranchissement apparent des barrières par les avancées technologiques. L'« obsession des frontières » dont parle Michel Foucher (2007) ne concerne pas seulement les frontières entre Etats : la ville « se ferme » (Capron et al, 2006), se morcelle, se couvre de murs, s'émiette (Charmes, 2011)... Les sciences sociales se sont emparées de ces enjeux qui questionnent les fondements de la vie en société en général et de la vie en ville en particulier. D'un côté, les recherches mettent l'accent sur les processus de fermeture, tels les géographes Florine Ballif et Stéphane Rosière (2009) qui militent pour le développement d'un champ scientifique spécialisé dans l'étude de « la fermeture et du cloisonnement des territoires » (Ballif et Rosière, 2009 : 194). Les fermetures intéressent également dans leurs formes les moins spectaculaires, mais néanmoins majeures en termes de construction différenciée des territoires urbains, comme le développe l'étude de Guy Di Méo sur les « murs visibles (c'est-à-dire repérés et partagés) ou invisibles (soit plus secrets, moins perçus) [qui] se dressent pour borner l'expérience urbaine des femmes, dans l'espace comme dans le temps (la nuit en particulier) de la ville » (2011 : 152).

A l'opposé du spectre, les études urbaines s'interrogent également sur les possibilités de surmonter des fermetures vues comme une menace à la vie « ensemble » (Sennett, 2012). Cette préoccupation transparaît dans les travaux des urbanistes et des architectes : parmi les projets s'étant démarqués lors de la consultation pour le « Grand Paris » figure ainsi celui de « ville poreuse » n'opposant aucun obstacle aux flux en tous genres (Secchi et Viganò, 2011). Mais il est curieux que la notion de porosité s'impose comme une valeur positive et une solution pour la ville, tant elle est indissociable de celle de fermeture : valoriser la porosité ne reviendrait-il pas à s'accommoder, en prétendant les détourner, de processus que l'on condamne par ailleurs ?

En effet, les réalités sont toujours complexes et les politiques de « mixité » (Bacqué et al, 2011) par exemple, supposées constituer une alternative à la ville morcelée puisqu'elles visent à rassembler des populations aux profils variés dans de mêmes quartiers, ne sont pas dénués d'effets contradictoires. Sonia Lehman-Frisch relève par exemple, dans le cas de quartiers gentrifiés, que l'apparente mixité n'empêche pas les pratiques des habitants de demeurer hétérogènes. Elle relève que les « interactions [sont] relativement limitées entre

adultes de différents milieux sociaux dans les quartiers gentrifiés » (Lehman-Frisch, 2013 : 132).

Ces analyses rappellent l'impossibilité de disjoindre la relation et la séparation, les deux se transformant toujours l'une par rapport à l'autre et contribuant à définir la ville par leurs dynamiques réciproques. « La ville ou l'agglomération urbaine présente deux aspects complémentaires », résume Marcel Roncayolo : « elle est à la fois lieu de différences qui s'expriment dans l'aménagement interne et séparent d'une manière plus ou moins visible les groupes sociaux, les fonctions, les usages du sol : elle est aussi lieu de regroupement, de convergence qui maîtrise ou efface, autant que possible, les effets de distance » (Roncayolo, 1997 : 105). Cette dialectique a sous-tendu ma réflexion tout au long de ce travail, en me poussant à envisager aussi les ouvertures comme des fermetures potentielles et à mettre en perspective différentes formes de fermeture, matérielles et immatérielles, dans leurs dimensions paysagères, gestionnaires ou quotidiennes, sans les préjuger hermétiques.

Echelles et ouvertures sélectives : des villes ordinaires à la croisée des chemins ?

Comparant l'« ouverture relative » de plusieurs villes africaines, Rosemary Awuor Hayangah et Yvonne Ofosu-Kwakye (2009) analysent Durban comme « ouverte » au niveau global mais « exclusive et fragmentée » à l'échelle urbaine. Ce paradoxe apparent a pu être examiné à la lumière de Fort-de-France et à Port of Spain, deux villes « ordinaires » de l'archipel antillais. La fermeture ne ferme jamais de manière uniforme, mais en fonction d'échelles de temps et d'espace, ainsi qu'en fonction du statut et de la position (spatiale, socio-économique, ethnique...) des personnes ou des groupes confrontés à un obstacle qui n'en est d'ailleurs pas un pour tout le monde. Au-delà de la visibilité croissante des fermetures dans les paysages urbains, l'enjeu est donc de s'interroger sur les barrières – physiques mais aussi économiques, sociales, politiques, symboliques- qui limitent l'accès à la ville de certains groupes et individus et à quelle échelle. Or cette question, éminemment politique puisqu'elle pose le problème du « droit à la ville », est traitée de manière radicalement différente par les pouvoirs publics à Port of Spain et à Fort-de-France. L'hypothèse initiale d'une évolution divergente des deux villes d'étude, l'une se définissant de plus en plus par des logiques de fermeture interne, et l'autre semblant résister à ces tendances, a donc été partiellement validée.

C'est en effet sur le registre institutionnel et politique que les deux villes empruntent le plus manifestement des trajectoires différentes, ce que le travail comparatif a permis de mettre en évidence. Certes, il n'y a pas lieu de s'étonner que des héritages coloniaux différents aboutissent à des cadres de gestion territoriale distincts. Mais le fossé constaté entre les deux villes dans l'attitude des pouvoirs publics vis-à-vis de la question des fermetures intra-

urbaines pose question, car il révèle plus que de simples différences d'ordre administratif. Il oblige à regarder de plus près le rôle des acteurs publics locaux sur la ville et le bricolage institutionnel qu'ils mettent en pratique. Comme on l'a vu, les principes d'une pensée urbaine fondée sur l'idée de cohésion et de lutte contre les fermetures autant physiques que symboliques ont été mis en œuvre dans les années 2000, au niveau municipal, à Fort-de-France. Cette préoccupation n'a pas d'équivalent à Port of Spain, où les services municipaux se concentrent sur certains aspects de la gestion technique quotidienne de l'espace urbain, sans que ne soit non plus clairement engagée et mise en œuvre, au niveau national, une réflexion sur ce que la ville est et sur ce qu'elle devrait être. Les logiques de fermeture, y compris les plus visibles, n'interpellent pas les pouvoirs publics trinitadiens. Au contraire, leurs interventions physiques sur l'espace de la ville sont le plus souvent ponctuelles et isolées les unes des autres, ce qui concourt à accentuer les dynamiques de production de territoires morcelés et porteurs d'exclusion.

La question foncière, primordiale ici comme ailleurs dans la Caraïbe, illustre avec évidence ces décalages s'accroissant entre Fort-de-France et Port of Spain. Malgré des opérations de régularisation ponctuelles, le statut foncier d'une part importante des populations de Port of Spain reste incertain. Cette incertitude foncière persistante, associée à la précarité sociale et économique des habitants sans titre, pèse lourdement sur les recompositions contemporaines de la capitale, qui ne prennent pas en compte des pans entiers de la population urbaine. La marginalisation croissante et l'exclusion qui touchent les habitants de Sea Lots, voisins d'un front de mer réaménagé avec éclat dans les années 2000, contredisent, à une échelle locale, les dynamiques d'ouverture défendues par ailleurs par les pouvoirs publics. Ceux-ci orientent leurs efforts vers la construction d'un territoire national « développé » et ouvert sur le monde, dont la capitale a pour vocation principale de servir de vitrine attractive pour les investisseurs étrangers, en conformité avec les objectifs de compétitivité internationale qui déterminent la gestion de nombreuses villes dans le monde (Harvey, 1989). Or « ce mode d'intervention *a minima* renforce les inégalités sociales et territoriales et génère d'importantes incertitudes sur le développement urbain », observe la géographe Alice Beuf à la lumière du cas bogotais (Beuf, 2011 : 140). Le fait de mettre constamment en avant des objectifs d'ordre économique et de privilégier d'autres échelles à celle de la ville pour concevoir les politiques urbaines et les mettre en œuvre n'est pas sans répercussion sur la production des territoires locaux et l'accès de chacun aux ressources urbaines. Cette approche de la ville « hors de la ville » limite la prise en compte des processus de fermeture, voire les aggrave.

Le cas foyalais peut être interprété comme un contre-exemple de la voie empruntée par Port of Spain. Certes, en tant que chef-lieu d'un département français et d'une région

ultrapériphérique de l'Union européenne, Fort-de-France n'est pas directement confrontée aux impératifs des discours sur la compétitivité urbaine internationale. Il faut toutefois lui reconnaître une expérience de gestion urbaine originale, liée aux sensibilités locales et aux représentations des acteurs qui ont tenu les manettes des services d'urbanisme d'abord puis de la mairie dans les années 2000. Leur ambition de fonder une ville créole, ouverte, intégratrice, construite par et pour la marge, n'est cependant pas dénuée d'ambiguïtés, d'échecs et de contradictions qui ressortent d'autant mieux au miroir de l'expérience trinitadienne, comme on le verra plus bas.

Comparaisons et convergences

La décision initiale d'adopter une démarche comparative a en effet joué un rôle déterminant à toutes les étapes du travail : choix des terrains, construction des problèmes de recherche et des hypothèses, mise en place des protocoles d'enquête et des stratégies de collecte de données sur le terrain, structuration de l'analyse et rédaction. Certes, les difficultés inhérentes à la comparaison ont parfois gêné, ralenti ou conduit à réorienter la recherche, mais elles ont aussi fait émerger de nouvelles questions et nourri la réflexion, ce dont j'ai essayé de rendre compte au fil du texte.

Le processus d'éclairage mutuel de Fort-de-France au miroir de Port of Spain et vice-versa s'est révélé complexe et déséquilibré : ce que Fort-de-France montre de Port of Spain n'appartient pas au même registre que ce que Port of Spain montre de Fort-de-France. Ma compréhension de Fort-de-France a évolué grâce au contact avec la capitale trinitadienne, tandis que ma vision de Port of Spain s'est entièrement façonnée à partir de ma connaissance préalable de Fort-de-France et de ses paysages et, de manière plus générale, de mes représentations préalables de l'objet « ville ». C'est finalement le contraste entre, d'une part, l'opposition flagrante constatée entre les deux villes « en haut », du côté des modes de gestion et des représentations des pouvoirs publics, et, d'autre part, les similitudes constatées à d'autres niveaux, qui pose le plus question. L'hypothèse d'une divergence dans les évolutions respectives des deux villes doit donc être relativisée par la mise en évidence de dynamiques urbaines communes significatives.

La place des fermetures dans les paysages urbains, d'abord, initialement envisagée comme majeure à Port of Spain et moindre à Fort-de-France, mérite d'être nuancée par le fait que leurs significations sont multiples et qu'elles ne sont pas toujours assimilables à des contraintes pour les habitants qui s'appuient sur certaines d'entre elles pour s'approprier l'espace, s'ancrer dans la ville et plus généralement définir leur place dans le monde. Surtout, plus que par des barrières physiques et visibles, les deux villes se caractérisent par le poids et l'inertie de clivages ethno-sociaux et spatiaux en grande partie issus de la période coloniale.

Loin de les dissoudre, les processus d'étalement urbain contemporains se sont en effet adossés sur des logiques d'organisation spatiale anciennes, fondées sur un gradient ouest/est dans les deux villes et sur une opposition franche entre la ville officielle et les quartiers pauvres non planifiés. Cette dernière opposition est loin de s'estomper, même à Fort-de-France : les indicateurs socio-économiques continuent à distinguer ces quartiers. De plus, la stigmatisation dont leurs populations sont l'objet ne disparaît pas des esprits dans le contexte actuel de montée des sentiments d'insécurité. Cette question n'aurait d'ailleurs pas autant retenu mon attention si j'avais travaillé uniquement sur Fort-de-France : elle est en effet incontournable à Trinidad. Elle le devient aussi en Martinique, comme le souligne la mise en place d'une Zone de Sécurité Prioritaire en 2012.

Autre point commun fondamental (en ceci, Fort-de-France et Port of Spain sont des villes très ordinaires) : le brouillage des échelles d'expérience de la ville sous l'effet des progrès des moyens de transport et de communication. Même en gardant à l'esprit les biais possibles et les limites des enquêtes conduites sur le terrain (en particulier, la composition de l'échantillon d'écoliers enquêtés à Port of Spain, résidant dans tous les types de quartiers mais inscrits pour la plupart dans la même école, ainsi que l'absence de discussions complémentaires avec les auteurs des cartes mentales pour en préciser l'analyse), on ne peut que relever le développement de multiterritorialités complexes jouant simultanément sur différentes échelles, ce qui oblige à reconsidérer la nature et les effets territoriaux des fermetures à Fort-de-France comme à Port of Spain. Les mobilités automobiles sont devenues déterminantes dans la vie quotidienne. Elles ne bouleversent pas tout, puisque les ancrages locaux et la vie de quartier apparaissent comme une réalité pour la plupart des personnes enquêtées, mais elles nourrissent des clivages entre ceux qui sont à même de naviguer dans les territoires de l'automobile que sont devenues les deux agglomérations et ceux qui subissent les effets de barrière à divers niveaux (accessibilité limitée à des ressources urbaines dispersées et éloignées, problèmes de franchissement des infrastructures routières au niveau local...).

Par ailleurs, loin d'être cantonnés à leurs petites îles périphériques, en marge des grands flux économiques mondiaux, les habitants de Port of Spain et de Fort-de-France sont tournés vers le vaste monde et participent pour certains à d'intenses mouvements circulatoires. L'accès à ces horizons extra-urbains, mais qui façonnent l'expérience de la ville au quotidien (séjours d'études, de travail ou de vacances dans des métropoles européennes ou nord-américaines, amélioration des ressources financières grâce aux cadeaux faits par des membres de la famille outre-mer, exposition constante à des informations et des modes de pensée forgés dans d'autres contextes...), n'est pas non plus partagé de manière homogène dans la population et peut affecter le sentiment d'enfermement dans l'île ou la ville.

Désarticulations et déphasages

Or l'imbrication complexe d'échelles à l'œuvre dans la territorialisation « par le bas » peut difficilement être appréhendée « en haut », notamment du fait d'architectures institutionnelles relativement rigides. C'est à Fort-de-France que cette impossible articulation ressort le plus, puisqu'elle se traduit par un décalage manifeste entre, d'un côté, le volontarisme affiché par les pouvoirs publics pour produire un territoire urbain ouvert et, d'un autre côté, les pratiques et certaines aspirations des habitants. Le soutien municipal dont les marchés du centre historique bénéficient, par exemple, contraste en effet avec des habitudes locales de consommation, polarisées par les grandes surfaces et centres commerciaux de l'agglomération. Paradoxalement, les autorités trinitadiennes se montrent parfois plus en phase avec les pratiques observées en bas, du moins lorsqu'il s'agit des classes moyennes et supérieures puisque les fragments les plus pauvres de la société urbaine, souvent sans titre, ne sont pas vus comme légitimes dans la ville. Les pouvoirs publics n'hésitent pas à renchérir sur leur position marginale, comme le prouvent les discours et les dispositifs de lutte contre le sentiment d'insécurité, qui jouent un rôle majeur aujourd'hui dans les processus de fermeture intra-urbaine (renforcement des barrières mentales de part et d'autres, pratiques d'évitement spatial, multiplication des dispositifs de protection et de surveillance...).

En résumé, les cas de Port of Spain et de Fort-de-France déclinent des facettes presque antithétiques des articulations et désarticulations possibles entre échelles de gestion en haut et échelles vécues en bas. Dans le premier cas : valorisation des échelles mondiales et nationales au détriment, souvent, des groupes et des individus vulnérables qui se heurtent à une série de barrières pour accéder localement aux ressources urbaines. Dans le second cas : défense d'une ouverture à l'échelle locale, mais qui peine à prendre en compte la complexité et l'hétérogénéité des mécanismes de production des fermetures dans la ville et la pluralité des échelles du quotidien. C'est finalement autour d'une échelle intermédiaire, celle de la Caraïbe, que les deux exemples peuvent se rejoindre. En effet, si Trinidad et Tobago fait déjà figure de pilier des organismes de coopération régionale (CARICOM, Association des Etats de la Caraïbe, University of the West Indies...), la Martinique cherche à s'ouvrir à ses voisins et construire Fort-de-France comme ville caribéenne. L'inauguration de la tour Lumina de la Pointe Simon, en juillet 2012, surplombant le Malecón, a ainsi rassemblé des investisseurs trinitadiens, martinico-saint-luciens et des acteurs économiques et institutionnels locaux. Le nom de la tour est un hommage à Lumina Sophie dite Surprise, condamnée au bagne après avoir pris part à une insurrection au sud de la Martinique en 1870 (Pago, 2008). On retrouve là, en condensé, l'imaginaire urbain sous-jacent dans les transformations de Fort-de-France depuis les années 2000, qui se caractérise par la glorification de la ville des mornes (sur

laquelle les aménagements ont d'ailleurs quelque peu empiété...), présentée comme l'héritière des figures de la résistance locale et comme gage de construction d'une identité urbaine martiniquaise, inscrite dans l'espace caribéen et émancipée de l'assimilation française.

L'espoir fragile de nouveaux imaginaires urbains

Cet imaginaire repose, comme on l'a vu, sur une alliance originale, à Fort-de-France, entre la ville et une partie des intellectuels, proches du pouvoir municipal. Le sociologue William Rolle la synthétise en ces termes : « Ce qui peut aussi nous intéresser aujourd'hui, dans le rapport ville-littérature, c'est cette manière qu'ont les écrivains, de venir *après* la parole habitante, d'essayer de nouveau de donner une mémoire, de reconstruire des choses. Si l'on tient compte de ce que nous savons en géographie, en économie, Fort-de-France a toujours été un peu la délaissée. Est-ce que Fort-de-France a réussi à convaincre qu'elle était une ville ? Est-ce que nous pouvons opposer le Fort-de-France d'aujourd'hui à La Havane, à San Juan etc... ? Est-ce que dans ce foisonnement de littérature qui est assez récent, les écrivains ne forcent pas la ville à avoir une mémoire qui n'est peut-être pas la sienne, en créant des héros afin de permettre aux habitants de cette ville d'avoir des références ? » (Rolle, 2006). Le risque est cependant grand d'une déconnexion entre l'imaginaire urbain porté par les artistes et les intellectuels et le reste de la société, comme semble l'indiquer le changement relatif de tonalité de l'un des instigateurs de ce projet de fondation de la ville par l'imaginaire et la poétique, Patrick Chamoiseau.

Dans *Hyperion Victimaire, Martiniquais épouvantable*, roman noir sorti en 2013, il exprime en effet une vision sombre de Fort-de-France, dénuée de l'espoir que représentaient vingt-et-un ans plus tôt, dans *Texaco*, les quartiers populaires non planifiés : leurs habitants « ont aujourd'hui disparu, avalés par la ville et par les HLM » (Chamoiseau, 2013 : 37) et le personnage principal confie ce qui ressemble à une prise de conscience amère : « je vis une réalité du centre-ville à laquelle jusqu'ici je n'avais pas trop accordé d'attention : tous ces jeunes errants, crackés, noyés sous les toxiques, qui se tenaient dans tous les coins perdus, gisaient dans des dents creuses, ou titubaient dans des couloirs abandonnés... » (id : 221).

En dépit des limites et des impasses auxquelles est confronté cet effort, le cas de Fort-de-France met surtout en évidence l'absence, du moins la faiblesse, d'un imaginaire urbain ou d'un projet clair dans la capitale trinitadienne, sur laquelle les processus de fermeture et d'exclusion peuvent prospérer. Il serait intéressant, dans le cadre de Port of Spain, de réfléchir à la notion de « relation » théorisée par le philosophe martiniquais Edouard Glissant, qui implique de « penser l'autre » et de « se penser avec l'autre » (Chamoiseau et Glissant, 2007). Au niveau urbain, cela suppose de se distancier de recettes et d'objectifs importés, en restant

attentif aux impacts différenciés, selon les échelles et les populations, des interventions sur la ville.

Les pistes de réflexion qui s'ouvrent là sont nombreuses. L'articulation entre imaginaire et production des territoires urbains pourrait être étudiée à la lumière de l'expérience lancée en 2011 par le conseil régional de la Martinique et confiée à Patrick Chamoiseau : les projets du « Grand Saint-Pierre », au nord de l'île, et d'« Embellie Trois-Ilets », au sud de la baie de Fort-de-France, s'appuient en effet sur des « ateliers d'imaginaires » visant à faire émerger la parole et les rêves des habitants. Il serait également intéressant de confronter les usages et les modalités d'appropriation des espaces publics de Fort-de-France et de Port of Spain, objets d'opérations d'aménagement en cours au moment des enquêtes de terrain, en particulier les promenades de bord de mer ainsi que les savanes respectives des deux villes (entièrement restructurée à Fort-de-France au nom de la recherche de cohésion urbaine, dotée d'un nouvel équipement de rang national à Port of Spain, renforçant son prestige et son rayonnement). Enfin, une mise en perspective du rôle des acteurs privés et notamment des promoteurs immobiliers (soumis à des réglementations et une fiscalité souvent fixées au niveau national et pas toujours en phase avec les enjeux locaux en Martinique, très proches du pouvoir national à Trinidad), permettrait d'affiner la compréhension des jeux d'échelle dans la construction des territoires urbains.

Bibliographie

- AFFERGAN, F., 1983, *Anthropologie de la Martinique*, Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques.
- AFFERGAN, F., 2006, *Martinique, les identités remarquables: anthropologie d'un terrain revisité*, Paris: Presses Universitaires de France.
- AGIER, M., 1999, *L'Invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris: Ed. des Archives contemporaines.
- AGIER, M., 2000, *Anthropologie du carnaval : la ville, la fête et l'Afrique à Bahia*, Marseille: Ed. Parenthèses.
- AGOZINO, B., BOWLING, B., WARD, E. et ST BERNARD, G., 2009, "Guns, crime and social order in the West Indies", *Criminology and criminal justice*, vol. 9 (3): 287-305.
- AITKEN, S. C., 2001, *Geographies of young people: the morally contested spaces of identity*, Londres, New York: Routledge.
- ALLEN, B., GUÉRIN-PACE, F., HUMAIN-LAMOURE, A.-L., LEHMAN-FRISCH, S. et RAMADIER, T., 2007, "Le Quartier, un lieu investi. Introduction" in AUTHIER, J.-Y., BACQUÉ, M.-H. et GUÉRIN-PACE, F. (dir.), *Le Quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris: La Découverte: 283.
- AMNESTY INTERNATIONAL, 2012, *Annual Report 2012 - Trinidad and Tobago*, Londres.
- AMSELLE, J.-L., 1990, *Logiques métisses : anthropologie de l'identité en Afrique et ailleurs*, Paris: Payot.
- ANDERSON, A. et VIEILLARD-BARON, H., 2003, *La Politique de la ville: histoire et organisation*, Paris: Editions ASH.
- ANSELL, N., 2009, "Childhood and the politics of scale: descaling children's geographies ?" *Progress in Human Geography*, vol. 33 (2): 190-209.
- ANTHONY, M., 1997, *Historical dictionary of Trinidad and Tobago*, Lanham, Londres: Scarecrow Press.
- APPLEYARD, D., LYNCH, K. et MYER, J. R., 1964, *The View from the road*, Cambridge, Ma.: M.I.T. Press.
- AUBAGUE, M., 2006, "Solibo magnifique. La Savane, entre paysage réel et lieu d'incursion du merveilleux", *Malfini* (1).
- AUTHIER, J.-Y., 2008, "Les Citadins et leur quartier. Enquêtes auprès d'habitants de quartiers anciens centraux en France", *L'Année sociologique*, vol. 58 (1): 21-46.
- AUZIAS, D. et LABOURDETTE, J.-P., 2004, *Petit Futé: Trinidad et Tobago*, Paris: Nouvelles Editions de l'Université.
- AWUOR HAYANGAH, R. et OFOSU-KWAKYE, Y., 2009, *Open city policy implementation : the case of three post-democratic sub-saharan African cities*. Challenges to open cities in Africa, Asia, Latin America and the Middle-East: shared spaces within and beyond, Université Erasmus, Rotterdam.
- BABY-COLLIN, V., 2001, "De la ségrégation à la fragmentation socio-spatiale" in GERVAIS-LAMBONY, M.-A. (dir.), *Les très grandes villes*, Paris: Atlande: 96-99.
- BABY-COLLIN, V., 2005, "Des Marges dans la ville: mobilités citadines et métissage de l'urbanité" in CAPRON, G., CORTES, G. et GUÉTAT-BERNARD, H. (dir.), *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires*, Paris: Belin: 145-165.
- BACQUÉ, M.-H., FIJALKOW, Y., LAUNAY, L. et VERMEERSCH, S., 2011, "Social mix policies in Paris: discourses, policies and social effects", *International Journal of Urban Regional Research*, vol. 35 (1): 256-273.
- BAILLY, A., VAUMONT, C., HURIOT, J.-M. et SALLEZ, A., 1995, *Représenter la ville*, Paris: Economica.

- BALLIF, F. et ROSIÈRE, S., 2009, "Le défi des "teichopolitiques". Analyser la fermeture contemporaine des territoires", *L'Espace géographique*, vol. 8 (3): 193-206.
- BARROW, C., 1996, *Family in the Caribbean. Themes and perspectives*, Kingston, Oxford: Ian Randle, J. Currey.
- BAUDOÛI, R., 1996, "La Discipline de l'urbanisme et la ségrégation sociale" in FOURCAUT, A. (dir.), *La Ville divisée. Les ségrégations urbaines en question. France XVIIIe-XXe siècles*, Paris: Créaphis: 163-174.
- BAUDOÛI, R., 2001, "Les Acquis de l'expérience coloniale française au Maroc (1912-1925)" in BERDOULAY, V. et CLAVAL, P. (dir.), *Aux Débuts de l'urbanisme français*, Paris: L'Harmattan: 151-160.
- BAZABAS, D., 1997, *Du Marché de rue en Haïti. Le système urbain de Port-au-Prince face à ses entreprises "d'espace-rue"*, Paris, Montréal: L'Harmattan.
- BEAUD, S. et WEBER, F., 2010, *Guide de l'enquête de terrain: produire et analyser des données ethnographiques*, Paris: La Découverte.
- BEAUREGARD, R. A. et HAILA, A., 2000, "The unavoidable continuities of the city" in MARCUSE, P. et KEMPEN, R. V. (dir.), *Globalizing cities : a new spatial order?*, Oxford, Malden: Blackwell publishers: 22-36.
- BECKETT, J., 2005, *City status in the British isles, 1830-2002*, Aldershot, Burlington: Ashgate.
- BENJAMIN, W. et LACIS, A., 1998 [1925], "Naples" in (dir.), *Images de pensée*, Paris: Christian Bourgois éditeur: 7-23.
- BENJAMIN, D. et GODARD, H., 1999, *Les Outre-mers français : des espaces en mutation*, Paris: Ophrys.
- BENZAGLOU, M., 2008, "Ville formelle, ville informelle: confrontation de deux systèmes de valeurs sur la ville et l'habitat dans les DOM" in BOISSONADE, J., GUÉVEL, S. et POULAIN, F. (dir.), *Ville visible, ville invisible: la jeune recherche urbaine en Europe*, Paris: L'Harmattan: 39-53.
- BERGER, M., 2006, "Périurbanisation et segmentation" in ROUSSELIER-FRABOULET, D. et RIVIÈRE, D. (dir.), *La Ville sans bornes, la ville et ses bornes*, Paris: Nolin: 251-264.
- BERNABÉ, J., CHAMOISEAU, P. et CONFIANT, R., 1989, *Eloge de la Créolité*, Paris: Gallimard.
- BERQUE, A., 1995, *Les Raisons du paysage : de la Chine antique aux environnements de synthèse*, Paris: Hazan.
- BERQUE, A., BONNIN, P. et GHORRA-GOBIN, C. (dir.), 2006, *La Ville insoutenable*, Paris: Belin.
- BEUF, A., 2011, *Les Centralités à Bogota, entre compétitivité urbaine et équité territoriale*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris Ouest Nanterre.
- BÉGOT, D., PELLETIER, M. et BOUSQUET-BRESSOLIER, C., 1998, *La Martinique de Moreau du Temple, 1770. La carte des ingénieurs géographes*, Paris: Ed. du Comité des travaux historiques et scientifiques.
- BÉGOT, M., 2001, "La Région caraïbe: trois échelles de lecture" in ABÉNON, L.-R., BÉGOT, M., BURAC, M. et al. (dir.), *Relire l'histoire et la géographie de l'espace caribéen*, Paris: Hachette: 98-115.
- BÉNIT, C., 2001, *La Fragmentation urbaine à Johannesburg : recomposition des pouvoirs locaux, mobilités de travail et dynamiques résidentielles dans la ville post-apartheid*, Université de Poitiers.
- BÉNIT, C., DIDIER, S., DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P., 2007, "Fragmentations" in DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P. (dir.), *Vies citadines*, Paris: Belin: 15-38.
- BILLARD, G., CHEVALIER, J. et MADORÉ, F., 2005, *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et Amérique du Nord*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- BILLARD, G., 2012, "Entre fermeture et perméabilité, analyse des contrôles d'accès des résidences sécurisées en France", *Articulo. Journal of urban research* (8).
- BILLAUD, J.-P., 2007, "Le Paysage urbain, au crible d'une diversité de regards", *Strates*, vol. 13: éditorial.
- BLAKELY, E. J. et SNYDER, G., 1997, *Fortress America: gated communities in the United States*, Washington: Broking Institution Press.
- BLANCHARD, P. et LEMAIRE, S. (dir.), 2004, *Culture impériale: les colonies au coeur de la République, 1931-1961*, Paris: Autrement.

- BODY-GENDROT, S., 1996, "Préface" in SASSEN, S. (dir.), *La Ville globale: New York, Londres, Tokyo*, Paris: Descartes & Cie: 7-23.
- BONILLA-SILVA, E., 2004, "From bi-racial to tri-racial: towards a new system of racial stratification in the USA", *Ethnic and racial studies*, vol. 27 (6): 931-950.
- BONNEMAISON, J., 2000, *La Géographie culturelle: cours de l'Université Paris IV-Sorbonne, 1994-1997*, Paris: Ed. du C.T.H.S.
- BONNIOL, J.-L., 2006, "Penser et gérer l'héritage des caractères discriminants dans les sociétés esclavagistes et post-esclavagistes", *Rives méditerranéennes [en ligne]*, vol. 24.
- BOST, F., CARROUÉ, L., COLIN, S., GIRAULT, C., LE GOIX, R., RADVANYI, J. et SANMARTIN, O. (dir.), 2008, *Images économiques du monde 2009*, Paris: Colin.
- BOUGEROL, C., 1998 [1997], *Une Ethnographie des conflits aux Antilles. Jalousies, commérages, sorcellerie*, Paris: Presses Universitaires de France.
- BOUILLON, F., BABY-COLLIN, V., BÉNIT, C. et VIDAL, D., 2007, "Imprévu, mixité, rencontre" in DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P. (dir.), *Vies citadines*, Paris: Belin: 129-148.
- BOULIANE, P., 1976, *Volga-Plage (Fort-De-France) Martinique: rapport de terrain*, Université de Montréal.
- BOULIANE, P., 1979, *Voga-Plage: un bidonville de propriétaires*, Mémoire d'anthropologie, Université de Montréal.
- BOURDIEU, P., 1979, *La Distinction: critique sociale du jugement*, Paris: Editions de Minuit.
- BRAITHWAITE, L., 1975 [1953], *Social stratification in Trinidad : a preliminary analysis*, Mona, Kingston, Jamaica: Institute of Social and Economic Research, University of the West Indies.
- BRATOSIN, S., 2003, "Grands projets de ville : un lieu de production symbolique du territoire", *Études de communication*, vol. 26: 31-43.
- BRENNER, N., 1999, "Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union", *Urban Studies*, vol. 36 (3): 431-451.
- BRERETON, B., 1979, *Race relations in colonial Trinidad, 1870-1900*, Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- BRERETON, B., 1981, *A History of modern Trinidad, 1783-1962*, Kingston, Exeter: Heinemann.
- BRERETON, B., 1993, "Social organisation and class, racial and cultural conflict in nineteenth century Trinidad" in YELVINGTON, K. A. (dir.), *Trinidad ethnicity*, Londres: Macmillan: 33-55.
- BRERETON, B., 2002, *Race Relations in Colonial Trinidad 1870-1900*, Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- BREUILLARD, M., STEPHENSON, R. et SADOUX, S., 2007, "Evolution des cadres institutionnels et des procédures" in BOOTH, P., BREUILLARD, M., FRASER, C. et al. (dir.), *Aménagement et urbanisme en France et en Grande-Bretagne. Etude comparative*, Paris: L'Harmattan: 93-117.
- BRIQUET, J.-L., 1998, "La Politique clientélaire. Clientélisme et processus politique" in BRIQUET, J.-L. et SAWICKI, F. (dir.), *Le Clientélisme politique dans les sociétés contemporaines*, Paris: Presses Universitaires de France: 7-37.
- BRUNET, R., 1968, *Les Phénomènes des discontinuités en géographie*, Paris: C.N.R.S.
- BRUNET, R., FERRAS, R. et THÉRY, H., 1992, *Les Mots de la géographie : dictionnaire critique*, Montpellier; Paris: RECLUS : La Documentation Française.
- BRUNET, R., 1995, "Analyse des paysages et sémiologie. Eléments pour un débat" in ROGER, A. (dir.), *La Théorie du paysage en France. 1974-1994*, Paris: Champ Vallon: 7-20.
- BURAC, M., GODARD, H. et TAGLIONI, F., 2003, "Le Bassin caraïbe dans les Amériques: intégration régionale ou continentale?" *Mappemonde*, vol. 72 (4): 12-15.

- BURAC, M., 2003, "Le Schéma d'aménagement régional de la Martinique: un pas vers la modernité" in BURAC, M., DESSE, M. et GEODE CARAÏBE (dir.), *Les Antilles et la Guyane françaises à l'aube du XXIe siècle*, Paris: Karthala: 365-383.
- CALDEIRA, T. P. D. R., 1999, "Fortified enclaves: the new urban segregation" in HOLSTON, J. (dir.), *Cities and citizenship*, Durham: Duke University Press: 114-138.
- CALDEIRA, T. P. D. R., 2000, *City of walls : crime, segregation, and citizenship in São Paulo*, Berkeley: University of California Press.
- CAMBRIDGE, I., 2003, *The Quality of life in a low income urban community : The case of Beetham Gardens in Trinidad and Tobago*, Montréal, Université du Québec.
- CAMPBELL, C. C., 1992, "Education and social mobility in Trinidad. 1834-1902" in BESSON, G. et BRERETON, B. (dir.), *The Book of Trinidad*, Port of Spain: Paria Publishing: 333-344.
- CAPRON, G., 1999, "Le Centre commercial. La transposition du postmodernisme architectural et urbain à Buenos Aires" in MONNET, J. (dir.), *Ville et pouvoir en Amérique. Les formes de l'autorité*, Paris: L'Harmattan: 67-86.
- CAPRON, G., 2000, "Centres commerciaux et autres lieux communs à Buenos Aires" in MONNET, J. et CAPRON, G. (dir.), *L'urbanité dans les Amériques: les processus d'identification socio-spatiale*, Toulouse: Presses universitaires du Mirail: 75-114.
- CAPRON, G., CORTES, G. et GUÉTAT-BERNARD, H. (dir.), 2005, *Liens et lieux de la mobilité : ces autres territoires*, Paris: Belin.
- CAPRON, G. (dir.), 2006, *Quand la ville se ferme : quartiers résidentiels sécurisés*, Paris: Bréal.
- CARRER, B., 2009, "Fort-de-France, la réconciliation urbaine d'une ville avec la mer" in CÉLIMÈNE, F. et GRANVORKA, C. G. (dir.), *Confrontation et collision du réel de six ports francophones*, Paris: Publibook: 103-107.
- CARTER, A., 2004, *Study of the urban management systems of a "twin island" developing state. A case study of Trinidad and Tobago*. Urban Management Systems of a 'Twin Island' Developing State. 40e congrès de l'ISOCARP.
- CAUVIN, C., 1999, "Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine", *Cybergeo: European Journal of Geography*, vol.: document 72, mis en ligne le 27 janvier 1999, URL: <http://cybergeo.revues.org/5043>.
- CHALINE, C. et RODRIGUES MALTA, R., 1994, *Ces Ports qui créèrent des villes*, Paris: L'Harmattan.
- CHAMBOREDON, J.-C. et LEMAIRE, M., 1970, "Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, vol. 11: 3-33.
- CHAMOISEAU, P. et GLISSANT, E., 2007, *Quand les murs tombent: l'identité nationale hors la loi*, Paris: Ed. Galaade, Institut du Tout-Monde.
- CHAMOISEAU, P., 2011, "Frantz Fanon, côté sève", *Le Monde*, 11-12/12/2011,
- CHARMES, E., 2011, *La Ville émietée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris: Presses Universitaires de France.
- CHEESMAN, D., 1983, *The Planning appeal system in Trinidad and Tobago with reference to the Canadian provinces of Alberta and Ontario*, projet de recherche, McGill University, School of Urban Planning.
- CHENET-FAUGERAS, F., 2007, "Du Paysage urbain" in SANSON, P. (dir.), *Le Paysage urbain: représentations, significations, communication*, Paris: L'Harmattan: 35-48.
- CHESNEL, H. et ROQUELAURE, C., 2010, "Martinique: déplacements domicile-travail: des échanges importants entre le Centre et le Sud", *Antiane Eco, INSEE (72)*: 14-16.
- CHEVALIER, L., 2007 [1958], *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris pendant la première moitié du XIX siècle*, Paris: Perrin.
- CHEVANNES, B., 2003, "The Role of the street in the socialization of Caribbean males" in LEWIS, L. (dir.), *The culture of gender and sexuality in the Caribbean*, Gainesville: University Press of Florida: 215-233.
- CHIVALLON, C., 1992, *Tradition et modernité dans le monde paysan martiniquais : approche ethno-géographique*, Université de Bordeaux 3.

- CHIVALLON, C., 1998, *Espace et identité à la Martinique: paysannerie des Mornes et reconquête collective, 1840-1960*, Paris: C.N.R.S. éditions.
- CHIVALLON, C., 2000, "Paysannerie et patrimoine foncier à la Martinique: de la nécessité de réévaluer quelques interprétations classiques" in CARAÏBE, G. (dir.), *La Question de la terre dans les colonies et départements français d'Amérique, 1848-1998*, Paris: Karthala: 17-36.
- CHOAY, F., 1976, "Le Règne de l'urbain et la mort de la ville" in DETHIER, J. et GUIHEUX, A. (dir.), *La Ville. Art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris: Editions du Centre Pompidou: 26-35.
- CHRISTOPHER, A. J., 2005, "Race and the census in the Commonwealth", *Population, Space and Place*, vol. 11: 103-118.
- CLARKE, C. G., 1971a, "Residential segregation and intermarriage in San Fernando", *Geographical Review*, vol. 61 (2): 198-218.
- CLARKE, C. G., 1971b, "The Development and redevelopment of the waterfront in Kingston, Jamaica", *Geography*, vol. 56: 237-240.
- CLARKE, C. G., LEY, D., PEACH, C. et PAGET, P. (dir.), 1984, *Geography and ethnic pluralism*, Londres, Boston: G. Allen & Unwin.
- CLARKE, C. G. (dir.), 1991, *Society and politics in the Caribbean*, Basingstoke: Macmillan, St Antony's College Oxford.
- CLARKE, C. G. et HOWARD, D., 1999, "Cities, capitalism and neoliberal regimes" in GWYNNE, R. N. et KAY, C. (dir.), *Latin America transformed: globalisation and modernity*, Londres: Arnold: 305-324.
- CLARKE, C. G., 2006, *Decolonizing the colonial city: urbanization and stratification in Kingston, Jamaica*, Oxford, New York: Oxford University Press.
- CLAVAL, P., 2003, "Les Ouvertures de l'espace domestique" in COLLIGNON, B. et STASZAK, J.-F. (dir.), *Espaces domestiques: construire, habiter, représenter. Actes du colloque international sur les espaces domestiques*, Paris: Belin: 65-76.
- CLEMENTS, R., 2004, "An Investigation of the state of outdoor play", *Contemporary Issues in Early Childhood*, vol. 5 (1): 68 - 80.
- CLOUTIER, M.-S. et TORRES, J., 2010, "L'Enfant et la ville : notes introductives", *Enfances, Familles, Générations* (12): i-xv.
- CONDON, S., 1996, "Les Migrants antillais en métropole : un espace de vie transatlantique", *Espace populations sociétés* (2-3): 513-520.
- CONDON, S., 2005, "Transatlantic French Caribbean connections: return migration in the context of increasing circulation between France and the Islands" in POTTER, R. B., CONWAY, D. et PHILIPS, J. (dir.), *The Experience of return migration: Caribbean perspectives*, Aldershot, Burlington: Ashgate: 225-244.
- CONDON, S. et BYRON, M., 2008, "Migrations, résidence et représentations de la famille : les familles caribéennes en France et en Grande-Bretagne", *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24 (1): 35-63.
- CONTOUR, S., 1994, *Fort de France au début du siècle*, Paris: L'Harmattan.
- CONWAY, D., 1981, "Fact or opinion on uncontrolled peripheral settlement in Trinidad or how different conclusions arise from the same data", *Ekistics*, vol. 286: 37-48.
- CONWAY, D., 1984, "Trinidad's mismatched expectations. Planning and development review", *UFSI Reports*, vol. 26: 1-12.
- CONWAY, D., 1989, "Trinidad and Tobago" in POTTER, R. B. (dir.), *Urbanization, planning, and development in the Caribbean*, Londres, New York: Mansell.
- COQUERY, M., 1991, "Secteur informel et production de l'espace urbanisé en Afrique" in COQUERY-VIDROVITCH, C. et NEDELEC, S. (dir.), *Tiers-Mondes : l'informel en question ?*, Paris: L'Harmattan: 197-213.
- CORBIN, A., 1988, *Le Territoire du vide: l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris: Auvier.

- COURTMAN, S. (dir.), 2004, *Beyond the blood, the beach and the banana: new perspectives in Caribbean studies*, Kingston: Ian Randle.
- CRESSWELL, T., 1996, *In place/out of place : geography, ideology, and transgression*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- CRUSE, R., 2009, *L'Antimonde caribéen, entre les Amériques et le monde*, Thèse de doctorat de géographie, Université d'Artois.
- CRUSE, R., 2010, "Politiques de la fragmentation urbaine et violence, l'exemple de Kingston, Jamaïque", *Cybergeo: European Journal of Geography*, vol.: Espace, Société, Territoire, document 511, mis en ligne le 25 novembre 2010, consulté le 02/11/13. URL: <http://cybergeo.revues.org/23369>.
- CSO (Central Statistical Office), 1990, *Population and Housing Census*, Port of Spain, Central Statistical Office.
- CSO, 2000, *Population and Housing Census*, Port of Spain, Central Statistical Office.
- CSO, 2009, *National census report 2000*, Georgetown, CARICOM Capacity Development Programme, Central Statistical Office.
- CSO, 2012, *Population and Housing Census*, Port of Spain, Central Statistical Office.
- CUNIN, E., 2001, "La Compétence métisse. Chicago sous les tropiques ou les vertus heuristiques du métissage", *Sociétés contemporaines*, vol. 42: 7-30.
- D'ALESSANDRO-SCARPARI, C., 2010, "Terrains africains, de la dénonciation au militantisme", *L'Information géographique*, vol. 74 (1): 55-62.
- DAGOGNET, F. (dir.), 1982, *Mort du paysage? Philosophie et esthétique du paysage. Colloque de philosophie et d'esthétique du paysage (1981, Lyon)*. Seyssel: Champ Vallon.
- DANIC, I., DAVID, O. et DEPEAU, S. (dir.), 2010, *Enfants et jeunes dans les territoires du quotidien*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- DANIEL, J., BRUNETEAUX, P., KABILE, J., LEFAUCHEUR, N. et ROCHAIS, V., 2007, *Pauvreté, précarité et formes d'exclusion en Martinique: une approche qualitative*, Centre de Recherche sur les Pouvoirs Locaux dans la Caraïbe.
- DAVIS, M., 1997, *City of quartz : Los Angeles, capitale du futur*, Paris: La Découverte.
- DAVIS, M., 2006, *Planet of slums*, Londres, New York: Vigo.
- DE BAAS, J.-C., 1674, *Lettre du Gouverneur des Iles d'Amérique*.
- DE BLEEKER, L., 2008, "Urban space in the French Caribbean Crime Novel. Confiant and Chamoiseau" in JAFFE, R. (dir.), *The Caribbean City*, Kingston, Miami, Leiden: Ian Randle, KITLV Press: 303-323.
- DE CAUNA, A., 2003a, *L'Image des quartiers populaires dans le roman antillais*, Paris: Karthala.
- DE CAUNA, A., 2003b, *Des Lieux et des liens: espace et dynamiques de l'interculturel dans les villes de Port-Louis (Ile Maurice) et de Saint-Denis (Ile de la Réunion)*, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III.
- DE L'ORME, J.-C., 1972, "Les Transformations économiques et sociales d'un marché martiniquais" in BENOIST, J. (dir.), *L'archipel inachevé*, Montréal: Presses de l'Université de Montréal: 321-334.
- DE MAXIMY, R., 2000, *Le Commun des lieux: cours et discours sur la ville*, Sprimont: P. Mardaga, Institut de Recherche sur le Développement.
- DE ROUX, A., 1999, "La Création urbaine en Martinique et en Guadeloupe aux XVIIe et XVIIIe siècles" in VIDAL, L. et D'ORGEIX, E. (dir.), *Villes françaises du Nouveau-Monde. Des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, La Rochelle: Somogy, La Flash: 99-107.
- DE VASSOIGNE, C., 1998, "Les Transports routiers, agents et indicateurs essentiels des dynamiques régionales martiniquaises" in GEODE (dir.), *Quels transports dans les petites îles caraïbes?*, Paris: Karthala: 76-87.
- DEBINSKI, D. M., 2006, "Forest fragmentation and matrix effects: the matrix does matter", *Journal of biogeography*, vol. 33 (10): 1791-1792.

- DEGOUTIN, S., 2010, "Le Slogan 'gated community'", *Cahier des Amériques latines* (59): 17-32.
- DEHOORNE, O. et SAFFACHE, P., 2008, "Le Tourisme dans les îles et rivages tropicaux : enjeux, menaces et perspectives", *Études caribéennes*, vol. 9-10: 357-366.
- DESFOR, G., LAIDLEY, J., SCHUBERT, D. et STEVENS, Q. (dir.), 2011, *Transforming urban waterfronts: fixity and flow*, New York: Routledge.
- DESSE, M., 1996, "L'Inégale maritimité des villes des départements d'outre-mer insulaires" in PÉRON, F. et RIEUCAU, E. (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, Paris: L'Harmattan: 241-249.
- DESSE, M. et SAFFACHE, P., 2005, *Les Littoraux antillais : des enjeux de l'aménagement à la gestion durable*, Matoury, Schoelcher: Ibis rouge, Presses universitaires créoles-GEREC-F.
- DESSE, M., 2007, "Du Désir d'île à l'installation, les circulations migratoires des Métropolitains à la Martinique", *Études caribéennes*, vol. 8.
- DETIENNE, M., 2000, *Comparer l'incomparable*, Paris: Seuil.
- DI MÉO, G., 1994, "Epistémologie des approches géographiques et socio-anthropologiques du quartier urbain", *Annales de Géographie*, vol. 103 (577): 255-275.
- DI MÉO, G., 2001, *La Géographie en fêtes*, Paris: Ophrys.
- DI MÉO, G., 2011, *Les Murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris: Armand Colin Recherches.
- DIBIE, P., 2012, *Ethnologie de la porte, des passages et des seuils*, Paris: Métailié.
- DICKMAN, Y. R., 1992, *An urban history of Port of Spain*, mémoire de master, McGill University, School of Urban Planning.
- DIÉMERT, S., 2005, "Le Droit de l'Outre-mer", *Pouvoirs*, vol. 2 (113): 101-112.
- DIKEÇ, M., 2007, *Badlands of the Republic. Space, politics and urban policy*, Malden, Oxford: Backwell.
- DODMAN, D., 2004, "Feelings of Belonging? Young people's views of their surroundings in Kingston, Jamaica", *Children's geographies*, vol. 2 (2): 185-198.
- DODMAN, D., 2007, "Post-Independence optimism and the legacy of waterfront redevelopment in Kingston, Jamaica", *Cities*, vol. 24 (4): 273-284.
- DODMAN, D., 2008, "Developers in the public Interest? The role of urban development corporations in the anglophone Caribbean", *Geographical Journal*, vol. 174 (1): 30-44.
- DOLLFUS, O., 1994, "Mondialisation et particularisme" in GEMDEV (dir.), *L'Intégration régionale dans le monde: innovations et ruptures*, Paris: Karthala: 35-44.
- DOMI, S. et ROLLE, W., 2005, *Vieux-Pont ou les oubliés de la mangrove*, Matoury: Ibis Rouge.
- DONZELOT, J., MÉVEL, C. et WYVEKENS, A., 2003, *Faire société: la politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Paris: Seuil.
- DONZELOT, J., 2004, "La Ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification", *Esprit*, vol. 303 (3-4): 14-39.
- DOUMENGE, J.-P., 2000, *L'Outre-mer français*, Paris: Colin.
- DOWRICH-PHILIPS, L., 2008, *The Trinidad and Tobago business guide 2008-2009*, Port of Spain, MEP Publishers.
- DUBESSET, E., 2005, "La Dynamique urbaine de la Grande Caraïbe" in RÉVAUGER, J.-P. (dir.), *Villes de la Caraïbe aujourd'hui: réalités sociales et productions culturelles*, Bordeaux: Pleine Page Editeurs: 69-86.
- DUBOIS, D., 2000, "Espace urbain et transformations sociales dans The Dragon can't dance d'Earl Lovelace" in DUBOIN, C. et TABUTEAU, E. (dir.), *La Ville plurielle dans la fiction antillaise anglophone. Images de l'interculturel*, Toulouse: Presses universitaires du Mirail: 41-58.
- DUBOST, I., 2002, "Gestion du risque et de l'aléatoire par les pêcheurs martiniquais" in BLANCHET, G.,

- GOBERT, B. et GUÉRÉDRAT, J.-A. (dir.), *La Pêche aux Antilles: Martinique et Guadeloupe*, Paris: Institut de Recherche pour le Développement: 125-140.
- DUBRESSON, A., 2000, "Une Mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales" in DUREAU, F., DUPONT, V., LELIÈVRE, E. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*, Paris: Anthropos: 13-30.
- DUBRESSON, A. et JAGLIN, S., 2005, "Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés: approches et méthodes" in ANTHEAUME, B. et GIRAUT, F. (dir.), *Le Territoire est mort, vive les territoires!*, Paris: Éditions de l'IRD: 338-352.
- DUNCAN, J., 1990, *The City as text. The politics of landscape interpretation in the Kanayan Kingdom*, Cambridge: Cambridge University Press.
- DUPUY, G., 1995, *Les Territoires de l'automobile*, Paris: Anthropos.
- DUPUY, G., 2000, "La Spirale de l'automobilisation", *Flux*, vol. 16 (41): 69-70.
- ECLAC, 2001, *The Impact of the privatization of the banking sector in the Caribbean*, Economic Commission for Latin America and the Caribbean.
- ECLAC, 2002, *Trinidad and Tobago*. Report of meeting of Caribbean Planners Network.
- ELLIN, N. (dir.), 1997, *Architecture of fear*, New York: Princeton Architectural Press.
- ESTÈBE, P., 2004, *L'Usage des quartiers: action publique et géographie dans la politique de la ville (1982-1999)*, Paris: L'Harmattan.
- FABERON, J.-Y., 2005, "La France et son Outre-mer : un même droit ou un droit différent ?" *Pouvoirs*, vol. 113 (2): 5-19.
- FAINSTEIN, S. S., GORDON, I. et HARLOE, M. (dir.), 1992, *Divided cities : New York and London in the contemporary world*, Oxford: Blackwell.
- FIGUEIRA, D., 2004, *Cocaine and heroin trafficking in the Caribbean: the case of Trinidad and Tobago, Jamaica and Guyana*, New York: iUniverse.
- FLORIN, B., BABY-COLLIN, V., BOUILLON, F., DIDIER, S. et DORIER-APPRILL, E., 2007, "Bouger, s'ancrer" in DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P. (dir.), *Vies citadines*, Paris: Belin: 81-108.
- FLYVBJERG, B., 1998, *Rationality and power: democracy in practice*, Chicago: University of Chicago Press.
- FOTHERINGHAM, A. S., BRUNSDON, C. et CHARLTON, M., 2000, *Quantitative geography : perspectives on spatial data analysis*, Londres; Thousand Oaks, Calif.: Sage Publications.
- FOUCHER, M., 2007, *L'Obsession des frontières*, Paris: Perrin.
- FOURCAUT, A. (dir.), 1996, *La Ville divisée : les ségrégations urbaines en question en France XVIIIe-XXe siècle*, Grane: Creaphis.
- FOURNAND, A., 2003, "Images d'une cité. Cartes mentales et représentations spatiales des adolescents de Garges-lès-Gonesse", *Annales de Géographie* (663): 537-550.
- FOURNET-GUÉRIN, C., 2006, "Vivre le quartier à Tananarive. De la remise en cause d'un mythe urbain universel", *Espaces et Sociétés*, vol. 3 (126): 69-86.
- FRANÇOIS, J.-C., 2007, "La Carte scolaire et ses contours" in SAINT-JULIEN, T. et LE GOIX, R. (dir.), *La Métropole parisienne: centralités, inégalités, proximités*, Paris: Belin: 185-207.
- FRÉMONT, A., 1976, *La Région, espace vécu*, Paris: Presses Universitaires de France.
- FRITZ, A., 2010, *Charlotte Street Market project*. 46e congrès de l'ISOCARP, Nairobi.
- FROJMOVIC, M. A., 1993, *Equity in human settlements policy : an assessment of affordability and cost recovery objectives in two squatter regularization and two sites and services programmes in Trinidad and Tobago*, mémoire de master, McGill University, School of Urban Planning.

- FURNIVALL, J. S., 1957, *Colonial policy and practice : a comparative study of Burma and Netherlands India*, Londres.
- GARCÍA SÁNCHEZ, P.-J. et GONZÁLEZ TELLEZ, S., 2008, "Ségrégation, communauté et mitoyenneté. Les épreuves de la contiguïté à Caracas", *Annales de la recherche urbaine*, vol. 105: 6-15.
- GARNESSON, C. et HECQUET, V., 2007, "Le Logement dans les DOM", *Antiane Eco*, vol. 67: 32-35.
- GARNIER, J.-P., 2009, "Urbaniser" pour dépolitiser. La rhétorique du spatialisme et du localisme, *Chronique du blog des Editions Agone*. <http://blog.agone.org/post/2009/12/14/Urbaniser-pour-depolitiser> (consulté le 09/09/2013).
- GAY, J.-C., 1995, *Les Discontinuités spatiales*, Paris: Economica.
- GAY, J.-C., 2008, *L'Outre-mer français: un espace singulier*, Paris: Belin.
- GERVAIS-LAMBONY, P., 1994, *De Lomé à Harare : le fait citadin : images et pratiques des villes africaines*, Paris: Karthala.
- GERVAIS-LAMBONY, P., 2003, "Quelques remarques sur la comparaison en sciences sociales en général, et en géographie en particulier" in GERVAIS-LAMBONY, P., LANDY, F. et ODFIELD, S. (dir.), *Espaces arc-en-ciel: identités et territoires en Afrique du Sud et en Inde*, Paris: Karthala: 29-40.
- GHORRA-GOBIN, C., 2002, "Inscription territoriale d'un équipement et légitimité politique à l'échelle de la région urbaine : le cas du "Mall of America"", *Flux*, vol. 4 (50): 44-52.
- GIACOTTINO, J.-C., 1976, *Trinidad et Tobago: étude géographique*, thèse de doctorat de géographie, Université de Bordeaux III.
- GIDEL, M., 2011, "Fragmentation on the waterfront: coastal squatting settlements and urban renewal projects in the Caribbean" in DESFOR, G., LAIDLEY, J., SCHUBERT, D. et STEVENS, Q. (dir.), *Transforming urban waterfronts: fixity and flow*, New York: Routledge: 35-53.
- GIRAUD, M., 1979, *Races et classes à la Martinique : les relations sociales entre enfants de différentes couleurs à l'école*, Paris: Ed. Anthropos.
- GIRAUD, F. et ROCHEFORT, M., 2006, "Discussion. La marginalité socio-spatiale : une notion à déconstruire dans le contexte des villes du sud ?" *Revue Tiers Monde*, vol. 86 (1): 14-16.
- GLASSNER, B., 1999, *The Culture of fear: why Americans are afraid of the wrong things*, New York: Basic Books.
- GLENN, J. M. et WOLFE, J., M., 1996, "The Growth of the informal sector and regularisation of spontaneous development. Lessons from the Caribbean for planning law reform", *Thirld Wold Planning Review*, vol. 18 (1): 59-77.
- GLISSANT, E., 1981, *Le Discours antillais*, Paris: Seuil.
- GODLEWSKA, A. et SMITH, N. (dir.), 1994, *Geography and Empire*, Oxford, Cambridge (Mass.): Blackwell.
- GOODENOUGH, S. S., 1976, *Race, status and residence, Port of Spain, Trinidad. A study of social and residential differentiation and change*, University of Liverpool.
- GOODENOUGH, S. S., 1978, "Race status and ecology in Port of Spain, Trinidad" in CLARKE, C. G. (dir.), *Caribbean social relations*, Liverpool: University of Liverpool, Centre for Latin-American Studies: 17-45.
- GOULD, P. et WHITE, R., 1974, *Mental maps*, Harmondsworth: Penguin.
- GRAHAM, S. et MARVIN, S., 2001, *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Londres et New York: Routledge.
- GREEN, G. L. et SCHER, P. W., 2007, *Trinidad carnival: the cultural politics of a transnational festival*, Bloomington: Indiana University Press.
- GRIFFITH, I. L., 2011, *Drugs and crime as problems without passports in the Caribbean: how secure is security, and how sovereign is sovereignty?*, Miami: Florida International University.
- GROUPE PALOMAR, 2009, "Les Enfants comme acteurs urbains" in DE BIASE, A. et CORALLI, M. (dir.), *Espaces en commun. Nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*, Paris: L'Harmattan: 207-223.

- GRUZINSKI, S., 1999, *La Pensée métisse*, Paris: Fayard.
- GUERRIEN, M., 2004, *L'Enfance agitée d'une mégapole. Transition urbaine et fragmentation de l'espace dans la vallée de Mexico*, thèse de doctorat de géographie, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- GUILLERMIN, B. et GONTIER, C., 1994, *Le Port dans la ville : données d'une osmose, t.1*, Marseille: Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.
- GUMUCHIAN, H., 1991, *Les Représentations spatiales en géographie et l'aménagement du territoire*, Paris: Anthropos.
- HALBWACHS, M., 1970, *Morphologie sociale*, Paris: A. Colin.
- HALBWACHS, M., 2001, *La Mémoire collective*, Paris: Presses universitaires de France.
- HAMNETT, C., 1997, "La Polarisation sociale: déconstruction d'un concept chaotique?" in MARTENS, A. et VERVAEKE, M. (dir.), *La Polarisation sociale des villes européennes*, Paris: Anthropos, *Economica*: 111-123.
- HANCOCK, C., 2001, "La Géographie postcoloniale: 'l'Empire contre-attaque'" in STASZAK, J.-F., COLLIGNON, B., CHIVALLON, C. et al. (dir.), *Géographies anglo-saxonnes, tendances contemporaines*, Paris: Belin: 95-98.
- HARDY-DESSOURCES, R., 2001, "Fort-de-France à la loupe, une capitale aux cinq visages", *Antiane Eco* (48): 10-12.
- HARTOG, T., 1998, "Le Parc automobile martiniquais : de l'art du paraître à l'analyse problématique" in GEODE (dir.), *Quels transports dans les petites îles caraïbes?*, Paris: Karthala: 65-75.
- HARVEY, D., 1989, "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism", *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 71: 3-17.
- HAUMONT, N., 2001 [1966], *Les Pavillonnaires*, Paris: L'Harmattan.
- HEARN, L., 2004, *Aux Vents caraïbes*, Paris: Hoëbeke.
- HECQUET, V. et LAINÉ, F., 2007, "Sur le chômage aux Antilles-Guyane : des éléments d'explication", *Antiane Eco*, vol. 68.
- HEMLINGER, A., 2012, *Pan Jumbie: mémoire sociale et musicale dans les steelbands, Trinidad et Tobago*, Nanterre: Société d'ethnologie.
- HERNANDEZ, J., 2010, "Justice, Hope and Power. Fiestas populares, espacios publicos y divisiones sociales en la Nueva Orleans" in MUSSET, A. (dir.), *Ciudad, sociedad, justicia: un enfoque espacial y cultural*, Mar del Plata: EUDEM: 111-142.
- HERSILIE-HÉLOÏSE, E., 2009, " Si la Volga m'était contée", *France Antilles Magazine*, 20-26/06/2009.
- HÉLAN, F., 2011, *La Ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Paris: Economica.
- HOGGART, R., 1970, *La Culture du pauvre : étude sur le style de vie des classes populaires en Angleterre*, Paris: Editions de Minuit.
- HOLLOWAY, S. L. et VALENTINE, G. (dir.), 2000, *Children's Geographies: Playing, Living, Learning*, Londres, New York: Routledge.
- HOME, R. K., 1993, "Transferring British planning law to the colonies", *Third World Planning Review*, vol. 15 (4): 398-410.
- HOME, R. K., 1997, *Of Planting and planning: the making of British colonial cities*, Londres: E. & Fn. Spon.
- HOUGH, M., 1990, *Out of place : restoring identity to the regional landscape*, New Haven: Yale University Press.
- HOWARD, D. et HOPKINS, P. E., 2005, "Editorial: Race, religion and the census", *Population, Space and Place*, vol. 11: 69-74.
- HUDSON, B. J., 1997, "Houses in the Caribbean : homes and heritage" in POTTER, R. B. et CONWAY, D. (dir.), *Self-help housing, the poor and the State in the Caribbean*, Knoxville, Kingston: The University of Tennessee Press, Press University of the West Indies: 14-29.

- HUMAIN-LAMOURE, A.-L., 2006, "Le Quartier comme objet en géographie" in BACQUÉ, M.-H., GUÉRIN-PACE, F. et AUTHIER, J.-Y. (dir.), *Le Quartier : enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris: La Découverte: 41-51.
- IEDOM, 2007a, *Le Développement du transport urbain et interurbain en Martinique*, Fort-de-France, Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer.
- IEDOM, 2007b, *Rapport annuel 2006. Martinique*, Fort-de-France, Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer.
- IEDOM, 2010, *Rapport annuel 2009. Martinique*, Fort-de-France, Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer.
- INSEE, 1999, *Recensement Général de la Population*, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
- INSEE, 2003, "Mieux logés, mais moins de travail en zone urbaine sensible", *Antiane Eco* (55): 12-17.
- INSEE, 2007, *Recensement Général de la Population*, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.
- INSEE, 2009, *Crimes et délits contre les personnes par région en 2009*, accès en ligne : http://insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=99&ref_id=t_1701R consulté le 02/11/13.
- INSEE, 2010, "L'Enquête emploi en Martinique deuxième trimestre 2009", *Premiers résultats* (56).
- JACKSON, J. B., 1984, *Discovering the vernacular landscape*, New Haven: Yale University Press.
- JACOBS, J. M., 2001, "Espaces (post)coloniaux" in STASZAK, J.-F., COLLIGNON, B., CHIVALLON, C. et al. (dir.), *Géographies anglo-saxonnes, tendances contemporaines*, Paris: Belin: 99-115, trad. C. HANCOCK.
- JAFFE, R., DE BRUIJNE, A. et SCHALKWIJK, A., 2008, "The Caribbean city: an introduction" in JAFFE, R. (dir.), *The Caribbean city*, Kingston, Miami, Leiden: I. Randle, KITLV Press: 1-23.
- JAFFE, R. (dir.), 2008, *The Caribbean city*, Kingston, Miami, Leiden: I. Randle, KITLV Press.
- JAGLIN, S. et DUBRESSON, A. (dir.), 1993, *Pouvoirs et cités d'Afrique noire: décentralisations en questions*, Paris: Karthala.
- JAGLIN, S., 2001, "Villes disloquées? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe", *Annales de Géographie*, vol. 110 (619): 243-265.
- JAGLIN, S., 2005, *Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question*, Paris: CNRS Editions.
- JAILLET, M.-C., 1999, "Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes?" *Esprit* (11): 145-167.
- JALET, M., 2008, *L'Urgence, l'échéance, la durée*, Paris: Archibooks.
- JANNAS PIERRE-LOUIS, F., 2007, "Les Dominicaines en Martinique : entre représentations et réalités" in GEODE CARAÏBE (dir.), *Dynamiques migratoires de la Caraïbe*, Paris: Karthala: 181-199.
- JENKINS, P., SMITH, H. et WANG, Y. P., 2007, *Planning and housing in the rapidly urbanising world*, Londres, New York: Routledge.
- JOHNSTON, R. J., GREGORY, D. J. et PRATT, G. (dir.), 2009, *The Dictionary of human geography*, Chichester, Malden: Wiley-Blackwell (5e éd.).
- JOLIVET, M.-J., 1990, "Culture et bourgeoisie créoles, à partir des cas comparés de la Guyane et de la Martinique", *Ethnologie française*, vol. 20 (1): 49-61.
- KAUFFMANN, J.-P., 1996, "Portes, verrous et clés: les rituels de fermeture du chez soi", *Ethnologie française*, vol. 26 (2): 280-288.
- KING, A. D., 1980, "Exporting planning: the colonial and neo-colonial experience" in CHERRY, G. E. (dir.), *Shaping an urban world: planning in the XXth century*, Londres: Mansell: 203-226.
- KLEIN, J., 2003, *Protéger le littoral dans les départements français d'outre-mer*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris 4 Sorbonne.

- KLOOSTERMAN, R. C., 1997, "La Polarisation du marché du travail à Amsterdam et Rotterdam" in MARTENS, A. et VERVAEKE, M. (dir.), *La Polarisation sociale des villes européennes*, Paris: Anthropos, Economica: 125-140.
- KOLODNEY, Z. et KALLUS, R., 2008, "From colonial to national landscape: producing Haifa's cityscape", *Planning perspectives*, vol. 23 (3): 323-348.
- KOVATS-BEAUDOUX, E., 1969, *Une Minorité dominante : les Blancs créoles de la Martinique*.
- LABAT, J.-B., 2005, *Voyages aux Isles de l'Amérique (Antilles) : 1693-1705*, Paris, Budapest, Turin: L'Harmattan.
- LACOSTE, Y., 2003, *De la Géopolitique aux paysages : dictionnaire de la géographie*, Paris: Armand Colin.
- LAGUERRE, M. S., 1990, *Urban poverty in the Caribbean. French Martinique as a social laboratory*, Londres: Macmillan.
- LANE, J. et CHADEE, D., 2008, "Perceived risk, fear of gang crime and resulting behavioral precautions in Trinidad", *Caribbean journal of criminology and public safety*, vol. 13 (1/2): 138-188.
- LASCOURMES, P., 2009, "Les Compromis parlementaires, combinaisons de surpolitisation et de sous-politisation. L'adoption des lois de réforme du Code pénal (décembre 1992) et de création du Pacte (novembre 1999)", *Revue française de science politique*, vol. 59 (3): 455-478.
- LASH, S. et URRY, J., 1994, *Economies of signs and space*, Londres, Thousand Oaks: Sage.
- LAUTIER, B., 2004, *L'Economie informelle dans le Tiers-monde*, Paris: La Découverte.
- LE GOIX, R., 2002, "Les Gated communities à Los Angeles: place et enjeux d'un produit immobilier pas tout à fait comme les autres", *L'Espace géographique* (4): 328-344.
- LE GOIX, R., 2003, *Les "Gated communities" aux Etats-Unis: morceaux de villes ou territoires à part entière?*, thèse de doctorat de géographie, Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- LEBON, F., 2003, "Une Politique de l'enfance, du patronage au centre de loisirs", *Education et sociétés*, vol. 11 (1): 135-152.
- LEE, A., 1997, "The Steelband Movement and Community Politics in Laventille" in RYAN, S. D., MC CREE, R. et ST. BERNARD, G. (dir.), *Behind the bridge*, St. Augustine, Trinidad et Tobago: I.S.E.R., University of the West Indies: 69-89.
- LEE-CUNIN, M., 2005, "My Motherland or my mother's land? Return migration and the experience of young British-Trinidadians" in POTTER, R., CONWAY, D. et PHILIPS, J. (dir.), *The Experience of return migration: Caribbean perspectives*, Aldershot, Burlington: Ashgate Publishing: 109-134.
- LEES, L., 2004, "Urban geography: discourse analysis and urban research", *Progress in Human Geography*, vol. 28 (1): 101-107.
- LEFEBVRE, H., 1968, *Le Droit à la ville*, Paris: Anthropos.
- LEFEBVRE, H., 2000 [1974], *La Production de l'espace*, Paris: Anthropos.
- LEHMAN-FRISCH, S., BERRY-CHIKHAOUI, I., CAPRON, G. et VIDAL, D., 2007, "Voisiner" in DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P. (dir.), *Vies citadines*, Paris: Belin: 59-80.
- LEHMAN-FRISCH, S., AUTHIER, J.-Y. et DUFAUX, F., 2012, *Les Enfants et la mixité sociale dans les quartiers gentrifiés à Paris, Londres et San Francisco*, Paris, Caisse d'Allocations familiales.
- LEHMAN-FRISCH, S., 2013, *Daily Life in Great American Cities. Expériences citadines de la ségrégation et de la gentrification*, Habilitation à diriger des recherches, Université Paris Ouest Nanterre La Défense.
- LEIBLER, L. et BRAND, P., 2012, "Movilidad e inclusión social: la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable", *Bulletin de l'Institut français d'Etudes Andines*, vol. 41 (3): 363-387.
- LEIRIS, M., 1971 [1955], *Contacts de civilisations en Martinique et en Guadeloupe*, Paris: UNESCO.
- LELÉVRIER, C., 2006, "Politique de la ville : gestion des territoires et mobilités" in FRABOULET, D. et RIVIÈRE, D. (dir.), *La Ville sans borne / la ville et ses bornes. Actes du colloque de Villetaneuse, 17 et 18 mars 2005*, Paris: Nolin: 265-279.

- LETCHEMY, S., 1984, *Urbanisme et urbanisation à la Martinique: le cas de Fort de France*, thèse de doctorat, Université Paris 4 Sorbonne.
- LETCHEMY, S., 1992, *De l'Habitat précaire à la ville : l'exemple martiniquais*, Paris: L'Harmattan.
- LEWIS, O., 1966, *La Vida: a Puerto Rican family in the culture of poverty -San Juan and New York*, New York: Random House.
- LEWIS, J. N., 1983, *Ajoupa*, Trinidad: s.n.
- LÉVESQUE, L., 1999, "Montréal, l'informe urbanité des terrains vagues. Pour une gestion créatrice du mobilier urbain", *Annales de la recherche urbaine*, vol. 85: 47-57.
- LÉVI-STRAUSS, C., 1990 [1962], *La Pensée sauvage*, Paris: Plon.
- LÉVY, J. et LUSSAULT, M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin.
- LÉVY, J.-P., 2009, "Mobilité urbaine: des pratiques sociales aux évolutions territoriales" in DUREAU, F. et HILY, M.-A. (dir.), *Les Mondes de la mobilité*, Rennes: Presses universitaires de Rennes: 107-136.
- LOICHOT, V., 2004, "Fort-de-France: pratiques textuelles et corporelles d'une ville coloniale", *French Cultural Studies*, vol. 15 (48-60).
- LOUIS, P. et CÉSAIRE, A., 2007, *Conversation avec Aimé Césaire*, Paris: Arléa.
- LOWENTHAL, D., 1972, *West-Indian Societies*, New York, Londres: Oxford University Press.
- LUCRÈCE, A., 1994, *Société et modernité : essai d'interprétation de la société martiniquaise*, Case-Pilote (Martinique): l'Autre mer.
- LUCRÈCE, A., OZIER-LAFONTAINE, L. F. et THIERRY, L. É. 2009, *Les Antilles en colère: analyse d'un mouvement social révélateur*, Paris: L'Harmattan.
- LULLE, T., 2004, "Prométhée contre la fragmentation urbaine", *Multitudes*, vol. 3 (17): 175-182.
- LUSSAULT, M., 1993, *Tours: images de la ville et politiques urbaines*, Tours: Maison des Sciences de la Ville Université François Rabelais.
- LYNCH, K., 1998 [1960], *L'Image de la cité*, Paris: Dunod.
- MACDONALD, S., B., 1986, *Trinidad and Tobago: democracy and development in the Caribbean*, New York: Praeger.
- MADORÉ, F., 2006, *Nouveaux territoires de l'habiter en France : les enclaves résidentielles fermées*, Géoconfluences.<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutScient.htm> accès le 07/12/2010.
- MAGNAN, A., 2008, "L'Espace littoral a-t-il toujours de la valeur ? Réflexion à partir du cas de l'île de Saint-Martin (Petites Antilles)", *Norois*, vol. 206 (1): 37-52.
- MANGIN, D., 2004, *La Ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, Paris: Editions de la Villette.
- MARCUSE, P., 1989, "Dual city: a muddy metaphor for a quartered city", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 13 (4): 697-708.
- MARCUSE, P., 1993, "What's so new about divided cities?" *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 17 (3): 355-365.
- MARCUSE, P. et VAN KEMPEN, R. (dir.), 2000, *Globalizing cities: a new spatial order?*, Malden, Oxford: Blackwell.
- MARIE, C.-V., 2005, "Le Cinquième DOM : mythe et réalités", *Pouvoirs*, vol. 113 (2): 171-182.
- MARLIN-GODIER, M., 2000, *Fort-de-France : la ville et la municipalité de 1884 à 1914*, Petit-Bourg, Guadeloupe: Ibis rouge.
- MARSH, D., 1998, *A New approach: the Land Bank programme and the use of GIS in squatter regularization*, mémoire de master, McGill University.

- MARTIN, D.-C., 1992, "Je est un autre, nous est un même. Culture populaire, identités et politique à propos du carnaval de Trinidad", *Revue française de science politique* (5): 747-764.
- MARTOUZET, D., 1999, "Espace urbain et urbanisation dans l'œuvre de Raphaël Confiant", *Espace géographique* (4): 345-354.
- MARTOUZET, D., 2001, *Fort-de-France : ville fragile ?*, Paris: Anthropos, Economica.
- MARTOUZET, D., 2003, "Mise en évidence de facteurs de blocages spatiaux dans le développement de la Martinique" in BURAC, M., DESSE, M. et GEODE CARAÏBE (dir.), *Les Antilles et la Guyane françaises à l'aube du XXIe siècle*, Paris: Karthala: 55-72.
- MASSEY, D., 1994, *Space, place and gender*, Cambridge: Polity Press.
- MASSÉ, R. et POULIN, V., 2000, "La Place des églises fondamentalistes dans la société et la culture martiniquaise" in BERNARBÉ, J., CONFIANT, R. et L'ETANG, G. (dir.), *Au Visiteur lumineux. Des îles créoles aux sociétés plurielles. Mélanges offerts à Jean Benoist*, Petit-Bourg: Ibis Rouge Editions: 403-415.
- MATTHEWS, H. et LIMB, M., 1999, "Defining an agenda for the geography of children: agenda and prospects", *Progress in Human Geography*, vol. 23 (1): 61-90.
- MAXIMIN, D., 1983, "Entretien avec Césaire", *Présence africaine*, vol. 126: 6-33.
- MC CREE, R., 1997, "History and development" in RYAN, S. D., MC CREE, R. et ST. BERNARD, G. (dir.), *Behind the bridge*, St. Augustine, Trinidad and Tobago: I.S.E.R., University of the West Indies: 33-68.
- MEIGHOO, K. P., 2003, *Politics in a 'half made society' : Trinidad and Tobago, 1925-2001*, Kingston, Oxford; Princeton: Ian Randle Publishers, James Currey, M. Wiener Publishers.
- MEIGHOO, K. P., 2008, "Ethnic mobilisation vs. ethnic politics: understanding ethnicity in Trinidad and Tobago politics", *Commonwealth & Comparative Politics*, vol. 46 (1): 101-127.
- MEINIG, D. W. et JACKSON, J. B., 1979, *The Interpretation of ordinary landscapes : geographical essays*, New York: Oxford University Press.
- MENDES, J., 2003, *Cote ci cote la. Trinidad and Tobago dictionary*, Port of Spain: Medianet Ltd.
- MERLIN, P. et CHOAY, F., 2005, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris: Presses Universitaires de France.
- MÉDARD, C., 2006, "Nairobi: acteurs et enjeux d'une planification détournée" in CHARTON-BIGOT, H. et RODRIGUEZ-TORRES, D. (dir.), *Nairobi contemporain: les paradoxes d'une ville fragmentée*, Paris: Kartala: 51-99.
- MILES, W. F. S., 1992, *Paradoxe au paradis: de la politique à la Martinique*, Paris: L'Harmattan.
- MILLER, D., 1994, *Modernity an ethnographic approach : dualism and mass consumption in Trinidad*, Oxford, Providence: Berg.
- MILLETTE, J., 1985, *Society and politics in colonial Trinidad*: Omega.
- MITCHELL, D., 2000, *Cultural geography : a critical introduction*, Malden, MA: Blackwell Pub.
- MOHAMMED, A., 1988, "Squatters and the State in Trinidad and Tobago", *Colloqui: a Journal of Planning and Urban Issues* (printemps): 29-40.
- MOHAMMED, A. et BALBOSA-PHILIP, A., 1999, "The Impact of urban management on access to public transportation in Port of Spain, Trinidad", *Caribbean Geography*, vol. 10 (1): 63-78.
- MOHAMMED, A., 2003, *Country experience in land issues: Trinidad and Tobago*, Land Tenure Center, USAID.
- MOHAMMED, A., 2008, "Colonial influence on urban form in the Caribbean: illustrated by Port of Spain, Trinidad and Tobago" in JAFFE, R. (dir.), *The Caribbean city*, Kingston; Miami; Leiden: I. Randle ; KITLV Press: 24-42.
- MOLES, A. et ROHMER, E., 1998, *Psychosociologie de l'espace. Textes rassemblés, mis en forme et présentés par Victor Schwach*, Paris: L'Harmattan, Villes et Entreprises.

- MOLLENKOPF, J. H. et CASTELLS, M. (dir.), 1991, *Dual city : restructuring New York*, New York: Russell Sage Foundation.
- MONDADA, L., 2000, *Décrire la ville : la construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris: Anthropos, Economica.
- MONGIN, O., 2003, "De la ville à la non-ville" in RONCAYOLO, M. (dir.), *De la ville et du citoyen*, Paris: Ed. Parenthèse: 35-51.
- MONGIN, O., 2005, *La Condition urbaine: la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris: Le Seuil.
- MONNET, J., 1994, "Centres historiques et centres des affaires", *Problèmes d'Amérique latine*, vol. 14: 83-101.
- MOOLEEDHAR, T., 1996, *Urban management in selected medium-sized cities in Latin America: a case study of the city of Port of Spain*, Port of Spain, ECLAC, UN-HABITAT.
- MOREAU, S. et GARDIN, J., 2010, "«Manifestement...»", *Justice spatiale/Spatial justice* (2).
- MORELLE, M. et LAUMONIER, L., 2006, "Introduction au dossier : Marges au cœur de la ville", *Revue Tiers Monde*, vol. 185 (1): 9-13.
- MORELLE, M., 2007, *La Rue des enfants, les enfants de la rue*, Paris: Editions du CNRS.
- MORELLE, M. et TADIÉ, J., 2011, "Pratiques de sécurité en ville", *Justice spatiale/spatial justice* (4).
- MOULLET, D., 2005, *La CACEM : de la recherche d'une cohérence territoriale aux déséquilibres spatiaux*, Paris: Publibook.
- MOUTOUSSAMY, M., 2000, "Peut-on réparer le préjudice du non partage des terres cent cinquante ans après l'esclavage : l'exemple des cinquante pas géométriques en Martinique ?" in CARAÏBE, G. (dir.), *La Question de la terre dans les colonies et départements français d'Amérique, 1848-1998*, Paris: Karthala: 221-238.
- MULOT, S., 2008, "Chabines et métisses dans l'univers antillais", *CLIO. Histoire, femmes et sociétés*, vol. 27: 115-134.
- MUNASINGHE, V., 2001, *Calaloo or tossed salad? East-Indians and the cultural politics of identity in Trinidad*, Ithaca: Cornell University Press.
- MUSSET, A., 2002, *Villes nomades du Nouveau Monde*, Paris: Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- MUSSET, A., 2005, *De New York à Coruscant: essai de géofiction*, Paris: Presses universitaires de France.
- MUSSET, A., 2009, "León/Sutiaba (Nicaragua) : frontière ethnique et justice spatiale", *Annales de Géographie* (665-666): 116-137.
- MUSSET, A. et PIERMAY, J.-L., à paraître, in GERVAIS-LAMBONY, P., BÉNIT-GBAFFOU, C., MUSSET, A. et al. (dir.), *La Justice spatiale et la ville, regards du Sud*, Paris: Belin.
- MYCOO, M., 2006, "The Retreat of the upper and middle classes to gated communities in the poststructural adjustment era: The case of Trinidad", *Environment and Planning A*, vol. 38 (1): 131-148.
- NAVEZ-BOUCHANINE, F. (dir.), 2002, *La Fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?*, Paris, Budapest, Turin: L'Harmattan.
- NEWSTEAD, C., 2005, "Scaling Caribbean (in)dependence", *Geoforum*, vol. 36 (1): 45-58.
- NICOLAS, A., 1996, *Histoire de la Martinique. De 1848 à 1939*, Paris: L'Harmattan.
- NICOLAS, T., 2005, "L'"Hypo-insularité", une nouvelle condition insulaire : l'exemple des Antilles françaises", *L'Espace géographique* (4): 329-341.
- NIGHTINGALE, C., 2012, *Segregation: a world history of divided cities*, Chicago: University of Chicago Press.
- OFFNER, J.-M., 2006, "Les Territoires de l'action publique locale: fausses pertinences et jeux écarts", *Revue française de science politique*, vol. 56 (1): 27-47.

- OLIVER, E. J., 1999, "The Effect of metropolitan economic segregation on local civic participation", *American journal of political science*, vol. 43 (1): 186-212.
- OMS (ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ), 2004, *Actes du 7e colloque francophone des Villes-Santé de l'O.M.S. et des Villes et Villages en Santé*. Bruxelles.
- ORFEUIL, J.-P. (dir.), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, la Tour d'Aigues: Ed. de l'Aube.
- ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE, 2009, *International Trade Statistics 2009*, Genève.
- OSMONT, A., 1995, *La Banque mondiale et les villes: du développement à l'ajustement*, Paris: Karthala.
- OTTLEY, C. R., 1962, *The Story of Port of Spain, capital of Trinidad, West Indies, from the earliest times to the present day*, Port of Spain.
- OXAAL, I., 1968, *Black intellectuals come to power; the rise of Creole nationalism in Trinidad & Tobago*, Cambridge, Mass.: Schenkman Pub. Co.
- OZOUF-MARIGNIER, M.-V., 2009, "Le Territoire, la géographie et les sciences sociales: aperçus historiques et épistémologiques" in VANIER, M. (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes: 31-35.
- PAGO, G., 2008, *L'Histoire tragique de Marie-Philomène Roptus dite Lumina Sophie dite Surprise, 1848-1879: femme-flamme de l'insurrection du sud de 1870 en Martinique*, Matoury: Ibis rouge.
- PAMUK, A. et DOWALL, D. E., 1998, "The Price of land for housing in Trinidad: the role of regulatory constraints and implications for affordability", *Urban Studies*, vol. 35 (2): 285-299.
- PAUGAM, S., 2005, *Les Formes élémentaires de la pauvreté*, Paris: Presses universitaires de France.
- PAULET, J.-P., 2002, *Les Représentations mentales en géographie*, Paris: Anthropos.
- PEACH, C., 1996, "Does Britain have ghettos?" *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 21: 216-235.
- PEAKE, J., 2011, *Between the Bocas: Trinidad's Western Strip*, thèse de doctorat de lettres, University of Essex.
- PELIS, Y., SAFFACHE, P. et RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ, C., 2007, "Les Facteurs à l'origine de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans l'agglomération de Fort-de-France (Martinique)", *Etudes caribéennes*, vol. 8.
- PERINA, M., 2006, "Ongoing Diaspora: The Case of the French Caribbean", *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 22 (1): 35-57.
- PÉREZ LÓPEZ, R., 2009, *Vivre et survivre à Mexico : enfants et jeunes de la rue*, Paris: Karthala.
- PIAGET, J. et INHELDER, B., 1948, *La Représentation de l'espace chez l'enfant*, Paris: Presses universitaires de France.
- PIERMAY, J.-L., 2002, "La Frontière dans la ville, un objet incongru? Le cas de villes d'Afrique sub-saharienne" in REITEL, B., ZANDER, P., PIERMAY, J.-L. et al. (dir.), *Villes et frontières*, Paris: Anthropos: 230-239.
- PINÇON, M. et PINÇON-CHARLOT, M., 1989, *Dans les beaux quartiers*, Paris: Seuil.
- PINÇON, M. et PINÇON-CHARLOT, M., 2007, *Les Ghettos du Gotha : comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris: Seuil.
- PLACIDE, L.-G., 2009, *Les Émeutes de décembre 1959 à la Martinique*, Paris: L'Harmattan.
- POTTER, R. B., 1998, "From Plantopolis to Mini-Metropolis in the Eastern Caribbean: reflections on urban sustainability" in MCGREGOR, D. F. M., BARKER, D. et LLOYD-EVANS, S. (dir.), *Resource sustainability and Caribbean development*, Kingston: The Press University of the West Indies: 51-68.
- POTTER, R. B., 2000, *The Urban Caribbean in an era of global change*, Aldershot, Hants; Burlington, Vt.: Ashgate.

- POTTER, R. B. et PUGH, J., 2001, "Planning without plans and the neo-liberal state: the case of St. Lucia, West Indies", *Third World Planning Review*, vol. 23 (3): 323-340.
- POTTER, R., BARKER, D., CONWAY, D. et KLAKE, T., 2004, *The Contemporary Caribbean*, Harlow, Londres, New York: Prentice Hall & Pearson.
- PREMDAS, R. R., 2007, *Trinidad and Tobago : ethnic conflict, inequality, and public sector governance*, Basingstoke, New York: Palgrave Macmillan, United Nations Research Institute for Social Development.
- PRÉTECEILLE, E., 2006, "La Ségrégation sociale a-t-elle augmenté ?" *Sociétés contemporaines*, vol. 2 (62): 69.
- QVISTRÖM, M., 2007, "Landscapes out of order: studying the inner urban fringe beyond the rural-urban divide", *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 89 (3): 269-282.
- RACO, M., HENDERSON, S. et BOWLBY, S., 2008, "Changing times, changing places: urban development and the politics of space-time", *Environment and Planning A*, vol. 40: 2652-2673.
- RAFFESTIN, C., 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, Paris: Librairies techniques.
- RAGOONATH, B., 1993, "The Failure of the Abu Bakr Coup: the plural society, cultural traditions and political development in Trinidad" in SUTTON, P. K. et PAYNE, A. (dir.), *Size and survival: the politics of security in the Caribbean and the Pacific*, Londres, Portland: Routledge: 33-53.
- RAMADIER, T. et DEPEAU, S., 2010, "Approche méthodologique (JRS) et développementale de la représentation de l'espace urbain quotidien de l'enfant" in DANIC, I., DAVID, O. et DEPEAU, S. (dir.), *Enfants et jeunes dans les territoires du quotidien*, Rennes: Presses universitaires de Rennes: 61-76.
- RANGLES, S. et DICKEN, P., 2004, "'Scale" and the instituted construction of the urban: contrasting the cases of Manchester and Lyon", *Environment and Planning A*, vol. 36 (11): 2011-2032.
- RAZAC, O., 2000, *Histoire politique du barbelé : la prairie, la tranchée, le camp*, Paris: La fabrique Editions.
- REY, N., 2001, *Lakou et Ghetto: les quartiers périphériques aux Antilles françaises*, Paris, Budapest, Turin: L'Harmattan.
- RÉVAUGER, J.-P., 2005, "Avant propos" in RÉVAUGER, J.-P. (dir.), *Villes de la Caraïbe: réalités sociales et productions culturelles*, Bordeaux: Pleine Page Editeurs: 7-10.
- RHEIN, C., 1998, "The Working class, minorities and housing in Paris, the rise of fragmentations", *GeoJournal*, vol. 46 (1): 51-62.
- RIDDELL, B., 2003, "The Face of Neo-Liberalism in the Third World: Landscapes of Coping in Trinidad and Tobago", *Canadian Journal of Development Studies*, vol. 24 (4): 593-615.
- RIGGIO, M. C. (dir.), 2004, *Carnival: culture in action. The Trinidad experience*, New York: Routledge.
- RIMBERT, S., 1973, *Les Paysages urbains*, Paris: Armand Colin.
- RINAUDO, C., BABY-COLLIN, V., CUNIN, E., DORIER-APPRILL, E. et GRÉSILLON, B., 2007, "Fêter" in DORIER-APPRILL, E. et GERVAIS-LAMBONY, P. (dir.), *Vies citadines*, Paris: Belin: 171-190.
- RIVIÈRE D'ARC, H. et IBARRA IBARRA, X., 2001, "De Guadalajara à Recife et Salvador. Du vocabulaire de l'action à celui de la légitimité urbaine" in RIVIÈRE D'ARC, H. (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris: Ed. de l'UNESCO, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme: 235-248.
- ROBINSON, J., 2006, *Ordinary cities: between modernity and development*, Londres, New York: Routledge.
- ROCHEFORT, R., 1974, "La Perception des paysages", *L'espace géographique*, vol. 3 (3): 205-209.
- ROCHEFORT, R., 1986, "La Marginalité de l'extérieur et de l'intérieur" in VANT, A. (dir.), *Marginalité sociale, marginalité spatiale, colloque des 6, 7 et 8 juin 1984 tenu à l'Université de Lyon II*, Paris: Ed. du CNRS: 26-34.
- ROLLE, W., 2000, "Nouvelles familles martiniquaises" in BERNARBÉ, J., CONFIANT, R. et L'ETANG, G. (dir.), *Au visiteur lumineux. Des îles créoles aux sociétés plurielles. Mélanges offerts à Jean Benoist*, Petit-Bourg: Ibis Rouge Editions: 363-373.

- ROLLE, W., 2006, *De la ville-morne à la ville-capitale. La ville de Fort-de-France et la littérature*, Entretien avec le sociologue disponible sur <http://malfini.ens-lyon.fr/document.php?id=89>, consulté le 02/11/13.
- RONCAYOLO, M., 1996, *Les Grammaires d'une ville : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Paris: Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- RONCAYOLO, M., 1997, *La Ville et ses territoires*, Paris: Gallimard.
- RONCAYOLO, M. (dir.), 2001, *La Ville aujourd'hui: mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Paris: Ed. du Seuil.
- RONCAYOLO, M., 2002, *Lectures de villes : formes et temps*, Marseille: Ed. Parenthèses.
- ROULLET-SUREAU, C., 2007, "Quelles réponses au « désordre urbain » en vallée de l'Orge ?" *Strates*, vol. 13: 199-215.
- ROUSSEAU, J.-J., 2008 (1755), *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, Paris: Garnier Flammarion.
- RYAN, S., 1972, *Race and nationalism in Trinidad and Tobago: a study of decolonization in a multiracial society*, Toronto, Buffalo: University of Toronto Pr.
- RYAN, S. D., MC CREE, R. et ST. BERNARD, G. (dir.), 1997, *Behind the bridge*, St. Augustine, Trinidad and Tobago: I.S.E.R., University of the West Indies.
- RYAN, S. D., 1999, "La Crise de gouvernabilité dans la Caraïbe anglophone" in CONSTANT, F. et DANIEL, J. (dir.), *Politique et développement dans les Caraïbes*, Paris: L'Harmattan: 29-50.
- SAFI, M., 2013, *Les Inégalités ethno-raciales*, Paris: La Découverte.
- SAINT-JULIEN, T., 2009, "Cohésion" in WACHTER, S. et AL. (dir.), *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective*, Paris: Belin: 317.
- SAMPSON, R. J., 2009, "Disparity and diversity in the contemporary city: social (dis)order revisited", *The British journal of sociology*, vol. 60 (1): 1-31.
- SANSON, P., 2007, "Rencontre avec Marcel Roncayolo" in SANSON, P. (dir.), *Le Paysage urbain: représentations, significations, communication*, Paris: L'Harmattan: 15-34.
- SANSOT, P., 1982, "La Marginalité urbaine : ex-centricité spatiale, ex-centricité sociale", *ARS*, vol. 2: 165-175.
- SASSEN, S., 1996, *La Ville globale: New York, Londres, Tokyo*, Paris: Descartes & Cie.
- SAUTTER, G., 1975, "La Discipline et son contexte: quelques réflexions sur la géographie en 1975", *Revue Internationale des Sciences Sociales*, vol. 27 (2): 245-263.
- SCHER, P. W., 2003, *Carnival and the formation of a Caribbean transnation*, Gainesville: University Press of Florida.
- SECCHI, B. et VIGANO, P., 2011, *La Ville poreuse, un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève: MétisPresses.
- SENNETT, R., 1970, *The Uses of disorder: personal identity and city life*, New York: Knopf.
- SENNETT, R., 2012, *Together. The rituals, pleasures and politics of cooperation*, New Haven: Yale University Press.
- SÉCHET, R. et DAVID, O., 2005, *Etalement urbain et géographie des inégalités sociales. Le cas de Rennes et de l'Ille-et-Vilaine*: HAL - CCSD L2 - <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00287950/en/>.
- SHIRLOW, P. et PAIN, R., 2003, "The Geographies and politics of fear", *Capital and Class*, vol. 80: 15-26.
- SIERRA, A. et TADIÉ, J., 2008, "La Ville face à ses marges", *Autrepart*, vol. 45: 3-13.
- SIMMEL, G., 1988, *La Tragédie de la culture et autres essais*, Paris: Rivages.

- SMITH, M. G., 1965, *The Plural society in the British West Indies*, Berkeley, Los Angeles: University of California Press.
- SOJA, E. W., 1989, *Postmodern geographies : the reassertion of space in critical social theory*, Londres, New York: Verso.
- STAVRIDES, S., 2010, "La Révolte de la jeunesse athénienne de décembre 2008 : la Justice spatiale dans une « ville des carrefours » émergente", *Justice spatiale/Spatial justice* (2).
- SWYNGEDOUW, E., MOULAERT, F. et RODRIGUEZ, A., 2002, "Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy", *Antipode*, vol. 34 (3): 542-577.
- SWYNGEDOUW, E. et KAĪKA, M., 2003, "The Making of 'glocal' urban modernities", *City*, vol. 7 (1): 5-21.
- TABARD, N., 1993, "Des Quartiers pauvres aux banlieues aisées : une représentation sociale du territoire", *Economie et Statistique* (270): 5-22.
- TAGLIONI, F., 1995, *Géopolitique des petites Antilles : influences européenne et nord-américaine*, Paris: Karthala.
- THIBERGE, C., 2003, *La Ville en creux*, Paris: Editions du Linteau.
- THODIARD, F., 1994, "Fort-de-France: réconcilier le port et la ville" in AIVP (dir.), *Villes portuaires, acteurs de l'environnement*, Le Havre: AIVP: 117-123.
- THOMAS-HOPE, E., 2002, "Globalization and the development of a Caribbean culture" in CHAMBERLAIN, M. (dir.), *Caribbean migration: globalized identities*, Londres, New York: Routledge: 194-209.
- TISSOT, S. et POUPEAU, F., 2005, "La Spatialisation des problèmes sociaux", *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 159 (4): 5-9.
- TONNELAT, S., 2003, *Interstices urbains Paris - New York : entre contrôles et mobilités, quatre espaces résiduels de l'aménagement*, doctorat, Université Paris-Est Créteil Val de Marne, City university of New York.
- TORRES, G., 2005, "Quelle ville pour quelle société à la Martinique aujourd'hui?" in RÉVAUGER, J.-P. (dir.), *Villes de la Caraïbe aujourd'hui: réalités sociales et productions culturelles*, Bordeaux: Pleine Page Editeurs: 245-265.
- TOWNSEND, D., 2009, *No other life. Gangs, guns, and governance in Trinidad and Tobago*, Genève, Small Arms Survey, Graduate Institute of International and Development Studies.
- TRINIDAD AND TOBAGO CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE, 2007, "Transparency and corporate governance, Underdeveloped or undermanaged?" *Contact magazine*, vol. 7 (1): 88.
- TRIST, C., 1999, "Recreating ocean space: recreational consumption and representation of the Caribbean marine environment", *The Professional Geographer*, vol. 51 (3): 376-387.
- TSOUKALA, K., 2007, *Les Territoires urbains de l'enfant*, Paris: L'Harmattan.
- TTTDC, 2010, *Cruise ship calls and cruise passenger arrivals to Trinidad and Tobago, 1995 - 2009*, Trinidad and Tobago Tourism Development Company Limited.
- TURNER, M. G. et GARDNER, R. H. (dir.), 1991, *Quantitative methods in landscape ecology : the analysis and interpretation of landscape heterogeneity*, New York: Springer-Verlag.
- TURNER, B. (dir.), 2007, *The Statesman's yearbook 2008*, New York: Palgrave Macmillan.
- TURNER, B. (dir.), 2010, *The Statesman's yearbook 2011*, New York: Palgrave Macmillan.
- UNAIDS, O., 2008, *Report on the global AIDS epidemic*.
- UNODC, 2007, *Crime, Violence, and Development: Trends, Costs, and Policy Options in the Caribbean*, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, Banque mondiale.
- VALENTINE, G., 2004, *Public space and the culture of childhood*, Aldershot: Ashgate Publishing.
- VALLADARES, L., 2006, *La Favela d'un siècle à l'autre: mythe d'origine, discours scientifiques et représentations virtuelles*, Paris: Éd. de la Maison des sciences de l'homme.

- VANT, A., 1983, "Analyse de la ségrégation et géographie sociale" in NOIN, D. (dir.), *Géographie sociale: actes du colloque de Lyon, 1982*, Paris: Groupe universitaire d'études sur la population et l'espace social: 89-101.
- VANT, A. (dir.), 1986, *Marginalité sociale, marginalité spatiale. Colloque des 6, 7 et 8 juin 1984 tenu à l'Université de Lyon II*, Paris: Ed. du CNRS.
- VARADY, D. P. (dir.), 2005, *Desegregating the city : ghettos, enclaves, and inequality*, Albany: State University of New York Press.
- VERGNEAULT-BELMONT, F., 2008, *Lire l'espace, penser la carte*, Paris: L'Harmattan.
- VERMEERSCH, L., 1998, *La Ville américaine et ses paysages portuaires: entre fonction et symbole*, Paris, Montréal: L'Harmattan.
- VERREST, H., 2007, *Home-based economic activities and Caribbean urban livelihoods*, Amsterdam: Amsterdam University Press.
- VERTOVEC, S., 1992, *Hindu Trinidad : religion, ethnicity and socio-economic change*, Londres: Macmillan.
- VIDAL ROJAS, R., 2002, *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*, Paris, Budapest, Turin: L'Harmattan.
- VIGOUR, C., 2005, *La Comparaison dans les sciences sociales: pratiques et méthodes*, Paris: La Découverte.
- VILLE DE FORT-DE-FRANCE, 2005, *Fort-de-France Magazine*, vol. 3.
- VIVET, J., 2010, *Déplacements forcés et citadinités. Les deslocalados de guerra à Maputo (Mozambique)*, thèse de doctorat de géographie, Université Paris Ouest Nanterre La Défense.
- WACQUANT, L., 2006, *Parias urbains: ghetto, banlieues, État*, Paris: La Découverte.
- WACQUANT, L., 2008, "The Militarization of urban marginality: lessons from the Brazilian metropolis", *International Political Sociology*, vol. 2 (1): 56-74.
- WALTER, F., 2004, *Les Figures paysagères de la nation : territoire et paysage en Europe, 16e-20e siècle*, Paris: Éd. de l'École des hautes études en sciences sociales.
- WARD, C., 1978, *The Child in the city*, New York: Pantheon Books.
- WEBBER, M. M., 1996 [1964], *L'Urbain sans lieu ni bornes*, La Tour d'Aigues: Ed. de l'Aube.
- WEBER, J., 2002, "Risque et pauvreté: comment penser un monde sans assurances", *Risques. Les Cahiers de l'assurance* (51): 100-104.
- WERNER, M. et ZIMMERMANN, B., 2003, "Penser l'histoire croisée: entre empirie et réflexivité", *Annales. Histoire, sciences sociales* (1): 7-36.
- WOOD, D., 1968, *Trinidad in transition: the years after slavery*, Oxford, Londres, New York: Oxford University Press.
- YERRO, P. A., 2011, *Réunion du groupe d'experts pour la Ville de Fort-de-France*, Fort-de-France: ONU-Habitat.
- ZANDER, U., 2010, *Conscience nationale et identité en Martinique*, thèse de doctorat d'ethnologie et anthropologie sociale, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.
- ZENEIDI-HENRY, D., 2002, *Les SDF et la ville: géographie du savoir-survivre*, Rosny-sous-Bois: Bréal.
- ZUKIN, S., 1991, *Landscapes of power : from Detroit to Disney World*, Berkeley: University of California Press.

Documents administratifs et juridiques

Martinique

ADUAM, 2008.a, *Plan Local d'Urbanisme: Rapport de présentation*, Fort-de-France.

ADUAM, 2008.b, *Plan Local d'Urbanisme: Plan d'Aménagement et de Développement Durable*, Fort-de-France.

CETEM, 2007, *Etude d'aménagement en vue de la régularisation des occupations foncières du quartier Volga Plage, diagnostic voirie et réseaux*, Fort-de-France.

PRÉFECTURE DE LA MARTINIQUE et VILLE DE FORT-DE-FRANCE, 2000, *Grand Projet de Ville. Convention territoriale d'application du contrat de ville signé le 26 mai 2000 entre l'Etat et la ville de Fort-de-France*, Fort-de-France.

SEMAFF, 1993, *Rapport sur le Développement Social des Quartiers*, Fort-de-France, Société d'économie mixte d'aménagement de Fort-de-France.

SEMAFF, 1996, *Plan directeur d'aménagement de la frange urbaine du port de Fort-de-France*, Fort-de-France, Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Fort-de-France, D. Lerat.

SEMAFF, 2006, *Convention de transfert des cinquante pas géométriques*, Fort-de-France, Carua, Agence des Cinquante Pas Géométriques.

VILLE DE FORT-DE-FRANCE et AGENCE NATIONALE DE RÉNOVATION URBAINE, 2005, *Convention partenariale pour la mise en oeuvre du Programme de Développement et de Rénovation Urbaine 2005-2009*, Fort-de-France.

VILLE DE FORT-DE-FRANCE, 2009, *Guide des marchés*, Fort-de-France.

Texte réglementaire :

VILLE DE FORT-DE-FRANCE, 2007, *Arrêté municipal n° 000257 portant règlement aux marchés et espaces de Fort-de-France, 9 mars 2007*.

Trinidad

C.C. PARKER & ASSOCIATES LTD, 1971, *Port Plan and Development Programme*.

CARIBBEAN COMMISSION, 1951, *Aspects of housing in the Caribbean*, Trinidad.

CBTT (CENTRAL BANK OF TRINIDAD AND TOBAGO), 2011, *2010 Annual economic survey*, Port of Spain, Central Bank of Trinidad and Tobago.

COLIN LAIRD ASSOCIATES et DESIGN COLLABORATIVE, 1992, *Port of Spain Waterfront Development Plan*, Port of Spain, Port Authority of Trinidad and Tobago.

GOTT, 1967, *National Transportation plan*, Port of Spain, Government of Trinidad and Tobago.

GOTT, 1970, *Port of Spain Central Business District Plan : written statement*, Trinidad, Town and Country Planning Division, Ministry of Planning and Development, Government of Trinidad and Tobago.

GOTT, 1973, *Planning for redevelopment : East Port-of-Spain; draft development plan*, Port-of-Spain, Town and Country Planning Division.

GOTT, 1975.a, *Planning for development: the national framework for the preparation of regional, sub-regional and local area plans*, Port of Spain, Town and Country Planning Division.

GOTT, 1975.b, *Planning for development : the capital region*, Port-of-Spain, Town and Country Planning Division.

GOTT, 1982, *National Physical Development Plan*, Port-of-Spain, Town and Country Planning Division.

GOTT, 1987, *Port of Spain land use plan. Survey and Plan Formulation*, Port of Spain, Town and Country Planning Division. Ministry of Planning and Reconstruction.

GOTT, 1988, *Port of Spain land use plan. Summary statement*, Port of Spain, Town and Country Planning Division. Ministry of Planning.

GOTT, 2003, *Statistical digest of the education system*, Port-of-Spain, Ministry of Education.

GOTT, 2004, *Vision 2020 Draft National Strategic Plan*, Port of Spain, Ministry of Planning.

GOTT, 2009, *Draft white paper on local government reform 2009*, Port-of-Spain, Ministry of Local Government.

GOTT, 2010, *First draft development plan: a strategic regional planning framework for Port of Spain city corporation. Working document*, Port-of-Spain, Ministry of Local Government.

GOTT, 2011, *Innovation for Lasting Prosperity*, Port-of-Spain, Ministry of Planning and the Economy.

HALCROW, 2000, *Greater Port of Spain Master Plan (Draft). Technical Report*, Port of Spain, Urban Development Corporation of Trinidad and Tobago Ltd, Ministry of Housing and Settlements.

NOVAPORT, 1990, *Plan 2000*, Port of Spain, Port Authority of Trinidad and Tobago.

PORT AUTHORITY OF TRINIDAD AND TOBAGO, 1992, *Port of Spain Waterfront Development Plan, Final Report*, Port of Spain, Colin Laird Associates and Design Collaborative.

POSC (PORT OF SPAIN CITY CORPORATION), 2003, *Strategic Plan 2004-2008*, Port of Spain.

Textes/projets de loi:

1990, *Municipal Corporation Act*, act n°21 of 1990, Port-of-Spain.

2001, *Planning and development of land bill*.

2011, *Anti-Gang Act*, act n°10 of 2011, Port-of-Spain.

Œuvres de fiction

- ALEXANDRE, A., 2004, *Bord de canal*, Paris: Ed. Dapper.
- ALEXANDRE, A., 2010, *Les Villes assassines*, Paris, Montréal: Ecriture.
- CHAMOISEAU, P., 1986, *Chronique des sept misères*, Paris: Gallimard.
- CHAMOISEAU, P., 1988, *Solibo Magnifique*, Paris: Gallimard.
- CHAMOISEAU, P., 1992, *Texaco*, Paris: Gallimard.
- CHAMOISEAU, P., 1996 [1994], *Une enfance créole II. Chemin-d'école*, Paris: Gallimard.
- CHAMOISEAU, P., 2002, *Livret des villes du deuxième monde*, Paris: Monum, Ed. du Patrimoine.
- CHAMOISEAU, P., 2013, *Hypérion victime, martiniquais épouvantable*, Paris: Ed. La Branche.
- CONFIANT, R., 1988, *Le Nègre et l'amiral*, Paris: Grasset.
- CONFIANT, R., 1993, *Ravines du devant-jour*, Paris: Gallimard.
- CONFIANT, R., 1994, *L'Allée des soupirs*, Paris: Gallimard.
- CONFIANT, R., 1997, *Le Meurtre du Samedi-Gloria*, Paris: Mercure de France.
- CONFIANT, R., 2010a, *L'Émerveillable chute de Louis Augustin*, Paris: Ecriture.
- CONFIANT, R., 2010b, *Citoyens au-dessus de tout soupçon...* Lamentin: Caraïbéditions.
- FRANQUIN, 1950, *Quatre aventures de Spirou et Fantasio*, Marcinelle: Dupuis.
- GOSCINNY, R. et MORRIS, 1967, *Des Barbelés sur la prairie*: Dupuy.
- HODGE, M., 1982 [1970], *Crick Crack Monkey*, Paris: Karthala.
- LOVELACE, E., 1984 [1979], *La Danse du dragon*, Paris: Hatier.
- LOVELACE, E., 1996, *Salt*, Londres, Boston: Faber & Faber.
- NAIPAUL, V. S., 1967 [1959], *Miguel Street*, Paris: Gallimard.
- NAIPAUL, V. S., 1991 [1967], *Les Hommes de paille*, Paris: C. Bourgeois.
- NAIPAUL, V. S., 1994 [1962], *La Traversée du milieu*, Paris: Plon.
- NAIPAUL, V. S., 2001 [1994], *Un Chemin dans le monde*, Paris: 10-18.

Films

- ELIE-DIT-COSAQUE, G., 2008, *Zétwal*, LA MAISON GARAGE.
- MAUDUECH, C., 2004, *Pleine lune à Volga Plage*, BAGOE PRODUCTIONS / LES FILMS DU DORLIS / PRODOM CANAL ANTILLES.
- PALCY, E., 1995, *L'Île veilleuse: Aimé Césaire, une voix pour l'histoire I*, INA SALIGNA PRODUCTION FRANCE 3.

Sites Internet *

Martinique :

- <http://www.fortdefrance.fr> : Ville de Fort-de-France
- <http://www.sigma972.org/accueil.html> : Système d'information géographique de la Martinique
- <http://www.semaff.fr> : Société d'Economie Mixte et d'Aménagement de Fort-de-France
- <http://www.villecaraibe.com> : Centre de ressources Politique de la Ville

Trinidad :

- <http://cityofportofspain.gov.tt/> : Port of Spain City Corporation
- <http://www.gov.tt/> : portail gouvernemental de Trinidad et Tobago
- <http://www.udecott.com/> : Urban Development Corporation of Trinidad and Tobago

Caraïbes :

- <http://fr.caribbean-atlas.com/fr> : atlas en ligne (*University of the West Indies*, Université des Antilles et de la Guyane, de Curacao, de Panamaribo, de la Havane, de la Réunion)
- <http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/en> : atlas en ligne (CNRS / Université de Caen)

* Ne figurent que des sites de référence abondamment consultés. Les ressources électroniques dont il est fait mention dans le texte sont indiquées en notes de bas de page.

Liste des sigles et acronymes

ACP	Analyse par Composantes Principales
ADUAM	Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de la Martinique
AEC	Association des Etats de la Caraïbe
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
BUMIDOM	Bureau pour le développement des Migrations dans les Départements d'Outre-Mer
CACEM	Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique
CARICOM	Caribbean Community and Common Market
CBTT	Central Bank of Trinidad and Tobago
CEPEP	Community-Based Environmental Protection and Enhancement Programme
COGESSEC	Comité de Gestion des Espaces Sportifs et Culturels
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
CSO	Central Statistical Office
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DATAR	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
DOM	Département d'Outre-Mer
DSQ	Développement Social des Quartiers
ECLAC	Economic Commission for Latin America and the Caribbean
EDF	Electricité de France
EMBDC	Estate Management Business Development Company
EPOSDC	East Port of Spain Development Company
FDF	Fort-de-France
GIP-GPV	Groupement d'Intérêt Public du Grand Projet de Ville
GOTT	Government of Trindad and Tobago
GPU	Grand Projet Urbain
HLM	Habitation à Loyer Modéré
IEDOM	Institut d'Emission des Départements d'Outre-Mer
IGN	Institut national de l'information géographique et forestière
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IRIS	Ilots Regroupés pour l'Information Statistique
LSA	Land Settlement Agency
NHA	National Housing Authority
NIDCO	National Infrastructure Development Company
NIPDEC	National Insurance Property Development Company Limited
OECS	Organization of Eastern Caribbean States
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PDRU	Programme de Développement et Renouvellement Urbain
PIB	Produit Intérieur Brut
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNM	People's National Movement

PNRQAD	Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
POS	Port of Spain
POSC	Port of Spain Corporation
PPM	Parti Progressiste Martiniquais
RHI	Résorption de l'Habitat Insalubre
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SEMAFF	Société d'Economie Mixte et d'Aménagement de Fort-de-France
SGAR	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
TCSP	Transport Collectif en Site Propre
UDeCOTT	Urban Development Corporation of Trinidad and Tobago
UNC	United National Congress
UNSTAT	United Nations Statistical Division
URP	Unemployment Relief Programme
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZUS	Zone Urbaine Sensible

Table des cartes

Introduction :

Carte 1 : Fort-de-France et de Port of Spain dans le contexte caribéen.....	21
---	----

Chapitre 1 :

Carte 1 : Discontinuités, fermetures et passages dans les paysages de FDF	70
---	----

Carte 2 : Discontinuités, fermetures et passages dans les paysages de POS	74
---	----

Chapitre 2 :

Carte 1 : Un gradient est-ouest/riches-pauvres renouvelé (POS)	120
--	-----

Carte 2 : La ville des classes moyennes et supérieures face à ses périphéries (FDF)	123
---	-----

Carte 3 : L'espace différencié du corridor urbain de Trinidad.....	127
--	-----

Carte 4 : La ville dense des quartiers non planifiés et des grands ensembles (FDF)	129
--	-----

Carte 5 : La formation du corridor urbain (POS)	133
---	-----

Carte 6 : Extensification et densification des surfaces urbanisées à Fort-de-France	134
---	-----

Carte 7 : Les traces de la fonction militaire dans la morphologie de Fort-de-France.....	143
--	-----

Carte 8 : Répartition des Noirs dans l'agglomération de Port of Spain.....	155
--	-----

Carte 9 : Répartition des Indiens dans l'agglomération de Port of Spain.....	155
--	-----

Carte 10 : Répartition des Métis dans l'agglomération de POS.....	155
---	-----

Carte 11 : Répartition des Blancs dans l'agglomération de Port of Spain.....	156
--	-----

Carte 12 : Répartition des Chinois dans l'agglomération de Port of Spain	156
--	-----

Carte 13 : Répartition des Syro-libanais dans l'agglomération de Port of Spain.....	156
---	-----

Chapitre 3 :

Carte 1 : Carte de synthèse du Plan Local d'Urbanisme de Fort-de-France	185
---	-----

Carte 2 : Zonage du PLU de Fort-de-France	214
---	-----

Carte 3 : Zonages de la géographie prioritaire de la politique de la Ville à Fort-de-France	216
---	-----

Carte 4 : Bilan des opérations de UDeCOTT à POS en 2010.....	222
--	-----

Carte 5 : Bilan des opérations de la SEMAFF à FDF en 2010.....	223
--	-----

Chapitre 4 :

Carte 1 : La frange littorale de Fort-de-France et de Port of Spain.....	242
--	-----

Carte 2 : Cartographie de l'usage des sols dans le « Grand Port of Spain »	258
--	-----

Carte 3 : Plan de zonage de l'East Port of Spain Redevelopment Plan (POS)	259
---	-----

Carte 4 : Plan de zonage pour le Plan de Développement Stratégique de l'Est de Port of Spain	261
--	-----

Carte 5 : Localisation des projets de développement sur le littoral de FDF en 2006	290
--	-----

Chapitre 5 :

Carte 1 : Localisation des écoles et des lieux de résidence des enfants enquêtés (FDF)	320
--	-----

Carte 2 : Localisation des écoles et des lieux de résidence des enfants enquêtés (POS)	323
--	-----

Chapitre 6 :

Carte 1 : Le parcours du carnaval de Port of Spain en 2013	388
--	-----

Table des photographies

Chapitre 1 :

Photo 1 : Fort-de-France depuis la mer.....	49
---	----

Photo 2 : Port of Spain depuis la mer.....	49
--	----

Photo 3 : Port of Spain depuis le fort George : les paysages urbains d'une nation en construction	50
---	----

Photo 4 : Fort-de-France depuis le morne Tartenson.....	52
Photo 5 : L' autoroute en direction de Fort-de-France.....	58
Photo 6 : Vue aérienne du « corridor urbain » au niveau d' Arima (POS).....	58
Photo 7 : Contrastes architecturaux à Port of Spain.....	65
Photo 8 : Contrastes architecturaux à Fort-de-France.....	65
Photo 9 : Passerelle enjambant la rocade au niveau du quartier de Trénelles (FDF)	71
Photo 10 : Des murs sur des kilomètres (POS)	78
Photo 11 : Rue de Saint-Clair, quartier résidentiel huppé (POS)	80
Photo 12 : Rue de Sea Lots, quartier pauvre non planifié (POS)	80
Photo 13 : La clôture poreuse d' une tour de logements sociaux (FDF)	82
Photo 14 : Ruelle-couloir de Volga-Plage (FDF)	82
Photo 15 : Publicité pour un complexe résidentiel de standing (FDF)	83
Photo 16 : Extérieur d' une <i>gated community</i> (POS).....	83
Photo 17 : Limite ville-port (FDF).....	87
Photo 18 : Piéton dans la zone portuaire de Fort-de-France.....	87
Photo 19: Porosité de la zone portuaire (POS)	87
Photo 20: Un vide dans le plein : parcelle en suspens dans le centre historique (POS)	90
Chapitre 2 :	
Photo 1 : Entrée de Port of Spain par la Beetham Highway.....	101
Photo 2 : POS depuis les collines de Laventille	101
Photo 3 : Sea Lots et la rivière Saint-Ann's (POS).....	103
Photo 4 : Les résidences fermées et le centre commercial de Westmoorings (POS)	103
Photo 5 : Habitat pauvre non planifié à Trénelles (FDF)	103
Photo 6 : Ensemble résidentiel à Didier (FDF)	103
Photo 7 : Permanence des lieux de pouvoir dans le centre historique de Fort-de-France : la Préfecture.....	145
Photo 8 : Le bureau du Premier ministre de Trinidad et Tobago	145
Chapitre 3 :	
Photo 1 : Le « <i>skyline</i> » vertical de Port of Spain	229
Chapitre 4 :	
Photo 1 : Volga-Plage	245
Photo 2 : Sea Lots.....	245
Photo 3 : Sea Lots.....	246
Photo 4 : Récupération et trafic de cuivre par des enfants à Sea Lots	251
Photo 5 : Jeune « dealer » dans la partie rénovée de Volga-Plage.....	251
Photo 6 : La RHI de Canal Alaric	292
Photo 7 : Malecón et embarcadère	292
Photo 8 : Le Malecón et le fort Saint-Louis à l' arrière-plan (FDF).....	292
Photo 9 : Le chantier de la Pointe Simon (FDF)	292
Photo 10 : L' aménagement de front de mer vu depuis la mer (POS).....	295
Photo 11 : Le centre international du front de mer : une ouverture limitée de la ville à la mer (POS)	295
Photo 12 : Retour de pêche à Volga-Plage (POS).....	297
Photo 13 : Beetham avant le Sommet des Amériques (POS).....	299
Chapitre 6 :	
Photo 1 : Brouillages des catégories, des usages et des espaces dans le centre historique (POS).....	385
Photo 2 : La halle du marché central (POS)	385
Photo 3 : Entrée d' une maison de Volga Plage	401
Photo 4 : Discussion à propos des limites de Volga Plage	417
Photo 5 : Chapelle de Volga Plage.....	429

Table des figures

Chapitre 2 :

Figure 1 : Cercle des corrélations (axes 1 et 2), POS	117
Figure 2 : Cercle des corrélations (axes 1 et 2), FDF	117
Figure 3 : Concentration des CSP dans l'agglomération (POS)	124
Figure 4 : Concentration des CSP dans l'agglomération (FDF)	124
Figure 5 : Evolution de la stratification sociale depuis le XIXe siècle à Trinidad.....	153

Chapitre 3 :

Figure 1 : Page d'accueil du site du Ministère de la Planification (POS)	178
Figure 2 : Logo du GPV de Fort-de-France.....	218

Chapitre 4 :

Figure 1 : Vue aérienne de Volga-Plage à Fort-de-France	243
Figure 2 : Vue aérienne de Sea Lots à Port of Spain	243
Figure 3 : Projet d'aménagement du front de mer (FDF)	268
Figure 4 : « <i>Kouman pèp'la bati an vil anle mang</i> » (FDF)	276
Figure 5 : Portail Internet officiel de « Vision 2020 » (POS)	294

Chapitre 5 :

Figure 1 : Carte mentale d'un écolier de Woodbrook (POS)	330
Figure 2 : Carte mentale d'un enfant de Newtown (POS).....	330
Figure 3 : Carte mentale d'un élève de l'école de Didier (FDF).....	331
Figure 4 : Carte mentale d'un écolier de Woodbrook (POS) : la ville « vue de la route ».....	333
Figure 5 : Carte mentale de type séquentiel réalisée par une écolière de Citron (FDF).....	335
Figure 6 : Commerces à proximité de Volga Plage (FDF).....	342
Figure 7 : Carte mentale d'un élève de l'école de Ravine Bouillé (FDF)	355
Figure 8 : Armes à feu au centre du quartier. Carte mentale d'un enfant de Gonzales (POS).....	358
Figure 9 : Violence et divisions internes dans le quartier. Une élève de l'école d'été de Gonzales (POS)	361

Chapitre 6 :

Figure 1 : Murs et clôtures comme limites de la sphère domestique. Carte mentale d'une écolière (POS)	398
Figure 2 : Carte mentale d'un élève de l'école de Ravine Bouillé (FDF)	398
Figure 3 : Principaux modes de représentation des limites du quartier sur les cartes mentales.....	403
Figure 4 : Mode mixte : carte mentale d'un écolier de Woodbrook (POS).....	403
Figure 5 : Carte mentale d'un élève de l'école de Citron (FDF).....	405
Figure 6 : Carte mentale d'un écolier de Champs Fleur, dans le corridor urbain (POS).....	405
Figure 7 : Carte mentale d'une écolière habitant à La Florissante : type circulaire (POS)	407
Figure 8 : Carte mentale d'un écolier habitant à Laventille (POS).....	408
Figure 9 : Carte mentale d'un élève résidant à Saint-James (POS)	409
Figure 10 : Carte mentale un élève habitant le quartier Renévillle (FDF).....	410
Figure 11 : Carte mentale d'un élève résidant dans une zone militaire (FDF).....	411
Figure 12 : Carte mentale d'un élève résidant à Saint-James (POS)	413
Figure 13 : Carte mentale d'un élève habitant une <i>gated community</i> (POS)	414
Figure 14 : Carte mentale d'un écolier habitant un quartier péricentral (POS).....	421

Table des tableaux et graphiques

Chapitre 3 :

Tableau 1 : Principaux documents de planification en vigueur à FDF et POS	176
Tableau 2 : Caractéristiques des collectivités territoriales intervenant à Fort-de-France.....	193

Chapitre 5 :

Graphique 1 : Modes de transport pour l'école.....	327
Graphique 2 : Types de commerces fréquentés.....	328
Graphique 3 : Motifs pour déménager	347
Graphique 4 : Evolution du taux d'homicide à Trinidad et Tobago	348
Graphique 5 : Lieux du jeu (FDF).....	353
Graphique 6 : Lieux du jeu (POS).....	353

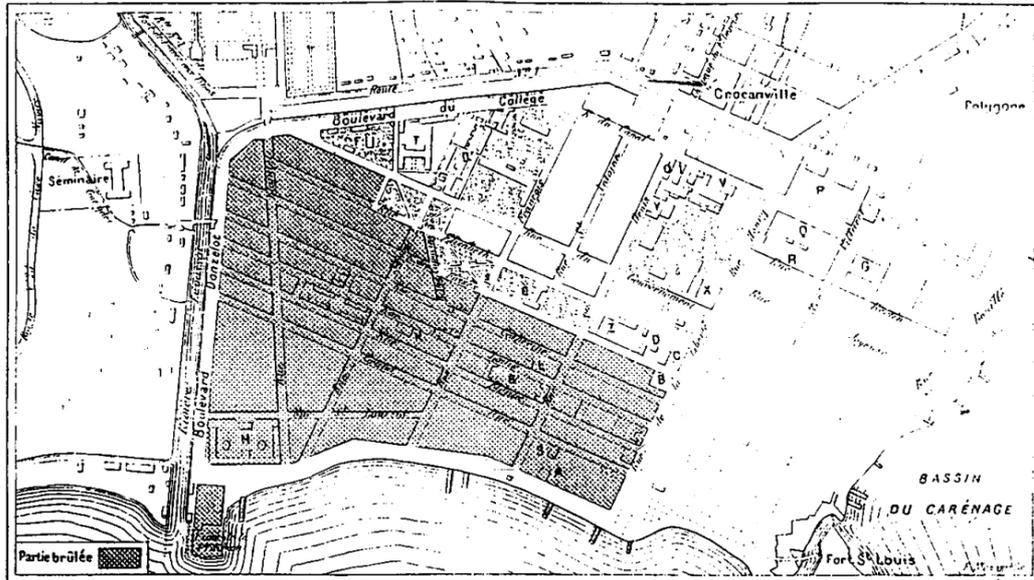
Chapitre 6 :

Graphique 1 : Fréquence de déplacement des écoliers dans le centre historique	377
Graphique 2 : Pratique des écoliers dans les centres historiques	378
Graphique 3 : « Qu'est-ce qui te plaît dans ton quartier ? »	419
Graphique 4 : « Qu'est-ce qui ne te plaît pas dans ton quartier ? »	419
Graphique 5 : Motifs de connaissance d'un autre quartier	428

Annexes

1. Extrait de l' <i>Illustration</i> n°2471, 5 juillet 1890.....	478
2. Carte de Fort-de-France (IRIS)	479
3. Carte de Port of Spain (communities).....	480
4. Questionnaire écoles Fort-de-France	481
5. Questionnaire écoles Port of Spain	482
6. Grille d'entretien (Volga-Plage / Sea Lots).....	483
7. Liste des entretiens (Volga-Plage / Sea Lots)	486
8. Liste des entretiens (acteurs institutionnels, professionnels)	488

1. Extrait du journal l'Illustration n°2471, 5 juillet 1890, sur l'incendie de Fort-de-France



- | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|--|
| A. Direction des douanes. | F. Presbytère. | T. Gendarmerie. |
| B. Maison Guérin, <i>capitaine</i> . | G. Magasin des sub-stances. | X. Hôtel du Gouvernement. |
| C. Cathédrale. | H. Hospice Gueydon. | Y. Hôtel du chef du service de la marine. |
| D. Trésor colonial. | K. Postes. | O. I. V. Etat-major de l'infanterie de marine. |
| E. Prison centrale. | L. Triégraphes. | P. G. R. Artillerie. |
| F. Palais de Justice. | M. Bibliothèque Scherlicher. | |

Plan de la ville de Fort-de-France, dans la Martinique, détruite en partie par l'incendie du 23 juin 1890

L'INCENDIE DE FORT-DE-FRANCE

Le télégraphe nous a appris la semaine dernière qu'une grande partie de la ville de Fort-de-France, à la Martinique, avait été détruite par un incendie.

Cette nouvelle a causé un grand émoi en France, car, plus qu'aucune de nos autres colonies, la Martinique est en relations constantes, en relations de famille surtout, avec la mère-patrie. Il est peu de Martiniquais, peu de familles de colons établis là-bas, qui n'aient ici des parents très proches; c'est presque une Algérie, sinon par l'étendue et la proximité, du moins par les liens du cœur.

Aujourd'hui, on connaît toute l'étendue de ce désastre. Il y aura bien des ruines à relever, et l'on devra se hâter si l'on veut arriver avant la saison des pluies, qui commence vers le 15 juillet.

Les passagers de la Compagnie Transatlantique, en route pour la Guyane, le Mexique ou l'Isthme de Panama, considèrent l'escale de la Martinique comme la plus agréable du voyage.

Ce n'est pas seulement parce qu'elle arrive après douze jours de mer pendant lesquels peu d'événements sont venus apporter quelque diversité dans la monotonie de l'Océan; mais les officiers du bord ont tant parlé pendant ces douze jours des distractions de tout genre qu'on trouve à Fort-de-France, des excellents fruits des tropiques, des belles soirées de la Savane, et des jolies quarteronnes avec leurs madras coquettement perchés sur la tête! Bref, on est très désireux de voir tout cela, et, chose bien rare en voyage, on n'a pas de déception en arrivant.

Le coup d'œil d'ensemble est superbe et chaoyant: les constructions variées qui composent la ville se déploient au milieu d'une verte végétation tropicale parmi laquelle se distinguent les stipes élanés des palmiers et des cocotiers. Au fond, le cirque verdoyant des « moraes ». Tel est le tableau qui se développe du point où vient atterrir le paquebot et que représente notre gravure.

Fort-de-France est située à l'est de l'île, dans une magnifique baie qui forme un excellent port naturel abrité contre les vents régnants. C'est même cette belle situation qui a donné à Fort-de-France une grande importance, au détriment de Saint-Pierre, sa rivale et la véritable capitale administrative de la Colonie.

Avant d'entrer dans la rade de Fort-de-France,

on a longé pendant plusieurs heures les contours de l'île qui présentent les aspects montagneux les plus pittoresques. Une fois arrivé, le paquebot s'accoste le long d'une jetée en charpente, et l'opération de l'embarquement du charbon commence. Rien de plus original que ce défilé de noirs, ou plutôt de négresses, car ici c'est surtout la femme qui travaille. Vêtues d'une sorte de mauvais jupon très court, le plus souvent même d'une simple serviette, on les voit en longues théories escalader les montagnes d'approvisionnement de charbon, y prendre les paniers remplis de combustible, les charger en équilibre sur leur tête, descendre, puis franchir les passerelles étroites qui relient la terre au paquebot, vider leur panier dans les soutes du navire, ressortir par des passerelles de déchargement et reprendre une nouvelle charge de combustible. Etant payées à la tâche, c'est à dire à tant par chaque panier, les ouvrières mettent une grande ardeur à leur besogne qui semblerait plutôt une partie de plaisir à en juger par les chants, les cris et les danses qui l'accompagnent.

Pendant ce temps, le côté du paquebot qui est resté au large est assailli par des pirogues, généralement de formes très élégantes, taillées dans un seul tronc d'arbre, appelées *cayouques*; ces embarcations sont menées par un seul rameur, assis ou debout à l'extrême-arrière, armé d'une courte pagaie qu'il manœuvre d'un seul côté par un coup d'aviron tout particulier. Outre le rameur, l'embarcation porte trois ou quatre jeunes nègres, presque entièrement nus, bien découplés et d'apparence délicate, dont l'industrie consiste à plonger vivement à la poursuite des gros soies que leur jettent les voyageurs et qu'on les voit souvent, dans la transparence de l'eau, atteindre avant qu'ils n'aient touché le fond.

Disons en passant que cet exercice serait fort dangereux dans la rade de Saint-Pierre, éloignée seulement de quelques lieues et qui est infestée de requins très voraces. Ce n'est pas d'ailleurs que ces requins manquent absolument à Fort-de-France, mais, pour des motifs inexplicables, ils y sont beaucoup moins à craindre.

Le débarquement du paquebot vous met sur « la Savane », les Champs-Élysées de la ville, grande et belle promenade représentée sur le plan et dans une de nos gravures. C'est un grand espace de terrain de forme à peu près carrée, coupé en croix par deux avenues au centre desquelles s'élève une très

élégante statue de l'impératrice Joséphine, née, comme on sait, dans une habitation voisine. Cette statue est très populaire à la Martinique et les « filles de couleur » en ont conservé le costume qui s'adapte parfaitement à leurs formes élancées ainsi qu'à la nonchalance de leur démarche.

En traversant la Savane et tournant le dos au paquebot laissé au bassin du Carénage, on arrive au grand pâté de maisons que l'incendie vient de détruire le 23 juin dernier. C'est le plus beau quartier de la ville, celui qui contenait le plus de maisons importantes, on y trouve l'hôtel de l'hôpital Gueydon, l'hôtel des Postes, la bibliothèque, la douane, etc.

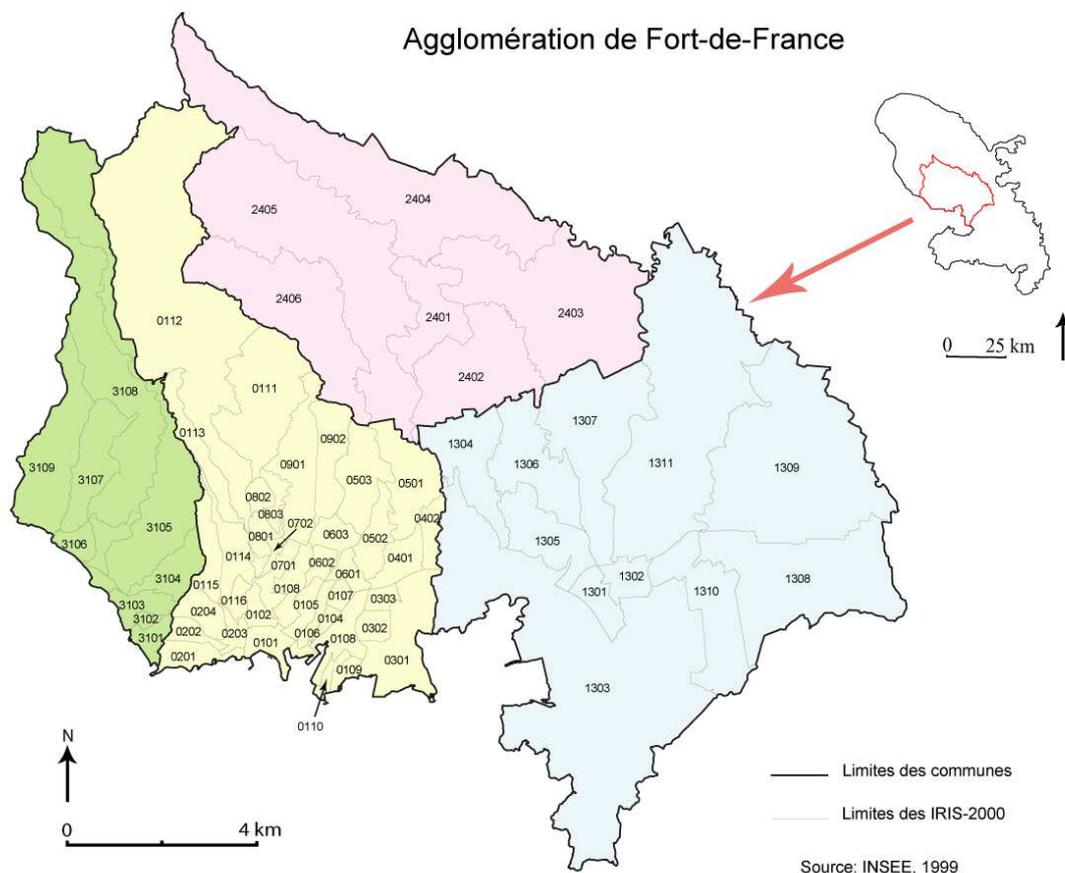
Ce quartier, teinté sur notre plan, est traversé dans toute sa longueur par six grandes rues, dont la rue Saint-Louis, l'une des plus fréquentées, qui fait l'objet d'une de nos gravures, et la rue de Blenac, dans une des caves de laquelle s'est déclaré, vers 4 heures du soir, l'incendie qui devait causer tant de ruines. Attiré par un vent de nord très frais, le feu s'est répandu avec une effrayante rapidité, et, comme on le voit sur le plan, ne s'est arrêté que devant le vide de la « Savane ». Il a trouvé un aliment dans toutes les maisons construites pour la plupart en bois à cause des tremblements de terre, et qu'on a été de plus de huit mois, sans une goutte de pluie, devait rendre plus particulièrement inflammables. Une seule maison, la maison Guérin, désignée dans notre plan par la lettre B, a été épargnée.

Il est certain d'ailleurs, et les dépêches nous l'apprennent assez, que tout le monde a fait son devoir. Nous sommes heureux d'enregistrer plusieurs actes d'héroïsme. D'autre part, grâce à l'administration de l'amiral de Gueydon, tous les quartiers de Fort-de-France sont dotés, depuis une quarantaine d'années, d'eau jaillissante, en abondance. Rien cependant n'a pu arrêter le feu qui ne s'est éteint qu'après avoir tout anéanti.

Que va-t-on faire maintenant? Il faut aviser au plus vite, car, ainsi que nous le disions en commençant, la saison des pluies s'approche. Elle débute vers le 15 juillet et dure trois mois pendant lesquels, des averse torrentielles se succèdent sans interruption, tout travail de construction est impossible; il ne faut pas que, pendant tout ce temps, des milliers de créatures humaines, nos compatriotes, se trouvent sans abri.

F. M.

2. Carte de Fort-de-France (IRIS)

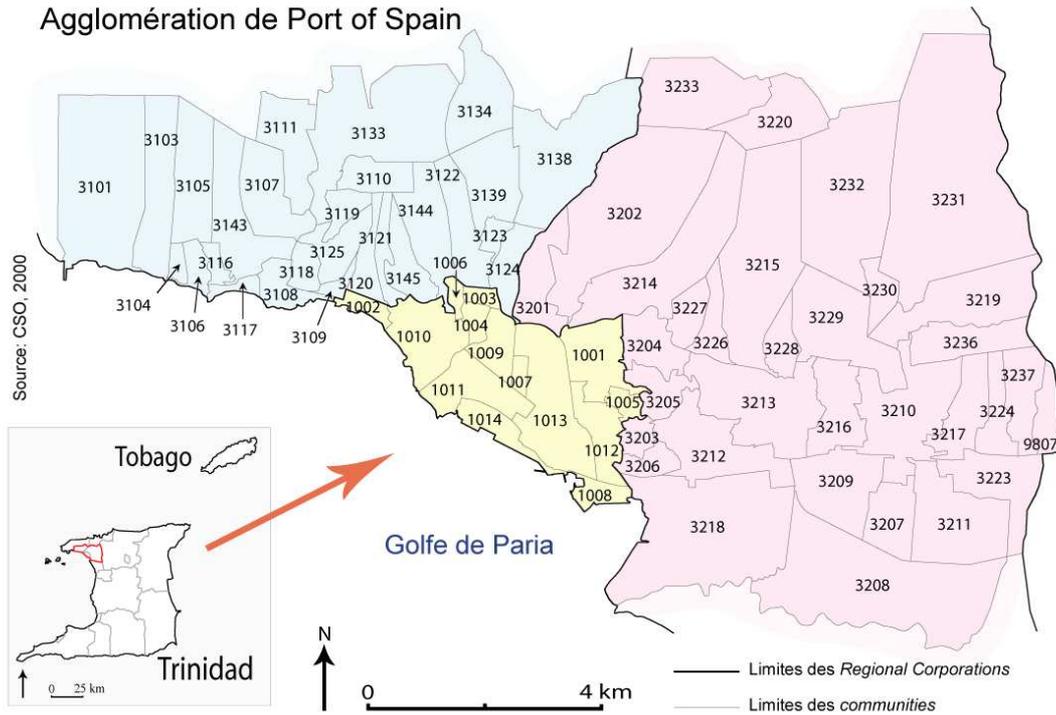


Com-mune	Code	IRIS - 2000	Pop.
Fort-de-France (94162 hab.)	0101	CENTRE VILLE	1595
	0102	TERRES SAINVILLE	3113
	0103	CALVAIRE - CROZANVILLE - PAVE - DESAIX	1814
	0104	HAUT DU PORT - MORNE PICHEVIN - BON-AIR	3435
	0105	DESCLIEUX - RAVINE BOUILLE - LA FOLIE	2469
	0106	MORNE VANNIER - STE THERESE	1656
	0107	MORNE CALEBASSE - RENEVILLE - TOQUADE	2222
	0108	EAUX DECOUPEES - T. S.F. - CANAL ALARIC	3111
	0109	VOLGA - POINTE DES CARRIERES	1999
	0110	VOLGA SUD	1978
	0111	TIVOLI - POST-COLON	3139
	0112	BALATA - RAVINE BLANCHE - COLSON	2834
	0113	MORNE VENTE - MORNE COCO	2522
	0114	DIDIER - DESROCHERS - VIEUX MOULIN	2348
	0115	CLUNY - DIDIER - FOND LADA	2229
	0116	ERMITAGE	1830
	0201	TEXACO - POINTE LA VIERGE	2038
	0202	BELLEVUE	1759
	0203	RIVE DROITE - COUR CAMPECHE	2001
	0204	CLAIRIERE - SAINTE-CATHERINE	2007
	0301	DILLON - POINTE DES GRIVES	1677
	0302	DILLON SUD - DALLAS	3015
	0303	DILLON NORD	2145
	0401	CHATEAUBOEUF - MORNE MORISSOT	3315
	0402	ZAC CHATEAUBOEUF - BOIS BOYER	2703
	0501	LA MEYNARD - JAMBETTE	4261
	0502	LA MEYNARD - MOUTTE	2691
	0503	MOUTTE - LA FERME	2869
	0601	QUARTIER POPULO - FANTAISIE	2072
	0602	CORIDON	1984
	0603	CORIDON - REDOUTE	1933
	0701	TRENELLE	3200

Com-mune	Code	IRIS - 2000	Pop.
Le Lamentin (35488 hab.)	0702	GROSSE ROCHE - CITRON	1748
	0801	BERGE DE BRIAND - LA CARRIERE	1907
	0802	DE BRIAND - FLOREAL	2061
	0803	DE BRIAND - GODISSARD	3022
	0901	LANGELLIER - RAVINE VILAINE	3995
	0902	RAVINE VILAINE - PLATEAU TIBERGE	3455
	1301	FOUR A CHAUX	1401
1302	BOURG	3316	
1303	BASSE GONDEAU-CALIFORNIE-ZI ET AEROPORT	2444	
1304	MORNE PAVILLON - HAUTE GONDEAU	3073	
1305	MAHAULT - ACAJOU NORD ET SUD	4098	
1306	JEANNE D'ARC - PALMISTE	3824	
1307	LONG-PRE - BELEME - CHAMBORD	2843	
1308	PETIT MORNE-MORNE PITAULT- RVE CALECON	3223	
1309	ROCHES CARREES - PETITE RIVIERE	3299	
1310	PLACE D'ARMES	3569	
1311	GRAND'CASE - PELLETIER - PLAISANCE	4398	
Saint-Joseph (15739 hab.)	2401	BOURG - BELLE ETOILE - LONG-BOIS	2198
	2402	ROUSSEAU - BOIS-NEUF - FONDS EPINGLES	2816
	2403	CHOCO - RIVIERE BLANCHE - PRESQU'ILE	3060
	2404	CHAPELLE - MORNE DES OLIVES - DURAND	2962
	2405	MORNE POIRIER - BOIS DU PARC	2591
	2406	L'ERMITAGE - RIVIERE L'OR	2132
Schoelcher (20839 hab.)	3101	CITE ST-GEORGES - BATELIERE	1794
	3102	CITE OZANAM	2331
	3103	PLATEAU FOFO - FONDS NIGAUD - MADIANA	2095
	3104	PLATEAU FOFO EST - STE CATHERINE	1859
	3105	RAVINE TOUZA	2446
	3106	BOURG - ENCLOS	2067
	3107	ENCLOS - FONDS DUCLOS	2066
	3108	TERREVILLE	3056
	3109	FOND-LAHAYE	3125

3. Carte de Port of Spain (communities)

Agglomération de Port of Spain



Regional Corporation	Code	Community	Pop.
Port of Spain (37965 hab.)	1001	BELMONT	9012
	1002	COCORITE	1460
	1003	ELLERSLI	275
	1004	FEDERATION PARK	256
	1005	GONZALES	2290
	1006	LONG CIRCULAR	320
	1007	NEWTOWN	687
	1008	SEA LOTS	1687
	1009	ST. CLAIR	290
	1010	ST. JAMES	5479
	1011	WOODBROOK	3571
	1012	EAST PORT OF SPAIN	9748
	1013	POS PROPER	2881
	1014	PORT OF PORT OF SPAIN	9
Diego Martin (66263 / 66678 hab.*)	3101	CARENAGE	4263
	3103	LANSE MITAN	1357
	3104	BIG YARD	860
	3105	LA HORQUETTE	512
	3106	POINT CUMANA	1274
	3107	LA PUERTA	3472
	3108	WEST MOORINGS	3046
	3109	POWDER MAGAZINE	809
	3110	SIMEON ROAD	2421
	3111	DIEGO MARTIN PROPER	5009
	3116	GLENCOE	454
	3117	BAYSHORE	339
	3118	VICTORIA GARDENS	985
	3119	ALYCE GLEN	616
	3120	WATER HOLE	3249
	3121	FORT GEORGE	257
	3122	CHAMP ELYSEES	909
	3123	FAIRWAYS	874
	3124	BOISSIERE	1279
3125	FOUR ROADS	2353	
3133	PETIT VALLEY	8140	
3134	LE PLATTE	1523	
3138	MARAVAL PROPER	4174	

Regional Corporation	Code	Community	Pop.
	3139	LA SEIVA	1691
	3143	GOODWOOD GARDENS	860
	3144	DIBE/BELLE VUE	2323
	3145	UPPER ST. JAMES	3214
	3201	LADY CHANCELLOR	143
San Juan Laventille (130763 / 136360 hab.*)	3202	ST. ANNS	2265
	3203	PICTON	3456
	3204	UPPER BELMONT	3913
	3205	ST. BARBS	4945
	3206	EASTERN QUARRY	4496
	3207	EL SOCORRO	7678
	3208	EL SOCORRO EXTENSION	2168
	3209	BARATARIA	8579
	3210	SAN JUAN	13797
	3211	ARANGUEZ	5900
	3212	LAVENTILLE	10576
	3213	MORVANT	15366
	3214	CASCADE	2923
	3215	MON REPOS	2959
	3216	MALICK	7558
	3217	PETIT BOURG	4759
	3218	BEETHAM ESTATE	3258
	3219	GRAN CURUCAYE	1955
	3220	CANTARO VILLAGE	3705
	3223	MT LAMBERT	1745
	3224	MT. HOPE	1348
	3226	ROMAIN LANDS	824
	3227	MARIE ROAD	359
	3228	NEVER DIRTY	1342
	3229	FEBEAU VILLAGE	3758
	3230	LOWER SANTA CRUZ	401
	3231	LA CANOA	3509
3232	SANTA CRUZ	943	
3233	SAM BOUCAUD	1433	
3236	PETIT CURUCAYE	1031	
3237	MOUNT DOR	2284	
9807	CHAMP FLEURS	1387	

* en italique: population totale de la Regional Corporation, y compris en dehors des limites de l'agglomération.

4. Questionnaire – écoles de Fort-de-France

Prénom :

Classe :

Date :

1. Dans quelle commune es-tu né(e) ?
2. As-tu déjà déménagé* ? oui / non
3. Si oui, dans quelle(s) commune(s) ou quel(s) quartier(s) as-tu habité avant ?
4. Dans quel quartier habites-tu en ce moment ?
5. As-tu des oncles, tantes, cousins qui habitent dans le même quartier que toi* ? oui / non
6. Est-ce que tes amis habitent*
 - a. presque tous dans le même quartier que toi
 - b. surtout dans d'autres quartiers ?
7. Où joues-tu d'habitude avec tes amis* ?
 - a. chez toi
 - b. chez eux
 - c. dans la rue
 - d. terrain de sport
 - e. autre (précise)
8. Qu'est-ce qui te plaît dans ton quartier ?
9. Qu'est-ce qui ne te plaît pas dans ton quartier ?
10. Quand tu seras grand(e), voudrais-tu rester habiter dans le même quartier* ? oui / non
11. Si non, où voudrais-tu habiter ? Pourquoi ?
12. Tu viens à l'école* :
 - a. à pied
 - b. en voiture
 - c. en autobus
 - d. à vélo
13. Dans ta famille, où faites-vous les courses d'habitude* ?
 - a. petite épicerie du quartier
 - b. grande surface du quartier
 - c. autre (précise)
14. Donne le nom des quartiers voisins que tu connais :
15. En dehors de ton quartier, quel est le quartier que tu connais le mieux ? Pourquoi ?
16. A quelle fréquence vas-tu dans le centre-ville de Fort-de-France* ?
 - a. tous les jours
 - b. au moins une fois par semaine
 - c. au moins une fois par mois
 - d. plus rarement
17. Pour quelles raisons y vas-tu* ?
 - a. pour te promener
 - b. pour faire des courses
 - c. pour d'autres raisons (précise)
18. Dans quel collège penses-tu aller ?

Retourne la feuille et dessine ton quartier en indiquant les endroits importants (ta maison, les chemins par où tu passes, les endroits où tu vas souvent...)

* Entoure la réponse qui te convient.

5. Questionnaire – écoles de Port of Spain

First name :

School :

Date :

1. In which town were you born?
2. Have you ever moved* ? yes / no
3. If so, where have you lived before? (name the town or neighbourhoods)
4. In which neighbourhood do you live at the moment ?
5. Do some of your relatives (cousins...) live in the same neighbourhood as you*? yes / no
6. Do your friends live*
 - a. mostly in the same neighbourhood as you
 - b. mostly in other neighbourhoods or towns
7. Where do you usually play with your friends* ?
 - a. at home
 - b. at their home
 - c. in the street
 - d. in a play yard
 - e. somewhere else (precise)
8. What do you like in your neighbourhood ?
9. What don't you like in your neighbourhood ?
10. When you grow up, would you like to live in the same neighbourhood as now*? yes / no
11. If not, where would you like to live ? Give the reasons :
12. How do you go to school* :
 - a. you walk
 - b. car
 - c. bus / maxi taxi
 - d. bike
13. Where do you and your family usually do the shopping* ?
 - a. small local shop
 - b. local supermarket
 - c. somewhere else (precise)
14. Name the closest neighbourhoods from yours that you know :
15. Apart from yours, what is the neighbourhood that you know the best ? Why ?
16. How often do you go to downtown* ?
 - a. every day
 - b. at least once a week
 - c. at least once a month
 - d. less often
17. For which reasons do you go downtown* ?
 - a. to go for a walk
 - b. to do some shopping
 - c. for other reasons (precise)
18. To which secondary school do you plan to go?

On the other side of the page, make a drawing of your neighbourhood. Localize and name the places which are the most significant for you (like: your home, the streets that you go by, etc.)

* Circle the right answer(s).

6. Guide d'entretien Volga Plage/Sea Lots

Date et lieu :

1. Données générales sur la personne interrogée et son logement

Données personnelles

- Sexe : H/F
- Age
- Occupation
- Situation personnelle
- Nombre d'enfants/de personnes dans le ménage

Trajectoire résidentielle

- Depuis quand habitez-vous à Volga-Plage/ Sea Lots ?
- Dans quelle commune ou quel quartier êtes-vous né(e) ?
- Dans quelles communes /quels quartiers avez-vous vécu avant ?
- Pour quelle raison avez-vous emménagé dans le quartier ?
- Avez-vous vécu dans une autre maison de VP/SL avant de vous installer dans votre logement actuel ?

Habitat

- Type de logement : maison individuelle, appartement ?
- Comment la maison a-t-elle été construite ?
- Etes-vous propriétaire de votre logement ?
- Régularisation de titre de propriété ? Date ?
- Si squat : une procédure de régularisation est-elle en cours ?

2. Questions sur le quartier

Connaissance de l'espace du quartier

- Quelles sont selon vous les limites du quartier ?
- Quels sont les lieux du quartier qui vous servent de point de repère ? rues ? centre ?

Sociabilité dans le quartier

- Quelles sont vos relations avec vos voisins ? Leur rendez-vous visite ?
- Avez-vous de la famille dans le quartier ?
- Participez-vous à une association ? aux fêtes de quartier ? au conseil de quartier ?

Attachement au quartier

- Qu'est-ce qui vous plaît dans le quartier ?
- Qu'est-ce qui vous déplaît ?
- Comment considérez-vous le quartier ?
- Pensez-vous que la vie dans le quartier s'est améliorée ou dégradée depuis que vous y résidez ?
- Aimerez-vous que vos enfants restent habiter dans le quartier ?
- Aimerez-vous quitter le quartier ? Si oui, pour aller où ? Avez-vous un projet de départ particulier ?

3. Mobilités, pratiques spatiales

- Où vous déplacez-vous pour :
 - Travail/études
 - Courses (alimentation/vêtements/autre)
 - Démarches administratives
 - Santé
 - Culte
 - Loisirs
 - Vacances ?
- Passez-vous plus de temps dans le quartier ou en dehors du quartier ?

Transport

- Disposez-vous d'une voiture ? autre type de véhicule ?
- A quelle fréquence utilisez-vous les transports en commun ?
- Avez-vous une carte de bus ? (Martinique)
- Pensez-vous que le quartier est bien relié au centre-ville et aux autres quartiers ? Pourquoi ?

4. Relations avec l'extérieur

Connaissance et pratique des espaces environnants

Quartiers voisins

- Quels sont pour vous les quartiers voisins de VP ?
- Quel est le quartier que vous connaissez le mieux ? Qu'en pensez-vous ?
- L'ambiance de VP est-elle différente de celle des autres quartiers ?

Port

- Travaillez-vous / avez-vous travaillé au port ? (type d'activité, emploi occasionnel/régulier, port de commerce/nouveau terminal...)
- Des membres de votre entourage y travaillent-ils ?
- Allez-vous parfois sur le port ?

Usines

- Travaillez-vous / avez-vous travaillé dans les usines voisines (EDF, cimenterie, moulin) ?
- Des membres de votre entourage y travaillent-ils ?

Mer et pêche

- Pratiquez-vous la pêche ? (pêcheur professionnel enregistré, amateur...)
- Des membres de votre entourage pratiquent-ils la pêche ?

Intégration dans la ville

- Si on vous demande où vous habitez, que répondez-vous ?
- Y a-t-il des programmes d'aide au quartier ou à ses habitants dont vous avez eu connaissance ? (ONG, mairie, gouvernement...)
- Avez-vous le sentiment que l'action de la municipalité/du gouvernement correspond aux besoins des habitants du quartier ?
- Avez-vous personnellement bénéficié d'un programme de la municipalité/du gouvernement ? (réhabilitation, rénovation, raccordement aux réseaux d'eau, d'électricité, eaux usées...)

7. Personnes interviewées dans les quartiers de marge

Volga-Plage

Les entretiens se sont déroulés entre le 23/03/2007 et le 24/04/2007. En dehors des échanges et discussions informels, vingt-deux personnes ont été interviewées :

N°	Sexe	Age	Activité professionnelle	Arrivée dans le quartier	Lieu de l'entretien
1	H	42	enseignant/acteur associatif	depuis toujours	Relais de quartier (local associatif)
2	H	33	Pêcheur	depuis toujours	havre de pêche
3	F	74	retraîtée	années 1960	rue de la Valmenière près du Relais
4	H	48	plombier/maçon, actuellement au chômage	enfance	rue de la Valmenière près du Relais
5	F	77	commerçante	origines du quartier	rue du Sentier
6	H	62	retraité des PTT	années 1960	domicile
7	H	41	djobbeur polyvalent/chauffeur	depuis toujours	domicile
8	F	50	employée de mairie (femme de cantine)	1991	domicile
9	F	29	agent municipal (responsable d'agents espaces verts)	depuis toujours	domicile
10	F	35	hôtesse d'accueil	depuis toujours	domicile
11	F	40	animatrice d'association	depuis toujours	association Antiplis
12	F	70	retraîtée (travaillait dans des restaurants)	1960	domicile
13	H	46	peintre en bâtiment	depuis toujours	domicile
14	H	61	retraité de la RATP / bricoleur	enfance	domicile
15	F	47	femme au foyer	2004 (relogement HLM)	domicile
16	F	36	secrétaire/comptable d'une association	enfance	Relais de quartier (local associatif)
17	H	35	dealer / chômeur	depuis toujours	rue du Routoutou
18	F	71	retraîtée d'une entreprise d'importation de boissons	origines du quartier	domicile
19	F	23	au chômage	2006	kiosque - abri près des jeux pour enfants
20	F	32	femme au foyer	2000	domicile
21	H	-	ancien danseur, djobbeur	depuis toujours	domicile
22	H	14	collégien	depuis toujours	domicile

Sea Lots

Les entretiens se sont déroulés entre le 04/07/2007 et le 09/08/2007. En dehors des échanges et discussions informels, dix-neuf personnes ont été interviewées :

N°	Sexe	Age	Activité professionnelle	Arrivée dans le quartier	Lieu de l'entretien
1	F	41	enseignante (école maternelle)	1990	école maternelle
2	H	63	commerçant	années 1970	épicerie
3	F	44	commerçante	1980	domicile (arrière - boutique)
4	F	42	balayeuse	enfance	chaises devant une épicerie
5	F	19	pas de réponse	enfance	chaises devant une épicerie
6	H	44	travaille au marché central	2006	chaises devant une épicerie
7	H	48	porte des marchandises au marché	1994	domicile
8	F	22	femme au foyer	enfance	domicile
9	H	24	mécanicien/plombier/électricien	enfance	domicile
10	F	45	"community worker" (nettoyage des rues)	1990	banc abrité devant une épicerie
11	F	45	"community worker" (nettoyage des rues)	depuis toujours	banc abrité devant une épicerie
12	F	28	"community worker" (nettoyage des rues)	enfance	banc abrité devant une épicerie
13	F	50	pêcheur	adolescence	banc abrité devant une épicerie
14	F	34	femme au foyer / ancienne employée de l'usine de pêche	depuis toujours	banc abrité devant une épicerie
15	F	20	femme au foyer	depuis toujours	banc abrité devant une épicerie
16	F	21	s'occupe de son bébé, a suivi une formation en hôtellerie, vend des boissons et des snacks de manière occasionnelle	depuis toujours	entrée ouest du quartier, maison au bord de la Beetham Highway
17	H	40	agent de sécurité	enfance	entrée ouest du quartier
18	H	-	pas de réponse	2005	entrée ouest du quartier
19	F	16	lycéenne	Depuis toujours	Sur un banc devant l'ancien marché aux poissons (hangar à l'abandon)

8. Entretiens – acteurs institutionnels, professionnels

Fort-de-France

Rudy ALEXANDRE, responsable du secteur de Fort-de-France à l'Agence des Cinquante Pas Géométriques, 18/02/2006

Pierre ALIKER, médecin, homme politique, proche d'Aimé Césaire, 27/04/2007

Léon ARNOLIN, président de l'Association Sportive et Culturelle (ASC) de Volga-Plage, ancien conseiller municipal de Fort-de-France, 25/10/2006

Max AUGUIAC, économiste, Université des Antilles Guyane, Europe Caraïbe Consultants, 12/03/2007

Jean-Michel BOCQUET, directeur de la mission Démocratie participative dans le quartier de Dillon, 07/06/2007

Laurence BOUILLET, directeur (*chief executive officer*) de la Société de Promotion de la Pointe Simon, 28/03/2007

Bruno CARRER, directeur du Groupe d'Intérêt Public du Grand Projet de Ville (GIP-GPV) de Fort-de-France, 20/09/2006 et 24/03/2011

Pascal CRIBIER, avocat spécialisé dans le droit du sol et les opérations de régularisations foncières, Société Modale, Régularisation foncière, 29/03/2007

Emmanuel de SEVERAC, directeur de la SEMAFF, 15/09/2006

Tina DELBERGUE, adjointe du directeur de la Société de Promotion de la Pointe Simon, 18/09/2006

Marius ETHILE, directeur du Relais et du COGESSEC (Comité de Gestion des Espaces Sportifs et Culturels), Volga-Plage, 26/12/2006

Jean-Michel HEJOAKA, chargé d'opérations de Résorption de l'Habitat Insalubre, SEMAFF, 12/12/2006 et 22/03/2011

Georges HIERSO, inspecteur principal de la Direction Interrégionale des Douanes, 31/10/2006

Martine HUAU, directrice adjointe de la Direction des Travaux des forces armées aux Antilles, 20/04/2007

Roger JAFFRAY, ancien directeur régional des affaires maritimes en Guadeloupe, Martinique et Guyane, ancien inspecteur général des Affaires maritimes, 09/03/2007

Olivier JULISSON, animateur de proximité à Volga-Plage, médiateur, intervenant en toxicomanie, à de nombreuses reprises en 2006-2007

Eddy MAINGE, responsable SIG, conseil général de la Martinique, 05/12/2006

Ralph MONPLAISIR, président de la Société de la Promotion de la Pointe Simon, Groupe Monplaisir Immobilier, 22/03/2007

Luc PENET, commandant en second de la base navale de Fort-de-France, capitaine de frégate, 11/04/07

Serge SAINTE-ROSE, chef de projet Rénovation Urbaine et Développement Immobilier, SEMAFF, 22/03/2011

Frantz THODIARD, directeur de la concession portuaire et aéroportuaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Martinique, adjoint au Maire, 22/09/2006

Gustavo TORRES, architecte urbaniste, 19/12/2006

France-Line VIVIES, directrice de la Politique de la Ville, ville de Fort-de-France, 20/09/2006

Port of Spain

Haven ALLAHAR, urbaniste indépendant, ancien dirigeant (*chief executive officer*) de UDeCOTT (*Urban Development Corporation of Trinidad and Tobago*), 08/08/2007

Hayden ALLEYNE, responsable de la communication et du marketing du port de Port of Spain, *Port Authority of Trinidad and Tobago*, 17/11/2006

Liesl CHARLES, urbaniste, membre du conseil d'administration de la *Trinidad and Tobago Society of Planners*, 09/08/2007

Abena CHEVANNES, architecte, coordonnatrice du projet *Pride in Gonzalez*, 24/07/2007

Marisa CLARKE MARSHALL, responsable de l'unité d'évaluation environnementale à l'*Environmental Management Authority*, auteure d'une étude sur Sea Lots, réalisée dans le cadre d'une formation en aménagement), 25/07/2007

Winifred DAVIS, directrice générale des services de la mairie de Port of Spain (*city clerk*), *City of Port of Spain Corporation*, 18/07/2007

Elwyn FRANCIS, organisateur de visites de Laventille, 25/11/2006

Robert GREEN, *Chief Operating Officer*, *Trinidad & Tobago Mortgage Finance Company Ltd*, 21/11/2006

JAMES, I., responsable de la *Woodbrook Police Station*, 20/07/2007

Colin LAIRD, architecte urbaniste indépendant, 24/07/2007

Joseph LYNCH, statisticien, *Central Statistical Office*, 17/07/2007

Trevor MCMEO, président de la *Laventille Youth Facility*, 04/07/2007

Asad MOHAMMED, urbaniste, responsable de la formation en géomatique et études foncières de la *Faculty of Engineering, University of the West Indies*, 03/07/2007

Pauleen MYLAN, responsable du *Community-Based Environmental Protection and Enhancement Programme (CEPEP)* à Sea Lots, 13/07/2007

Alicia NAIMOOL, chargée d'études foncières, *Lands and Surveys Division*, 18/06/2007

Sebastien PADDINGTON, urbaniste, chargé de l'élaboration d'un *Master Plan* pour Port of Spain, société GENIVAR, 23/07/2007

Rodney RAMLOGAR, urbaniste, *Urban Development Corporation of Trinidad and Tobago (UDeCOTT)*, 26/07/2007

Eugene RENALD, urbaniste indépendant, 06/07/2007

Godfrey ST-BERNARD, chercheur au *Sir Arthur Lewis Institute of Social and Economic Studies, University of the West Indies*

Kenneth SNAGGS, urbaniste, directeur de la *Point Lisas Industrial Port Development Corporation (PLIPDECO)* de 1978 à 1990, directeur du bureau de la planification (*Town and Country Planning*) de 1965 à 1978 au Ministère de la Planification, 08/08/2007

Deborah THOMAS, Directrice de l'*East Port of Spain Development Company*, 19/07/2007

Table des matières

<u>Introduction générale</u>	9
<u>Première partie : Fermetures dans les paysages et les territoires</u>	37
<u>Chapitre 1 : Désordres et morcellements dans les paysages urbains</u>	41
I. Regarder les paysages à Fort-de-France et Port of Spain	42
A. Des descriptions des paysages urbains aux Antilles	43
1) De la presse coloniale aux discours touristiques : une certaine image de la ville antillaise	43
2) Dans les récits de voyage : le regard de Lafcadio Hearn	46
B. Paysages et « balcons urbains ».....	47
1) Des balcons urbains marins	48
2) Depuis les hauteurs.....	49
3) « Paysage de ville » ou « paysages urbains » : sortir de l'impasse	55
II. Désordres et paysages urbains	56
A. Des villes informelles : l'étalement urbain.....	57
1) Des villes sans fin.....	57
2) Les dynamiques paysagères de l'étalement : la ville menacée ?.....	60
B. « Une impression de fouillis dans une multiplicité de micro-paysages »	62
1) Verticalité et contrastes paysagers.....	62
2) Couleurs, matériaux et styles architecturaux : des palimpsestes paysagers	64
III. Morcellement des paysages	67
A. Des paysages divisés ?.....	67
1) A Fort-de-France : coutures et coupures.....	68
2) A Port of Spain: liaisons et séparations	73
B. Des éléments matériels des fermetures urbaines : murs et clôtures	76
1) Des logiques de fermetures fonctionnelles distinctes à Port of Spain et Fort-de-France	78
2) Fermetures résidentielles : facteur d'unité dans les paysages à POS, de différenciation à FDF	80
3) Des formes de fermeture immatérielle.....	84
C. Porosités et interstices dans les paysages : faut-il qu'une porte soit ouverte ou fermée ?	85
1) Porosités	86
2) Les paysages interstitiels	88
3) Interstices dans les paysages et dynamiques urbaines	93
<u>Chapitre 2 : Paysages et différenciations socio-spatiales dans les territoires urbains</u>	97
I. Des paysages de la fragmentation ?	97
A. Des « villes forteresses polarisées à l'extrême ? ».....	98
1) Fragmentation et polarisation	99
2) A Fort-de-France et Port of Spain : des paysages résidentiels très contrastés.....	101
B. Les enclaves urbaines, autre facette de la fragmentation ?.....	106
C. Une lecture pertinente des paysages urbains ?.....	108

II. Différenciations socio-spatiales dans les territoires urbains	111
A. Méthodologie	111
1) Délimiter l'espace d'étude.....	111
2) Biais liés au maillage intra-urbain	113
3) Traiter les données statistiques	115
B. Une polarisation socio-spatiale plus marquée à Port of Spain qu'à Fort-de-France	117
1) A Port of Spain : un gradient est-ouest renouvelé	118
2) A Fort-de-France : la ville des classes moyennes face à ses périphéries	121
3) Quelle répartition des catégories socio-professionnelles à l'échelle infra-urbaine ?.....	124
C. Etalement urbain et divisions socio-spatiales	126
1) A Port of Spain, la diversité interne du corridor urbain	126
2) Fort-de-France : la ville dense et les banlieues pavillonnaires.....	128
III. "What's so new about divided cities ?"	131
A. Dynamiques urbaines contemporaines : vers plus de divisions ?	131
1) Une croissance urbaine sans précédent.....	131
2) Des territoires urbains complexifiés par une croissance multiforme	135
B. La ville coloniale et ses clivages en héritage	139
1) La ville aux Antilles : une invention de la colonisation.....	140
2) Des espaces singuliers et clairement délimités : les centres historiques	144
3) Aménager, équiper, exclure : l'incidence des grands travaux sur l'organisation des espaces urbains pendant la période coloniale	146
4) Extension de la ville et mise en place d'une géographie sociale différenciée.....	147
C. Un autre héritage de la ville coloniale : ethnicité et divisions dans la ville	150
1) Aux Antilles, la classe surdéterminée par la « race »	150
2) A Trinidad, de la confrontation Noirs-Blancs à la confrontation Noirs-Indiens : la ville est-elle le théâtre des divisions ethniques ?	152
3) En Martinique : grammaires de la peau et trilogie urbaine	159
Conclusion de la première partie	166
<u>Deuxième partie : la gestion des fermetures et porosités par les pouvoirs publics</u>	167
<u>Chapitre 3 : Les pouvoirs publics et la ville : fermetures et territorialisation « par le haut »</u>	171
I. La ville et ses territoires dans les discours officiels	172
A. Une production officielle très disparate de discours sur la ville	173
1) Les sources	173
2) La place paradoxale de la ville sur les scènes politique et médiatique	175
B. Quelle ville veut-on ?	176
1) Du centre-ville à l'agglomération : de quelle ville parle-t-on ?	177
2) A Fort-de-France : « réconciliation » et recherche de cohésion urbaine.....	181
3) A Port of Spain, la ville au service du développement national et de la Vision 2020.....	186
II. Planifier, développer, aménager : des logiques et des mécanismes institutionnels distincts	191
A. Pouvoirs publics face aux territoires urbains: acteurs multiples et compétences imbriquées	191
1) En Martinique, un système de collectivités territoriales emboîtées	192
2) A Trinidad, des acteurs opérant surtout à l'échelle nationale avec des attributions sectorielles	195

B.	Des cadres pré-contraints : deux modèles d'aménagement en héritage	198
1)	A Trinidad, la permanence d'un système centralisé et sectoriel	199
2)	En Martinique, l'aménagement à la française et le poids de l'échelon communal	203
C.	Le bricolage institutionnel et la ville : une pratique commune, des logiques opposées	205
1)	La transposition des outils institutionnels français dans le contexte urbain martiniquais : le cas de la politique de la Ville	206
2)	A Trinidad, le « développement urbain » comme champ de redéfinition du rôle des pouvoirs publics : la montée en puissance de UDeCOTT	209
D.	Les dimensions territoriales des dispositifs institutionnels : le zonage en question	213
1)	Le zonage à Fort-de-France : entre pragmatisme et malaise	213
2)	A Trinidad, l'impact modéré du zonage	218
III.	Les politiques en pratique	220
A.	Des logiques territoriales d'intervention en phase avec les discours	221
1)	A Port of Spain, des opérations ponctuelles concentrées sur deux secteurs privilégiés	224
2)	A Fort-de-France, une multitude d'opérations plus dispersées	225
B.	Typologie des réalisations	228
1)	Construire et équiper : la production d'un « skyline » vertical à Port of Spain	228
2)	Ouvrir et relier : des mesures contre les barrières physiques et symboliques à FDF	231
3)	Restructurer et requalifier	233
Chapitre 4 : La porosité comme enjeu des politiques urbaines ou comment gérer la ville sur ses marges. Etude de cas : Volga-Plage et Sea Lots		
239		
I.	« Des marges au cœur de la ville » (Morelle et Laumonier, 2006)	241
A.	Des quartiers « entièrement à part »	241
1)	Sur les marges de la ville	241
2)	Des marges socio-économiques	246
3)	Aux marges de la loi : informel et illégal	248
B.	Des quartiers « à part entière »	252
1)	Des interfaces urbaines ? la symbiose ville-mer-port en question	252
2)	L'appartenance à la ville : une évidence pour les habitants	255
II.	La ville officielle face à ses marges : gérer la porosité	257
A.	Du déni à la reconnaissance et de la reconnaissance à la légitimation	257
1)	Sea Lots : des représentations cartographiques hésitantes	257
2)	Volga-Plage et la « mangrove urbaine »	263
3)	L'attitude des autorités face à la marge : entre constance et inconstance	266
B.	Définir la marge, définir le problème	271
1)	Les marges de Port of Spain : une « partie défailante du système urbain »	271
2)	Les marges de Fort-de-France, tête de pont du combat pour le « droit à la ville »	274
3)	La marge, tour à tour dépolitisée et surpolitisée	278
III.	Peut-on ouvrir la marge sans la fermer ?	284
A.	Les marges urbaines entre deux eaux	284
1)	Sur le front de mer, la cristallisation d'enjeux locaux et globaux	284
2)	Redéfinir les limites sur le front de mer	287
3)	A Fort-de-France : la tentative d'une vision intégrée du front de mer	289
4)	A Port of Spain : un projet phare déconnecté de son environnement urbain	293

B. La porosité des marges en question : l'écart se creuse	296
1) L'ancrage de Volga-Plage dans la ville conforté.....	296
2) A Sea Lots, l'incertitude et la précarité ravivées	298
C. Dynamiques des marges, dynamiques de la ville	300
1) « <i>From slum to ghetto</i> » (Clarke, 2006): la fermeture comme logique d'organisation spatiale ?	301
2) La porosité supprimée par l'ouverture : une « intégration désintégrant » ?	303
Conclusion de la deuxième partie	307

**Troisième partie : Pratiques et représentations : fermetures et porosités croisées
de bas en haut et de haut en bas.....309**

**Chapitre 5 : En bas, des territoires qui se ferment ? Le poids de l'automobile et de la peur
dans les pratiques**313

I. Méthode d'approche de la ville par en bas	314
A. Que nous apprennent les enfants sur les pratiques de la ville ?	314
1) La ville et la « géographie des enfants ».....	314
2) Les échelles d'étude	316
B. Une approche empirique.....	318
1) Le protocole d'enquête dans les écoles en Martinique	318
2) Un protocole ajusté au contexte scolaire trinitadien	321
3) Complémentarités avec les enquêtes dans les quartiers pauvres non planifiés	324
II. Fermeture des territoires et pratiques quotidiennes : le rôle de l'automobile en question	325
A. L' « automobile triomphante »	325
1) La voiture : un élément structurant de la vie quotidienne	326
2) La ville « vue de la route » : une ville fermée et fragmentée ?	329
B. Usages de l'automobile et modes de territorialisation	336
1) Les sans-voiture et la voiture à Port of Spain : des stratégies anti-fermeture du bas menacées par le haut ?.....	337
2) A Fort-de-France, la voiture au cœur de modes de territorialisation discordants ?.....	341
III. Entre autocontrainte et pressions extérieures, le poids de la peur dans les pratiques	344
A. Peur et insécurité dans les réponses des écoliers	345
1) Des réponses contrastées à Port of Spain et Fort-de-France	345
2) Des enfants imprégnés par un sentiment d'insécurité diffus.....	349
B. Des logiques de fermeture exacerbées dans la territorialisation « par le bas »	350
1) L'attrait pour les <i>gated communities</i> chez certains écoliers : une conséquence du sentiment d'insécurité ?	350
2) La peur restreint-elle les territoires du jeu ?	353
C. Dans les marges urbaines, criminalité et fermetures emboîtées.....	357
1) La criminalité : une contrainte pour les pratiques à l'intérieur du quartier	358
2) Avoir peur et faire peur : peurs (il)légitimes et enfermement	363
3) Peur et renforcement des barrières mentales	363
4) Les dispositifs pour lutter contre la criminalité : un facteur de fermeture supplémentaire en bas ?.....	366

Chapitre 6 : Limites, passages et ouvertures inachevées	375
I. L'Enville ou l'ouverture inachevée	376
A. Relier et séparer : la place des centres historiques en question.....	376
1) Une référence partagée à l'échelle de la ville.....	376
2) Les fonctions commerciales et récréatives toujours attractives.....	378
B. Des lieux du lien très encadrés : le devenir des marchés.....	380
1) A Fort-de-France, soutenir par le haut des pratiques du bas ou comment tenter d'ouvrir la ville sur décret.....	381
2) Résistance de certaines pratiques populaires et construction d'une brèche territoriale à Port of Spain.....	383
C. Ensemble ou côte à côte ? Les territoires du carnaval en question.....	386
1) Ville en fête, ville ouverte.....	387
2) Ville reliée et porosités contrôlées.....	390
II. Quand la fermeture se fait ouverture : limites dans la ville et limites de la ville	393
A. Premiers niveaux de limites.....	394
1) Représenter les limites.....	395
2) Limites domestiques : marquages symboliques, passages et transitions.....	397
B. Le quartier comme « passage » (Di Méo, 1994).....	402
1) Mode mixte : discontinuité des limites représentées.....	403
2) Quartiers sans limite.....	406
3) Quartiers totalement délimités : les quartiers les plus fermés ne sont pas les moins ouverts.....	411
III. Multiterritorialités et ouvertures sélectives	415
A. Le quartier : une échelle de l'ouverture ?.....	416
1) Le quartier délimité, nommé et approprié.....	416
2) A l'intérieur des limites : le voisinage.....	418
3) La porosité envahissante : surveillance et mises à distance.....	423
B. Des facteurs de porosité socio-spatiale qui brouillent les limites de la ville.....	426
1) Liens de parenté et perméabilité des clivages socio-spatiaux.....	426
2) Des porosités centrifuges : circulations et « hypoinsularité » paradoxales.....	431
Conclusion de la troisième partie	437
Conclusion générale	439
Bibliographie	447
Documents administratifs et juridiques	467
Œuvres de fiction, films	469
Sites Internet	470
Liste des sigles et acronymes	471
Table des cartes	473
Table des photographies	473
Table des figures	475
Table des tableaux et graphiques	476
Annexes	477
Table des matières	491