



HAL
open science

L'emprise portuaire du Grand Port Maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique

Iwan Le Berre, Colette Ranély Vergé-Dépré, Roméo Terral, Clémence Rabévol

► To cite this version:

Iwan Le Berre, Colette Ranély Vergé-Dépré, Roméo Terral, Clémence Rabévol. L'emprise portuaire du Grand Port Maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique. *Noréis. Environnement, aménagement, société*, 2019, 250 (2019/1), pp.49-64. 10.4000/noréis.7381 . halshs-02173208

HAL Id: halshs-02173208

<https://shs.hal.science/halshs-02173208v1>

Submitted on 28 May 2024

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

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Norois

Environnement, aménagement, société

250 | 2019

Risque, littoral, paysage, port, géohistoire

L'emprise portuaire du Grand Port Maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique

Charting the Development of Guadeloupe Sea Port : The Benefits of Dynamic Geo-Historical Mapping

Iwan Le Berre, Colette Ranély Vergé-Dépré, Roméo Terral et Clémence Rabévol



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/norois/7381>

DOI : 10.4000/norois.7381

ISBN : 978-2-7535-7873-9

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 19 juin 2019

Pagination : 49-64

ISBN : 978-2-7535-7871-5

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Iwan Le Berre, Colette Ranély Vergé-Dépré, Roméo Terral et Clémence Rabévol, « L'emprise portuaire du Grand Port Maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique », *Norois* [En ligne], 250 | 2019, mis en ligne le 01 janvier 2022, consulté le 13 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/norois/7381> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.7381>

L'emprise portuaire du Grand Port Maritime de Guadeloupe, d'hier à aujourd'hui : apports de la cartographie dynamique géohistorique

Charting the Development of Guadeloupe Sea Port: The Benefits of Dynamic Geo-Historical Mapping

Iwan LE BERRE^a, Colette RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ^b,
Roméo TERRAL^c et Clémence RABÉVOLO^a

^a Auteur correspondant, LETG-Brest – UMR 6554 CNRS, IUEM, Technopôle Brest-Iroise, 29280 PLOUZANÉ, France (iwan.leberre@univ-brest.fr) (rabevolo.clemence@gmail.com)

^b AIHP-GEODE Caraïbe (EA 929), université des Antilles/ESPE Martinique (colette.ranely@espe-martinique.fr)

^c AIHP-GEODE Caraïbe (EA 929), université des Antilles (romeo_terral@hotmail.com)

Résumé : L'extension du Grand Port Maritime de Guadeloupe vise à créer un port de transbordement de niveau régional et international destiné à capter les flux croissants liés à l'élargissement du canal de Panama. La compréhension des déterminants principaux du développement portuaire à Pointe-à-Pitre depuis les origines de la colonisation de la Guadeloupe en 1635 et la connaissance des étapes de son évolution, fournissent des éléments de cadrage indispensables à l'observation de ce système complexe aux enjeux multiples, comme le sont souvent les grands ports. Au-delà d'une présentation des principaux résultats thématiques et cartographiques acquis à l'issue d'une première étape de collecte et de traitement de données d'archives, ce travail propose une réflexion méthodologique sur les enjeux d'archivage et de diffusion de l'information géohistorique dans le cadre de l'Observatoire Hommes-Milieus Port Caraïbe créé en 2016 pour observer et analyser les effets de l'extension du GPM.

Abstract: *The extension of the Grand Port Maritime de la Guadeloupe (Guadeloupe Sea Port, based in Pointe-à-Pitre) aims to create a transshipment port of regional and international importance in order to capture the growing traffic flows resulting from the widening of the Panama Canal. Understanding the main drivers and key stages of port development in Pointe-à-Pitre since the origins of Guadeloupe's colonization in 1635 provides an essential framework for observing this complex port system. This paper presents the primary thematic and cartographic results acquired following a first stage of archival data collection and processing. It also offers a methodological reflection on the storage and dissemination of geo-historical data within the context of an observatory (the Observatoire Hommes-Milieus [OHM] Port Caraïbe) set up in 2016 by the CNRS to observe and analyze the effects of the extension of the sea port.*

Mots clés : cartographie dynamique – géohistoire – île – Pointe-à-Pitre – port – ville

Keywords: *dynamic mapping – geohistory – island – OHM – observatory – Pointe-à-Pitre – port – city*

INTRODUCTION

Dans les territoires insulaires, les systèmes de transport et de communication sont des outils privilégiés de l'ouverture avec l'extérieur (Moles, 1982 ; Brigand, 1991 ; Ranély Vergé-Depré, 1999 ; 2017). Les ports sont plus particulièrement les portes par lesquelles transitent la quasi-totalité des marchandises, qu'elles soient produites sur place et exportées, ou consommées et importées. Ils sont vecteurs d'emplois, participent à l'identité territoriale et exercent un fort effet polarisant en matière d'aménagement et d'urbanisme (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994 ; Ducruet, 2005).

Créés pour la plupart à l'époque coloniale, les ports des Antilles sont souvent historiquement associés à la création de villes (Potter, 1993). Mais, comme ailleurs, ils ont connu des transformations considérables pour s'adapter aux évolutions récentes des transports, dans le contexte d'une économie mondialisée et d'une concurrence exacerbée. Les mutations techniques, la croissance des flux de personnes et de marchandises se traduisent notamment par une course au gigantisme qui affecte autant les navires que les ports (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994 ; Marnot, 2015).

Ces derniers doivent souvent « s'exurbaniser » pour trouver des espaces qualitativement (conditions de navigation et d'accès) et quantitativement (réserves foncières) adaptés aux nouvelles formes (conteneurisation, etc.) et à l'augmentation des trafics. Ces mutations ont des impacts à la fois sur les écosystèmes, sur l'organisation des systèmes urbains, ainsi que sur les acteurs en présence et les systèmes socio-économiques (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994).

L'analyse des éco-sociosystèmes très anthropisés se situe ainsi au cœur des Observatoires Hommes-Milieus¹ (OHM), dispositifs du CNRS créés en 2007 et réunis au sein du LabEx DRIIHM². Les OHM sont construits autour de trois concepts : un *objet d'étude* qui correspond à un système complexe d'interactions homme-milieu, dont le périmètre est déterminé par un *fait structurant* (une activité, un équipement, un écosystème, etc.) et l'équilibre susceptible d'être bouleversé par un *événement fondateur* (Chenorkian, 2012).

Cet article concerne l'OHM Port Caraïbe, dont le fait structurant est le Grand Port Maritime de

Guadeloupe. Cet OHM est né en 2016 à la suite du projet d'extension du terminal de Jarry, considéré comme un événement fondateur. Aménagé à partir des années 1960 face à la ville de Pointe-à-Pitre, ce terminal porte l'ambition de l'État et des collectivités territoriales de créer un port de transbordement de niveau régional et international, destiné à capter des flux croissants, notamment liés à l'élargissement du canal de Panama. Son extension s'inscrit dans le contexte de la transformation, en 2012, du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG), seul port autonome ultramarin, en Grand Port Maritime (GPM), dénommé Guadeloupe Port Caraïbes. Ce changement de statut découle de la mise en application aux ports d'outre-mer de la réforme portuaire engagée en France métropolitaine dès 2008³, notamment pour accroître la compétitivité des ports autonomes. L'évolution du système portuaire dans son environnement, et les enjeux écologiques, paysagers et socio-économiques qu'elle soulève (Desse, 1998) constituent l'objet d'étude que l'OHM Port Caraïbe a pour but d'observer et d'analyser à plusieurs échelles : l'agglomération de Pointe-à-Pitre (principal centre démographique et économique du département), le Petit Cul-de-Sac Marin, et l'archipel de la Guadeloupe⁴ dans son espace régional caribéen.

Nos travaux s'inscrivent donc dans la réflexion conduite autour de la compréhension, sur le temps long, des interactions de l'implantation portuaire avec son environnement, en lien avec les évolutions urbaines, foncières, économiques et sociales. Il s'agit notamment de contribuer à l'analyse des enjeux et des contraintes de l'agrandissement d'un port insulaire et de révéler les effets du développement portuaire sur son territoire, et réciproquement. Nous nous attachons plus spécifiquement ici à restituer les principales étapes d'extension du GPM, depuis les origines de la colonisation de la Guadeloupe en 1635, notamment par l'élaboration d'une cartographie diachronique. Au-delà des enjeux thématiques de la description de cette évolution, qu'ils soient géographiques ou historiques, cette étude pose également plusieurs questions méthodologiques concernant la

1. [<http://www.cnrs.fr/insee/outils/ohm.htm>].

2. Dispositif de Recherche Interdisciplinaire sur les Interactions Hommes-Milieus [www.driihm.fr/].

3. Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, transformant les Ports Autonomes métropolitains en Grands Ports Maritimes ; loi 2012-260 portant réforme de ports d'outre-mer relevant de l'État et son décret d'application n° 2012-1103 du 1^{er} octobre 2012.

4. L'archipel guadeloupéen se compose de deux îles principales, Grande-Terre (586,7 km²), Basse-Terre (847,8 km²), et de plusieurs dépendances : Marie-Galante (158 km²), Les Saintes (13 km²), La Désirade (21,4 km²).

nature des données à mobiliser pour cartographier l'évolution d'une emprise portuaire, la forme à leur donner pour en permettre une représentation intelligible et dynamique, et leurs modalités de gestion pour en assurer le partage, tant au sein des partenariats établis au sein de l'OHM Port Caraïbe, qu'en termes de diffusion auprès du grand public.

MÉTHODOLOGIE

L'étude repose sur la recherche et l'exploitation de ressources documentaires, notamment cartographiques et photographiques, pour restituer l'évolution du port de Pointe-à-Pitre.

Site d'étude : un port éclaté en cinq sites

À l'image de son archipel, le GPM de Guadeloupe est, depuis 1975, éclaté en cinq sites (figure 1). Le principal, Jarry (commune de Baie-Mahault), est une zone industrialo-portuaire qui accueille 97 % du trafic de marchandises de Guadeloupe Port Caraïbes (3,7 millions de tonnes en 2017). Pointe-à-Pitre, le port historique du Petit Cul-de-Sac Marin, a aujourd'hui été reconverti pour l'accueil de passagers et la maintenance des grands yachts. C'est aussi le cas du port de Basse-Terre, escale pour les croisières et point de départ de navettes vers les Saintes, mais qui assure également des trafics de fret. Le port de Folle-Anse, à Marie-Galante, permet l'approvisionnement de l'île ainsi que l'exportation des produits sucriers. Enfin, la marina de Bas-du-Fort, située sur les communes du Gosier et de Pointe-à-Pitre, fait partie des marinas les plus importantes de la Caraïbe⁵.

Recherche documentaire

La cartographie des emprises portuaires repose sur une recherche documentaire, réalisée notamment à partir de plusieurs bases de données en ligne et d'investigations dans les archives de la Guadeloupe (voir annexe). L'objectif était d'identifier les événements clés de l'évolution du port depuis l'époque coloniale et d'en restituer l'évolution spatiale.

Cette recherche se fonde en premier lieu sur la connaissance acquise par les auteurs de l'étude dans le cadre de leurs travaux sur l'aménagement histo-

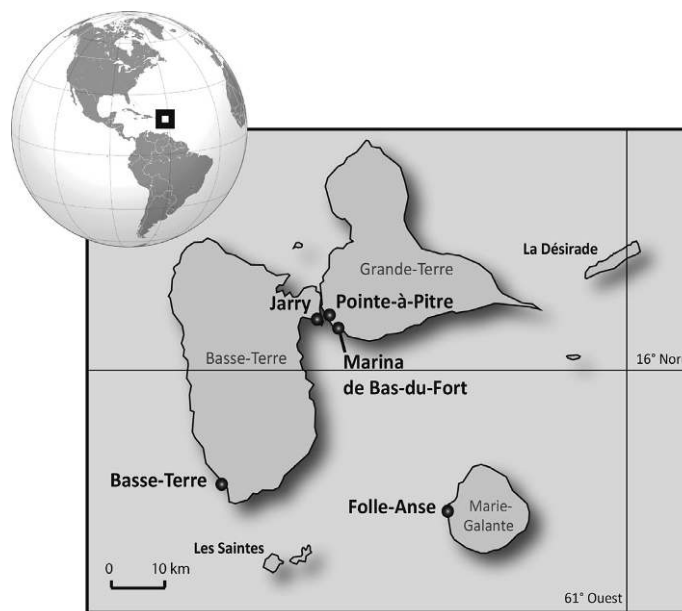


Figure 1 : Localisation des espaces portuaires de Guadeloupe Port Caraïbes
Locations of the port areas that make up Guadeloupe Port Caraïbes

rique du port de Pointe-à-Pitre (Guibert et Terral, sous presse), sur le rôle de ce port dans le transport maritime régional (Ranély Vergé-Dépré, 1999), ainsi que sur l'aire urbaine de Pointe-à-Pitre (Terral, 2013b). Elle est complétée par la littérature existante sur les différents sites qui composent le GPM.

Dans un second temps, les recherches ont porté sur les documents cartographiques et photographiques permettant de délimiter les emprises portuaires aux différentes périodes retenues, ainsi que l'iconographie pouvant en illustrer les évolutions. Les cartes marines du SHOM et les photographies aériennes verticales historiques de l'IGN constituent à cet égard des sources de première importance.

La documentation trouvée en ligne ne reflète pas pour l'instant l'intégralité des fonds conservés. Ainsi le fonds du XIX^e siècle du Service hydrographique de la Marine devrait être prochainement accessible à la Bibliothèque Nationale de France. De même, l'ouvrage de Guy Robert (1935), qui n'était pas consultable au moment de nos investigations, devrait fournir des compléments utiles sur l'état et les projets portuaires⁶. Enfin, il conviendra de compléter ces recherches par la consultation de la documentation déposée aux archives par le Port autonome. Suite à un incendie, il n'a malheureusement pas été possible

5. [<http://guadeloupe-portcaraibes.com/>].

6. Robert Guy, *Les travaux publics de la Guadeloupe*, Paris, Librairie Fournier, 1935, 294 p.

de consulter le fonds documentaire conservé dans les archives du GPM, qui constitue une source de première importance pour restituer l'évolution du port⁷.

Gestion des données

Toutes les couches d'information géographique produites – photographies aériennes orthorectifiées, emprises portuaires aux différentes dates – ont été archivées et cataloguées dans une infrastructure de données géographiques (tableau 1). L'utilisation de la norme européenne de catalogage (Inspire) permet d'assurer la diffusion et le partage des couches d'information géographique produites, tant au sein du réseau de partenaires scientifiques de l'OHM Port Caraïbe, qu'auprès du grand public⁸.

L'iconographie inventoriée a été cataloguée dans une photothèque développée par le Labex DRIIHM. Chaque image y est géoréférencée, décrite par un titre, un commentaire, et le nom de son auteur, tandis qu'un lien vers sa source dans les archives consultées est systématiquement fourni⁹.

Site	Couches d'information géographique
Pointe-à-Pitre	1 Multicouche vectorielle évolution de l'emprise portuaire (1775-2013) 9 Jeux de photographies aériennes rectifiées (1950, 1956, 1963, 1969, 1979, 1984, 1988c*, 1992, 1999c)
Basse-Terre	1 Multicouche vectorielle évolution de l'emprise portuaire (1950-2013) 7 Jeux de photographies aériennes rectifiées (1950, 1955, 1963, 1969, 1984, 1993c, 1999)
Marie-Galante	1 Multicouche évolution de l'emprise portuaire (1969-2013) 4 Jeux de photographies aériennes rectifiées (1969, 1982, 1988, 1993c)

Tableau 1 : Données sur le GPM Guadeloupe archivées dans Indigeo

*Les photographies dont la date est suivie d'un c sont en couleur.
Data on Guadeloupe port stored in the Indigeo Spatial data infrastructure

Cartographie des emprises portuaires

La documentation collectée a servi de base à la numérisation des emprises portuaires. Dans un premier temps, les meilleurs clichés¹⁰ disponibles au sein des missions aériennes recensées ont été géoréférencés sous QGIS¹¹, à partir des dalles de la BDOrtho® 2013 et, pour les clichés les plus anciens, de l'orthophotographie de 1950 produite par Karugéo¹².

La restitution de l'emprise portuaire s'est ensuite effectuée par photo-interprétation des clichés géoréférencés, les emprises récentes – plus aisées à valider sur le terrain – servant de base à la numérisation des plus anciennes. Le trait de côte Histolitt¹³ a servi de support de numérisation, de même qu'une couche de l'emprise portuaire éditée par la DEAL pour les limites portuaires dans les terres. Les emprises ainsi numérisées ont fait l'objet de corrections topologiques et de compléments attributaires (années, site, fonction) avant d'être cataloguées.

Le géoréférencement des cartes anciennes n'a pu être systématiquement réalisé, faute d'information sur leurs paramètres de projection et de points d'amers identifiables en nombre suffisant. Toutefois, grâce à certains plans de la ville de Pointe-à-Pitre, il a été possible de restituer l'état des emprises portuaires de 1775 et de 1840.

Les autres cartes anciennes identifiées sont parfois sommaires et ne reflètent pas forcément avec exactitude l'emprise portuaire. Elles restituent parfois tout autant l'état des infrastructures portuaires que les projets les concernant, ou l'imagination de leur auteur (Le Mao, 2015) ! De plus, autrefois les ports étaient étroitement imbriqués dans la ville, ce qui rend difficile la délimitation des emprises portuaires pour ces périodes plus anciennes. Enfin, les catastrophes naturelles survenues durant la période analysée (séismes de 1843 et 1897, cyclone de 1928) ont pu modifier la physionomie du port. Les cartes anciennes doivent donc être considérées avec du recul... mais peuvent documenter avec pertinence certaines périodes identifiées dans la chronologie.

10. Couverture exhaustive de la zone d'étude, faible couverture nuageuse, contrastes radiométriques, points d'amers en nombre suffisant.

11. Le géoréférencement a été effectué dans le système de référence usuel à la Guadeloupe EPSG 32620 (système géodésique W8884, ellipsoïde IAG-GRS 1980, projection UTM20 NORD).

12. Karugéo est l'IDG de la Guadeloupe. Elle est accessible par le lien suivant : [https://www.karugeo.fr/].

13. Version 2009 au 1/15 000, coéditée par le SHOM et l'IGN et accessible sur [https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/trait-de-cote-histolitt].



Vers une cartographie géohistorique dynamique de Port Caraïbes

Alors que les cartes fournissent une représentation généralement statique d'un territoire à un instant ou une date donnée (Wilson, 2001), la cartographie géohistorique s'intéresse aux interactions entre les dimensions géographiques et historiques (Grataloup, 2015) par des représentations spatio-temporelles. Trois domaines de recherche, généralement complémentaires et combinés, sont privilégiés (Knowles, 2000) : la recherche empirique sur l'histoire des sociétés humaines, des changements économiques et de l'évolution de l'usage du sol ; la visualisation des paysages anciens et de l'urbanisation dans le temps ; la création de sources de matériel géohistorique pour la recherche et/ou le grand public. De ce point de vue, la géomatique apporte une contribution essentielle pour la diffusion des données et la mutualisation de référentiels, qui favorisent les expertises croisées pour faire émerger de nouveaux questionnements scientifiques.

Une difficulté d'utilisation de l'information géographique vient cependant du fait que celle-ci intègre surtout deux composés – *attribut* et *localisation* – (Cunty et al., 2015), alors qu'il est également nécessaire d'avoir le composé *temps* pour restituer les évo-

lutions. Comme la plupart des logiciels ne prennent pas en compte ce composé, ou alors de manière très limitée (Gregory, 2002), divers moyens doivent être mis en place afin d'inclure la temporalité dans les cartes et les faire évoluer vers plus d'interactivité et de dynamisme : animations, vidéos, frises chronologiques, phases temporelles cycliques ou linéaires, à des pas de temps variés. Parmi l'offre disponible sur Internet (Caquard et Dimitrovas, 2017), nous avons opté pour l'application « Story Maps » proposée depuis 2012 par la société ESRI¹⁴, qui présente des fonctionnalités variées sous une forme ergonomique. Elle nous a permis de produire une cartographie animée à temps linéaire avec un enregistrement irrégulier, qui correspond aux principaux événements de l'évolution de l'emprise portuaire que nous avons identifiés. Chaque période retenue est décrite par une carte statique (carte ancienne notamment) ou animée (produite à partir des couches de l'évolution des emprises portuaires), complétée par un texte explicatif et illustré par de l'iconographie (figure 2). Les cartes narratives réalisées pour chaque site portuaire, sont accessibles librement¹⁵.

L'évolution de l'emprise portuaire de Pointe-à-Pitre ainsi répertoriée est présentée dans la partie suivante.

Accueil cartographie géo-historique



Evolution de l'emprise portuaire dans les environs de Pointe-à-Pitre entre la fin du XVIIIe siècle et

Fin du XVIIIe siècle

Les armateurs commencent à débarquer leurs marchandises dans la rade de Pointe-à-Pitre durant l'hivernage. Pointe-à-Pitre est alors un mouillage de sûreté, un refuge pendant la saison cyclonique où le mouillage dans la rade foraine de Basse-Terre est dangereux.

Carte : Plan géométrique du petit cul de sac de la Guadeloupe, 1686.
Source : FR ANOM.Aix-en-Provence (FR ANOM 08DFC16B) - Tous droits réservés.



Figure 2 : Capture d'écran de la cartographie narrative de Port Caraïbes

Screenshot of the Port Caraïbes story map

14. Environmental Systems Research Institute, [https://storymaps.arcgis.com/fr/].

15. À partir du site de l'OHM Port Caraïbe : [http://ohm-port-caraïbe.in2p3.fr/histoire]; ou bien du site de l'IUEM : [https://www-iuem.univ-brest.fr/wapps/geographics_LETG/geo_historik/].

UNE GÉOHISTOIRE PORTUAIRE DE LA GUADELOUPE

Un port multi-site

Le développement de l'agglomération de Pointe-à-Pitre¹⁶ (131 617 habitants en 2018, soit un tiers de la population du département), devenue capitale économique et dotée du port principal et de l'aéroport international, en fait le pôle majeur et central du système urbain insulaire, alors que l'agglomération de Basse-Terre¹⁷, capitale politique historique, ne compte que 35 138 habitants en 2018. Le maintien toutefois d'une activité portuaire à Basse-Terre et la présence d'autres équipements, y compris dans les petites îles, font l'originalité de l'archipel en ce domaine. Comme nous l'avons vu (figure 1), Guadeloupe Port Caraïbes exerce ses compétences sur cinq sites : les ports de Basse-Terre, Pointe-à-Pitre, Jarry, Folle Anse (à Marie-Galante) et le port de plaisance de Bas-du-Fort. Ces trois derniers équipements sont des structures récentes créées dans les années 1960-1970, contrairement aux ports de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre, dont l'origine remonte aux premiers siècles de la colonisation de la Guadeloupe.

L'histoire des aménagements portuaires à la Guadeloupe, telle que restituée dans la cartographie narrative en ligne, peut être divisée en quatre grandes périodes, synthétisées dans la figure 3 et commentées ci-dessous.

Rivalités régionales pour la primatie urbaine, l'importance du site (xvii^e siècle-1862)

Aux Petites Antilles, la liberté d'entreprendre a poussé les colons français à occuper en priorité la partie occidentale des îles Sous-le-Vent, au pied des mornes¹⁸ et des volcans, donc à l'abri des vents dominants. Les rades foraines de Basse-Terre (Guadeloupe) et de Saint-Pierre (Martinique), sur la côte caraïbe, ne réunissent toutefois pas les condi-

tions optimales au développement d'un port, car trop souvent exposées à la houle cyclonique (Guibert, 2013). En outre, ces deux villes fondées au début de la colonisation n'occupent pas une place centrale au sein de leur territoire respectif. Si bien que ces premiers établissements sont suivis de la création de villes nouvelles.

Le pouvoir colonial va alors privilégier un port situé dans une position centrale pour les facilités de commerce et un lieu sûr qui soit à l'abri des ouragans. C'est ainsi qu'est fondée en 1765 Pointe-à-Pitre (figure 3a), en dépit d'un site inhospitalier, la ville étant édifée sur une plaine marécageuse entourée de mornes.

L'implantation portuaire de Pointe-à-Pitre se localise au fond du Petit Cul-de-Sac Marin, entre les îles de Grande-Terre et de Basse-Terre, protégée par une rade intérieure et une rade foraine, ceinturée au sud par des îlets et un banc corallien (figure 3b). C'est donc un site abrité des vents du large et de la forte houle qui profite de bonnes conditions nautiques (Lasserre, 1961 ; Chardon, 1973 ; Ranély Vergé-Dépré, 2011). En 1766, la publication d'une ordonnance du Gouverneur Nolivos concernant la sûreté des bâtiments marchands oblige d'ailleurs les navires à hiverner à Pointe-à-Pitre ou aux Saintes, plutôt qu'à Basse-Terre, trop exposée aux houles cycloniques.

Avec le décollage économique de la Grande-Terre, lié au développement des cultures sucrières, un comptoir commercial s'établit dans la rade de Pointe-à-Pitre, près du Morne Renfermé. L'administration coloniale y organise une appropriation raisonnée de l'espace (tracé des rues et plans quadrillés) et investit dans la construction du port (accélération du remblaiement des marais, construction des premiers quais en bois). Par ses avantages comparatifs, que ce soit en termes de navigation maritime ou de centralité dans l'espace insulaire, Pointe-à-Pitre supprime l'ancienne capitale Basse-Terre dès la fin du xviii^e siècle (Pérotin-Dumon, 2000).

Le port à l'étroit dans la ville (1862-1965)

Les aménagements se poursuivent au cours du xix^e siècle, notamment après le séisme de 1843 – suivi d'un incendie – qui ravage complètement la ville. En 1862, le pouvoir colonial effectue des

16. Définie ici par les territoires des communes de Pointe-à-Pitre, des Abymes, de Baie-Mahault (qui constituent la Communauté d'agglomération Cap Excellence) et la commune touristique du Gosier, qui fait partie de la Communauté d'agglomération La Riviera du Levant.

17. S'étend sur les territoires des communes de Baillif, Basse-Terre, Gourbeyre et Saint-Claude.

18. Aux Antilles, on appelle « morne » toute forme de relief aux pentes raides.



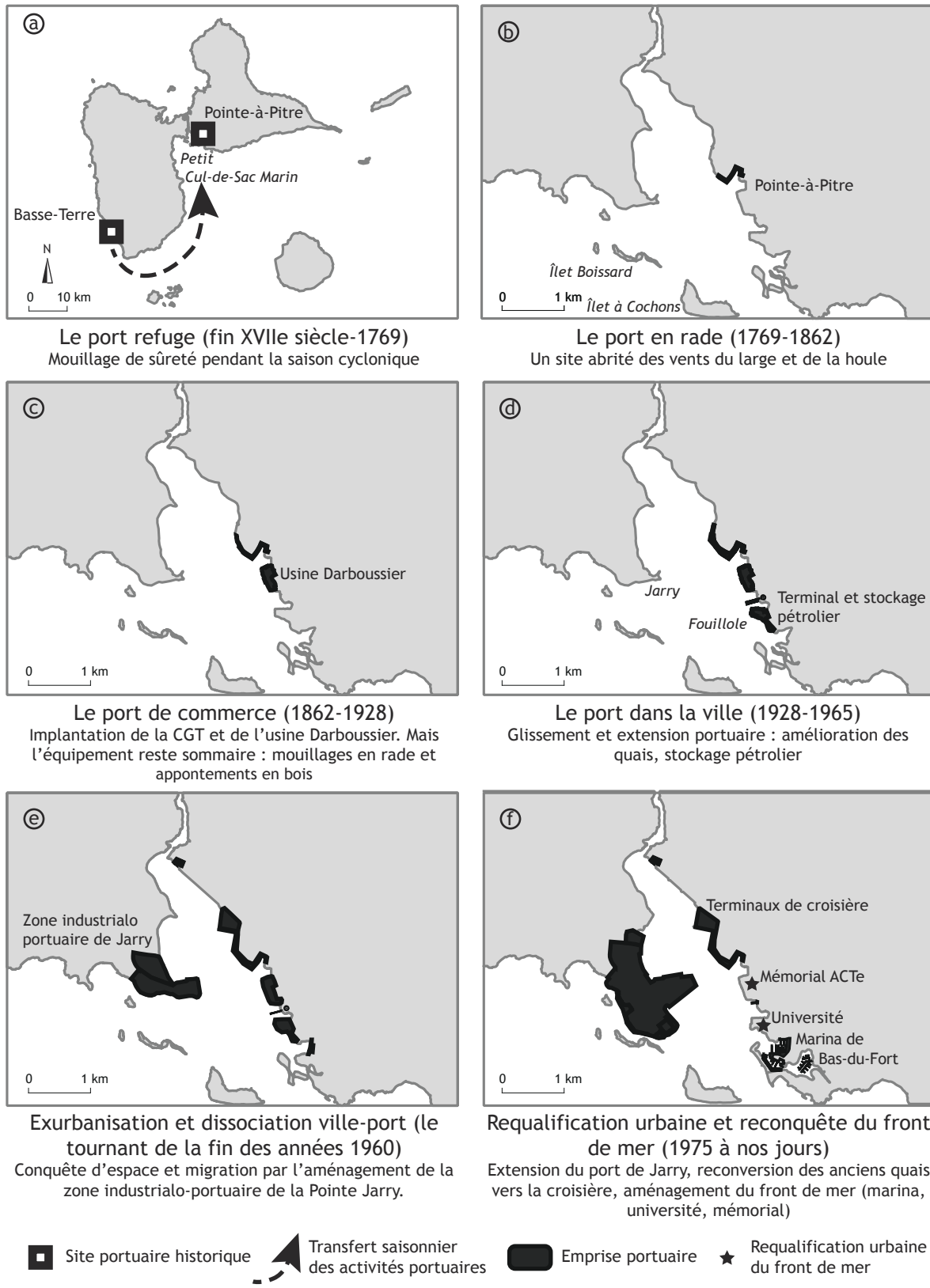


Figure 3 : Évolution de l'emprise portuaire à Pointe-à-Pitre/Jarry, 1769-2015
Development of the Pointe-à-Pitre/Jarry port area (1769-2015)

opérations de dragage afin de pouvoir accueillir les navires de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT) qui assurent une liaison entre Saint-Nazaire, les Antilles et l'Amérique centrale. À partir de 1869, l'implantation de l'usine à sucre Darboussier, la plus importante des Petites Antilles, appuie la position de Pointe-à-Pitre comme principal port commercial de l'archipel Guadeloupe (figure 3c). Enfin, l'ouverture du canal de Panama, en 1914, permet un remarquable accroissement du trafic maritime du port. Mais les équipements demeurent sommaires : les bateaux restent en rade et un système d'allèges assure la liaison navires/quais en bois. Ces équipements sont d'ailleurs détruits par le cyclone du 12 septembre 1928. Les exportations de sucre s'arrêtent durant un an, la reconstruction du port est alors indispensable au relèvement de l'économie guadeloupéenne.

Jusqu'aux années 1950, l'ancien port de Pointe-à-Pitre assure l'essentiel du trafic de marchandises de la Guadeloupe (Lasserre, 1961), laissant au port de Basse-Terre l'exportation des bananes, du fait de sa proximité des zones de production. Pour faire face à un tel trafic, le port de Pointe-à-Pitre a bénéficié d'aménagements successifs, depuis la rénovation des quais proches de la Darse, après le cyclone de 1928 et opérée dans le cadre des travaux du tricentenaire du rattachement de la Guadeloupe et de la Martinique à la France (1635-1935), jusqu'à l'implantation – au cours des années 1950-1970 – de huit autres quais en matériaux modernes (béton), la destruction de vieux hangars et l'agrandissement de la Gare maritime. Le port est alors étendu vers l'ouest, entre la Darse et la concession de la CGT. Au sud-est, les installations de stockage des produits pétroliers sont édifiées sur les flancs des mornes de la Pointe Fouillole (figure 3d).

Malgré ces aménagements, les quais de l'ancienne ville de Pointe-à-Pitre ne sont plus adaptés au trafic maritime. Au début des années 1960, le port apparaît vétuste et trop étroit pour un trafic de marchandises en constante augmentation : 467 500 tonnes ont été manipulées en 1960, contre 180 000 en 1938 (Lasserre, 1961). Mais le nombre de passagers embarqués et débarqués (9 958 en 1959) commence à décliner du fait de la concurrence de services aériens. La nécessité de regrouper les activités encombrantes au sein d'une même zone s'impose pour décongestionner les quais de l'ancienne ville

qui accueillent alors les paquebots, les cargos, mais aussi les canots de pêche et les navires de cabotage avec les îles de l'archipel (à la Darse).

Exurbanisation et dissociation ville-port (le tournant de la fin des années 1960)

Le dynamisme de Pointe-à-Pitre et de son port, les mutations socio-économiques provoquées par la départementalisation en 1946 et la croissance démographique, renforcent l'attraction de la région pointoise. Entre 1954 et 1967, la population de Pointe-à-Pitre et celle des communes voisines (Abymes, Baie-Mahault, Gosier) passe de 57 284 à 86 515 habitants (Terral et Sélise, 2018).

L'adoption, en 1958, d'un plan d'urbanisme directeur (PUD), puis d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU, 1971), permettent la réalisation de l'une des plus vastes opérations de rénovation urbaine jamais menée en France au cours de Trente Glorieuses (Sélise, 2010 ; Terral, 2013a), l'aménagement de nouvelles zones résidentielles sur la commune des Abymes et d'une zone industrialoportuaire sur la commune de Baie-Mahault (site de Jarry). Pointe-à-Pitre étant l'une des communes urbaines de France ayant l'une des assiettes territoriales les plus réduites (2,66 km² aujourd'hui), la Pointe Jarry, à 1 km à l'ouest de la ville, a été choisie (figure 3e) pour sa proximité, son éloignement des zones d'habitat, ses facilités d'accès par la mer et la route, et ses possibilités d'extension sur des terrains sans valeur agricole.

La création de la ZIP de Jarry présente de nombreux intérêts pour la Guadeloupe : stopper le développement anarchique des petites industries sur des terrains réservés à l'habitat ou présentant un intérêt touristique, réduire les importations de produits fabriqués en favorisant la création d'industries de production de matières pondéreuses, ou bien permettre l'implantation d'industries agro-alimentaires de transformation et de conditionnement des produits du sol. Il s'agit également de répondre à des besoins nouveaux tels que la création de centrales pour le stockage et le raffinement des hydrocarbures, pour le traitement des ordures ménagères, ou le développement de la consommation électrique. Ces activités industrielles doivent alimenter de nouveaux flux, nécessitant des quais spécialisés et plus profonds.



Les travaux commencent en 1965 et lors de sa mise en service, en 1969, le port de Jarry occupe une emprise de 50 ha (figure 3e). Deux faits marquants vont conforter sa position dans l'île, accentuant le déclin de la ville de Basse-Terre et de son port bananier : l'éruption de la Soufrière en 1976, qui a entraîné l'évacuation des habitants du sud de la Basse-Terre, et le choix de la CGM de conteneuriser intégralement les trafics avec la Métropole, effectif à partir de 1980, au profit du port de Jarry (Garrigue, 1980 ; Ranély Vergé-Dépré, 1997). Celui-ci est progressivement agrandi, à l'initiative du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG), établissement public de l'État qui, par décret du 1^{er} novembre 1975, a pris la succession du Département pour gérer les principales infrastructures de l'archipel (Sourisseau, 1980 ; CEGET, 1982).

Les lourds investissements réalisés au cours des dernières décennies par de multiples acteurs (État, collectivités territoriales, CCI de la Guadeloupe, FEDER, FSE) montrent que ceux-ci ne considèrent pas le port comme un simple support d'échanges et qu'ils souhaitent en faire un outil du développement économique de l'île. Le schéma directeur d'aménagement et de développement de juin 1984 prévoit ainsi de faire de Pointe-à-Pitre/Jarry un port de redistribution dans la Caraïbe de produits issus ou à destination des marchés européens. Outre la croissance de l'activité économique, l'objectif est de favoriser une meilleure insertion de la Guadeloupe dans son environnement régional. Dans le milieu des années 1980 commencent les travaux pour créer, dans l'enceinte du port, une Zone de Commerce International d'une superficie de 50 ha et bénéficiant d'un tarif douanier aménagé (Ranély Vergé-Dépré, 1999). Une partie de ces terrains a été gagnée sur la mer grâce aux matériaux issus du dragage en 1988 du « Banc sans Nom », une accumulation de sable qui gênait l'entrée de la darse de Jarry Nord. La ZCI comprend des entrepôts francs, un parc industriel et un complexe d'échanges et de communications affilié au réseau international des « World Trade Centers ». Mais son fonctionnement est éloigné des objectifs escomptés car les activités de transformation sont minoritaires par rapport aux services et les entreprises présentes sur le site travaillent peu pour l'exportation. Malgré certains atouts, comme la qualité des infrastructures ou la formation des hommes, le port de la Guadeloupe

(et son voisin de la Martinique) est peu compétitif en matière de coûts et de logistique par rapport à d'autres ports de la Caraïbe. Les conflits sociaux récurrents, avec les dockers et les planteurs de bananes, ébranlent la fiabilité de la plate-forme, notamment lors de la mise en place dans les années 1990 de la réforme de la manutention portuaire portant sur la mensualisation des dockers.

Les autorités portuaires et divers acteurs politiques et économiques n'ont pour autant pas perdu de vue l'objectif de développer les trafics de transbordement au port de Jarry. Ceux-ci ont représenté, en 2016, 31 % du trafic conteneurisé (65 663 EVP sur un total de 212 259 EVP). Dans la perspective de l'agrandissement des écluses du canal de Panama, et afin de pouvoir accueillir des navires de plus de 4 500 EVP, le projet d'entreprendre de nouveaux travaux est étudié dès 2009. Il est aujourd'hui porté par Guadeloupe Port Caraïbes, suite à la transformation, en 2012, du statut du PAG en GPM, dans le cadre de la réforme portuaire entreprise en France et en Outre-mer pour accroître la compétitivité des établissements relevant de l'État. Placé sous la tutelle du Ministre chargé des ports maritimes, le GPM est désormais administré par un conseil de surveillance (composé de représentants des collectivités territoriales, de ceux des personnels du port, de la CCI des Îles de Guadeloupe et de personnalités qualifiées de l'État) qui a pour mission de définir les orientations stratégiques du port, d'un directoire chargé de l'exécutif, d'un conseil de développement dont l'avis est consultatif, et d'un conseil de coordination interportuaire réunissant des représentants des ports maritimes de Guadeloupe, Martinique et de Guyane.

Le projet initié a pour ambition de créer un Port Nouvelle Génération, capable d'accueillir des navires de type overpanamax. Après la réalisation des études d'ingénierie et de prospective, à caractère économique, environnemental et technique, la consultation des opérateurs politiques, économiques et du grand public, puis l'obtention des diverses autorisations, une première phase des travaux a débuté en 2015. Des opérations de dragage et de balisage ont porté le tirant d'eau du chenal d'accès à 15 m. Il est prévu, à l'horizon 2021, d'agrandir d'une centaine de mètres le quai n° 12 de l'actuel terminal à conteneurs, grâce à la construction d'un terre-plein (d'une largeur de 45 m) gagné sur la mer. La future

infrastructure devrait pouvoir résister à des séismes et des ouragans majeurs, et aussi tenir compte de l'élévation du niveau de la mer liée au changement climatique. Un projet de construction d'un nouveau terminal, face à l'existant, mettant à profit la présence d'un haut-fond permettant de limiter les remblais nécessaires à l'aménagement d'un terre-plein de 25 ha, est également à l'étude. Face aux inquiétudes qu'ont fait naître ces projets en matière d'environnement, le GPM a dû s'engager dans un Plan de gestion des espaces naturels, nommé « Cáyoli », mot caraïbe qui désigne les herbiers. Le but est de réaliser des actions (suivi des paramètres environnementaux, mesures compensatoires, etc.) en faveur de la protection des milieux dans le Petit Cul-de-Sac-Marin, et plus particulièrement la mangrove, les récifs coralliens et les îlets (Guadeloupe Port Caraïbes, 2017). Des mesures d'accompagnement ont aussi été prises pour les marins-pêcheurs qui pouvaient être impactés sur leurs zones de pêche et par le nouveau tracé du chenal d'accès.

La zone portuaire de Jarry s'étend actuellement sur près de 150 ha et est équipée de 9 quais spécialisés et de 4 portiques (figure 4). La future extension, à l'horizon 2021, devrait porter cette emprise à plus de 161 ha. Elle dépasse donc de loin l'espace portuaire de Pointe-à-Pitre, qui n'occupe qu'une surface de l'ordre de 15 ha en 2013, après avoir dépassé les 20 ha dans les années 1960, puis avoir régressé du fait de la rétrocession à la ville de l'espace de Bergevin (transformé en gare routière) et, surtout, du terminal pétrolier de Fouillolle.

Requalification urbaine des anciens espaces portuaires (depuis 1975)

Les mutations du transport maritime, depuis l'ère industrielle et, plus récemment, depuis les années 1960, ont non seulement fait évoluer les infrastructures, mais aussi les relations ville-port. Comme d'autres ports antillais (San Juan, Fort-de-France), Pointe-à-Pitre a dû affronter la reconversion et l'extension très coûteuse de son site colonial déclassé par le commerce international.

Les choix d'aménagements et d'activités portuaires sont essentiels pour assoir la situation d'un port (à l'échelle locale, régionale et mondiale) au sein des réseaux de desserte et des marchés qui les alimentent (Foulquier, 2015). La création de la zone industrialoportuaire de Jarry a provoqué le déplacement des activités économiques traditionnellement implantées dans l'ancienne ville. Les anciens quais ont été convertis dans l'accueil de bateaux de croisière et la réparation des grands yachts, tandis qu'un port de plaisance de type marina a été aménagé dans le secteur de Bas-du-Fort dès le milieu des années 1970. Le trafic inter-îles, à l'étroit dans la vieille Darse, a été transféré à la Gare maritime internationale de Bergevin, inaugurée en 2002. Le centre économique de l'aire urbaine s'est déplacé de Pointe-à-Pitre vers le site de Jarry qui attire de plus en plus d'entrepreneurs et est devenu le nouveau centre économique de l'archipel (figure 3f et figure 5).

Alors qu'il existait traditionnellement une symbiose entre les éléments du système ville-port,

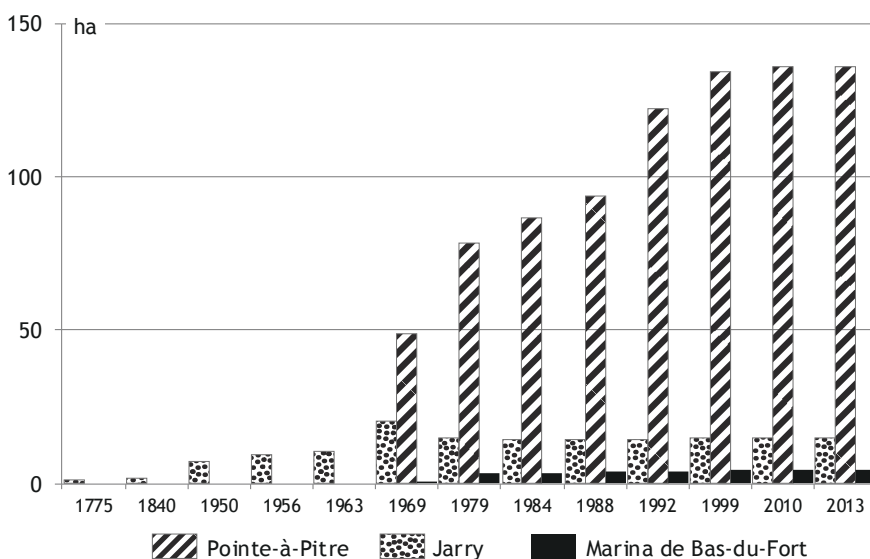


Figure 4 : Évolution quantitative de l'emprise portuaire du GPM
Quantitative development of the sea port area



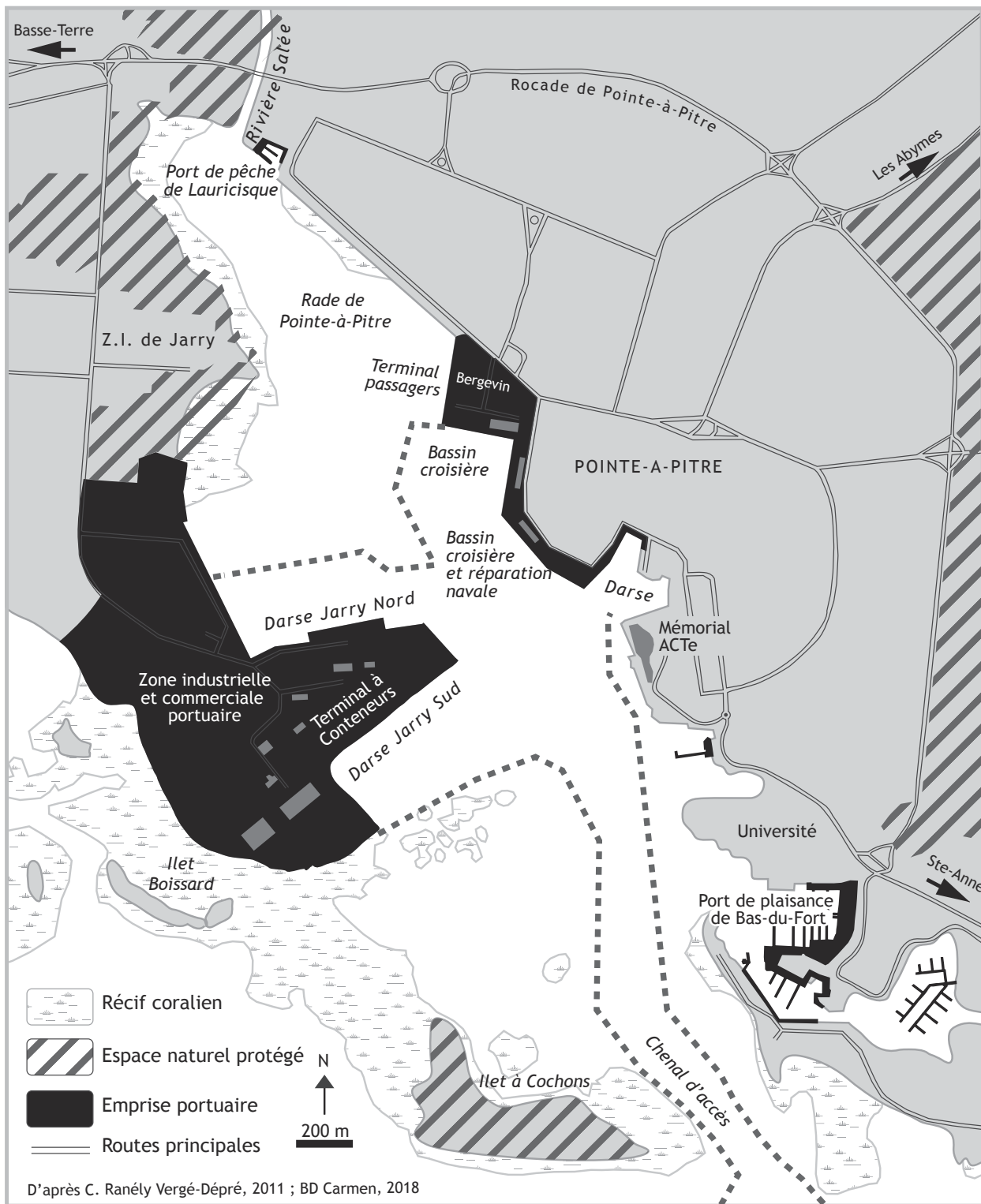


Figure 5 : La zone portuaire de Pointe-à-Pitre/Jarry
The Pointe-à-Pitre/Jarry port area

on assiste à un découplage qui se traduit par une dissociation spatiale, même si persiste entre eux une association fonctionnelle, caractérisée par un degré variable d'interdépendance socio-économique (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994 ; Ducruet, 2008 ; Prelorenzo et Rodrigues-Malta, 2011). Ainsi l'influence du port sur la ville reste tangible comme le montrent les aménagements piétonniers et commerciaux dans le centre-ville de Pointe-à-Pitre et à proximité des quais (centre Saint-John Perse, village artisanal Karuland), en lien avec le développement de l'activité de croisière. La signature, en 2010, d'une convention relative à l'interface ville-port vise à renforcer l'activité touristique, matérialisée notamment par l'inauguration, en 2013 et 2014, de deux terminaux de croisière modernes à Bergevin. Le port a ainsi accueilli 320 000 croisiéristes en 2017, soit trois fois plus qu'en 2008. L'arrivée des bateaux de la Route du Rhum (course transatlantique en solitaire qui a lieu tous les quatre ans) directement au centre-ville, avant leur accueil à la marina de Bas-du-Fort, est aussi l'un des symboles de la volonté de la ville de se réapproprier l'espace du front de mer. Cette manifestation attire des milliers de personnes, à l'initiative notamment de la Région Guadeloupe et du port. Par ailleurs, le transfert des activités portuaires et industrielles vers la zone de Jarry (stockage pétrolier de la pointe Fouillole) et la fermeture de certains établissements (usine sucrière Darboussier en 1981) ont libéré de vastes espaces fonciers. Bien situés sur le littoral de l'agglomération de Pointe-à-Pitre, ils ont donné lieu à des opérations de requalification urbaine, par l'implantation de l'Université des Antilles et de la Guyane (à la pointe Fouillole), dès le début des années 1980, puis, plus récemment, par la reconversion de l'usine Darboussier en un centre mémoriel de la traite et de l'esclavage, le Mémorial ACTe, inauguré en 2015 (figure 3f). Le port est à l'origine d'un vaste projet, Karukera Bay, qui prévoit l'aménagement de deux kilomètres de front de mer, entre le Mémorial ACTe et le quartier de Laurisque, avec un cheminement piétonnier bordé de commerces, bars, restaurants, activités de loisirs, etc. Les partenaires en présence (Guadeloupe Port Caraïbes, l'État, la Région, la ville de Pointe-à-Pitre, la Communauté d'agglomération Cap Excellence et la CCI) ont signé en avril 2018 un protocole de préfiguration du projet, qui les engage malgré certaines divergences.

Si une bonne part de ces opérations s'inscrit dans le mouvement global, et déjà ancien, de reconquête des fronts de mer dans de nombreuses villes portuaires qui misent ainsi sur leur tertiarisation et leur patrimonialisation (Chaline et Rodrigues-Malta, 1994 ; Desse, 2001 ; Marnot, 2015), les relations entre la ville et son port restent ambiguës. Le port est, en effet, encore très souvent un monde fermé (pour des raisons de sécurité, etc.) et les interactions ville-port dépendent de cette volonté d'ouverture réciproque.

CONCLUSION

Aux Antilles comme ailleurs, la création de terminaux à conteneurs et de postes spécialisés pour vracs a abouti à une dissociation physique avec les anciennes installations (Desse, 2005). Le port moderne s'est ainsi éloigné de la ville en recherchant les sites les plus facilement aménageables et offrant les meilleures facilités d'extension, soit en remblayant des marécages (San Juan, Kingston), soit en gagnant des terres-pleines sur l'espace marin (Bridgetown, Pointe-à-Pitre, Freeport), posant ainsi la question de leur acceptabilité dans les territoires dans lesquels ils s'insèrent. Alors que le port était jusqu'ici au centre du triptyque portuaire, et donc l'interface privilégiée entre un avant et un arrière-pays (Vigarié, 1979), il est souvent considéré comme un simple maillon intermédiaire, certes fondamental, dans la chaîne de transport (Prelorenzo et Rodrigues-Malta, 2011). De la fonction maritime, il a accédé aux fonctions commerciales, industrielles et logistiques. Pour les entreprises de transport maritime, c'est à terre que l'on peut réaliser les activités générant le plus de valeur ajoutée, au sein notamment de zones d'activités logistiques créées à l'intérieur ou à proximité des ports. Mis en concurrence, ces derniers doivent accroître leur compétitivité et leur attractivité pour se positionner dans des réseaux de plus en plus changeants, sélectifs et hiérarchisés. Le Bassin caraïbe est ainsi devenu un espace-relais sur les routes maritimes est-ouest et nord-sud et de nombreux ports ambitionnent de développer des activités liées au transbordement et à la redistribution de trafics conteneurisés (Chardon, 1984 ; McCalla, 2004 ; Ranély Vergé-Dépré, 2014). C'est dans ce contexte que s'inscrivent les ambitions d'extension du port de Pointe-à-Pitre/Jarry.

Mais, l'écart entre ces ambitions d'envergure régionale ou internationale et la construction de stratégies de développement local, se manifeste par différentes formes de divorce entre la ville et son port (Marnot, 2015) : divorce physique du fait de la rupture d'échelle induite par le gigantisme naval et industriel, des impacts qui en découlent sur l'environnement au détriment d'autres activités d'importance locale (comme la pêche) et de l'éloignement de certaines activités portuaires ; divorce économique qui en résulte par l'énormité des investissements réalisés au regard des emplois créés ; divorce institutionnel enfin, par le statut « extra-territorial » acquis par les organismes portuaires, notamment les GPM, à l'origine d'une certaine marginalisation des collectivités et des acteurs économiques locaux.

« De plus en plus éloigné et désincarné » (Marnot, 2015), le projet portuaire soulève ainsi de nombreuses questions dans ses relations avec son écosystème qui démontrent toute la pertinence d'une démarche d'observation telle que portée par un Observatoire Homme-Milieu. Les interactions entre la société et son milieu mettent en effet en jeu « des communautés diverses et parfois très éloignées les unes des autres par leurs pratiques, leurs raisonnements, leur vocabulaire » (Chenorkian, 2012). La démarche OHM se fonde alors sur le postulat que la description, l'analyse et la compréhension des systèmes complexes qui en découlent ne peuvent se concevoir que dans un cadre impliquant toutes les sciences de l'environnement pour favoriser l'émergence de « réflexions interdisciplinaires et d'hybridation des problématiques ». Ils ont de plus une vocation sociétale et de développement durable, notamment par la diffusion d'une information scientifique apte à contribuer à la réflexion sur l'action publique.

Ces vocations nécessitent par conséquent de s'appuyer sur l'édification de socles de connaissances structurées au sein de systèmes d'information, dans le double objectif d'archiver sur le long terme les résultats des multiples travaux scientifiques réalisés au sein d'un OHM et de les rendre accessibles à tous ses partenaires ainsi qu'au grand public. Le choix des sources de données, leur support d'archivage et de diffusion constituent de fait des questions centrales pour les OHM. La cartographie géohistorique peut offrir d'intéressantes perspectives à cet égard : par la constitution d'un corpus documentaire, sa restitution dans son contexte socio-économique, politique et environnemental, ainsi que par sa mise à disposition sous différentes formes (information géographique, photothèque, cartographie narrative), elle contribue à rendre accessible l'information scientifique à différents types de publics (institutionnels, économiques, scientifiques et citoyens). Même si le travail présenté dans cet article ne constitue qu'un premier jalon, amené à être enrichi à court et moyen termes, il contribue ainsi aux objectifs de diffusion publique de l'OHM Port Caraïbe, en fournissant des éléments de cadrage indispensables à l'observation de ce système portuaire, mais également par sa valeur éducative et patrimoniale.

Ainsi, au-delà de l'observation scientifique d'un système complexe, l'outil OHM pourrait constituer un forum d'échange et de médiation approprié autour de projets porteurs d'une telle conflictualité institutionnelle et territoriale. Sa création étant récente, et perçue semble-t-il avec méfiance par l'organisme portuaire, il est encore beaucoup trop tôt pour tirer des enseignements sur ce point. Mais il s'agit à n'en pas douter d'un enjeu essentiel de l'OHM Port Caraïbe.

Annexe : Bilan des sources photographiques et cartographiques utilisées

List of photographic and cartographic sources

Source	Information géographique	Iconographie	Conditions d'accès
Photographies aériennes IGN (Géoportail) [remonterletemps.ign.fr]	Pointe-à-Pitre : 1999, 1988, 1984, 1979, 1969, 1963, 1956 et 1950 Basse-Terre : 1999, 1993, 1984, 1969, 1963, 1955 et 1950 Marie-Galante : 1993, 1988, 1982 et 1969		En ligne, accès libre et gratuit. Demande spécifique pour utilisation à but non lucratif
Cartes marines [data.shom.fr]	Pointe-à-Pitre : 5 cartes (1867-1868) Marie-Galante : 1 carte (1869) Basse-Terre : 2 cartes (1867) Guadeloupe : 4 cartes (1759-1867)		En ligne. Données sous licence ouverte (Open Data)
Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM) [anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse] Base de données Ulysse rassemblant les documents numérisés de la cartothèque et de l'iconothèque de l'ANOM	Pointe-à-Pitre : 25 cartes de 1686 à 1869 Basse-Terre : 11 cartes de 1686 à 1872	Pointe-à-Pitre : 6 plans des quais de 1820 et 38 photographies de 1889 à 1955 Basse-Terre : 19 photographies de 1920 à 1950	En ligne, accès gratuit. Demande spécifique si diffusion.
Gallica [gallica.bnf.fr] Bibliothèque numérique de la Bibliothèque Nationale de France accessible par la plateforme ISIDORE	Pointe-à-Pitre : 8 cartes de 1741 à 1813 Basse-Terre : 6 cartes de 1667 à 1775 Marie-Galante : 7 cartes de 1667 à 1775	Pointe-à-Pitre : 4 photographies de 1913 Basse-Terre : 3 photographies de 1899 à 1922.	En ligne. Réutilisation non commerciale libre et gratuite.
Regards [www.regards.cnrs.fr] Bibliothèque numérique du centre d'information scientifique et technique de l'UMR CNRS Passages, accessible par la plateforme ISIDORE	Pointe-à-Pitre : 1 carte de 1980 Basse-Terre : 1 carte de 1980		En ligne, accès gratuit. Demande spécifique si diffusion.
MANIOC [www.manioc.org] Bibliothèque numérique pilotée par l'université des Antilles et co-pilotée par l'université de Guyane, accessible par la plateforme ISIDORE	Pointe-à-Pitre : 1 carte du XIX ^e siècle Basse-Terre : 1 carte du XIX ^e siècle	Pointe-à-Pitre : 11 images du XIX ^e siècle Basse-Terre : 4 images des XIX ^e et XX ^e siècles	En ligne. Diffusion autorisée dans le cadre d'utilisation à but non lucratif
MédiHAL [medihal.archives-ouvertes.fr] Archive ouverte du CNRS, fondée sur le dépôt volontaire par les scientifiques, qui permet notamment l'accès à des photographies		Pointe-à-Pitre : 1 photographie de 1971 Marie-Galante : 1 photographie de 1971	En ligne. Réutilisation sous licence Creative Commons
Archives départementales de la Guadeloupe	Pointe-à-Pitre : 11 cartes de 1773 à 1956 Basse-Terre : 3 cartes de 1686 à 1818 Marie-Galante : 3 cartes de 1764 à 1956	Pointe-à-Pitre : 3 illustrations de la fin du XIX ^e siècle Basse-Terre : 1 illustration de 1780	Formulaire de « Licence de réutilisation d'informations publiques détenues par les archives départementales de la Guadeloupe »
Bibliothèque de Pointe-à-Pitre		Pointe-à-Pitre : 37 photographies du XX ^e siècle (fond Pierret) Basse-Terre : 1 photographie du XX ^e siècle	Sur demande



Remerciements

Ce travail a bénéficié d'une aide de l'État gérée par l'Agence Nationale de la Recherche au titre du Labex DRIIHM, programme « Investissements d'avenir » portant la référence « ANR-11-LABX-0010 ».

Les auteurs remercient tout particulièrement les personnels des archives départementales de la Guadeloupe et de la bibliothèque municipale pour leur accueil et leur aide dans les recherches documentaires. Leurs remerciements s'adressent également à Anouk Robillard, animatrice de l'IDG Karugéo, pour son soutien et ses conseils, ainsi qu'à Jean-Sébastien Guibert, maître de conférences en histoire et archéologie à l'université des Antilles pour sa contribution à toute la partie concernant l'histoire moderne. Enfin, les auteurs tiennent à remercier les deux relecteurs anonymes dont les commentaires constructifs ont contribué à améliorer ce texte.

Bibliographie

- BRIGAND L. et al., 1991. *Les îles en Méditerranée : enjeux et perspectives*. Les Fascicules du Plan Bleu, Economica, Paris, Centre d'activités régionales du Plan bleu pour la Méditerranée, Sophia Antipolis, 98 p.
- CAQUARD S., DIMITROV S., 2017. Story Maps & Co. Un état de l'art de la cartographie des récits sur Internet, *Mappemonde*, n° 121, juillet 2017. [http://mappemonde.mgm.fr/121_as1/].
- CHALINE C., RODRIGUES-MALTA R. (dir.), 1994. *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan, 300 p.
- CENTRE D'ÉTUDES DE GÉOGRAPHIE TROPICALE (CEGET), CNRS, 1982. *Atlas des Départements d'Outre-Mer. La Guadeloupe*, Bordeaux, Talence, 36 planches.
- CHARDON J.-P., 1973. Le port de Pointe-à-Pitre. *Cahiers d'outre-mer*, n° 26, p. 54-86. [<https://doi.org/10.3406/caoum.1973.2646>].
- CHARDON J.-P., 1984. Géographie des transports maritimes et aériens du Bassin Caraïbéen. *Thèse de doctorat d'État en géographie*, Université de Bordeaux III, 3 tomes, 1 142 p.
- CHENORKIAN R., 2012. Les Observatoires Hommes-Milieu : un nouveau dispositif pour une approche intégrante des interactions environnements-sociétés et de leurs dynamiques, *Sud-Ouest Européen, Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, n° 33, p. 3-10. <https://doi.org/10.4000/soe.159>
- CUNTY C., MATHIAN H., 2017. Groupe Cartomouv. Les pratiques de cartographie animée pour représenter le changement, *Mappemonde*, n° 120, avril. [<http://mappemonde.mgm.fr/120as1/>].
- DESSE M., 1998. Le Grand Cul-de-Sac-Marin en Guadeloupe : un espace sensible en zone péri-urbaine et ses problèmes de gestion, in Mainet G. (dir.), *Actes des VII^e journées de géographie tropicale*, Nantes, Ouest Éditions, p. 493-503.
- DESSE M., 2001. Les fronts de mer : supports urbanistiques et touristiques en Guadeloupe et Martinique. *Terres d'Amérique*, n° 3, Karthala, Paris, p. 343-353.
- DESSE M., 2005. Les villes de la Caraïbe et la mer. *Études Caraïbéennes*, n° 2, Publibook Université, Paris, p. 51-67. [<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01174354>].
- DUCRUET C., 2005. Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, *Mappemonde*, n° 77, 1-2005. [<https://mappemonde-archives.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>].
- DUCRUET C., 2008. Typologie mondiale des relations ville-port, *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 417, DOI : 10.4000/cybergeo.17332.
- FOULQUIER É., 2015. Les géographies du transport maritime, in DEBOUDET P., MEUR-FEREC C., MOREL V. (dir.), *Géographies des mers et des océans*, Paris, Armand Colin, p. 67-90.
- GARRIGUE J., 1980. Les communications maritimes entre la France métropolitaine et les Départements d'Outre-Mer, rôle joué par la CGM, *Bulletin d'Information du CENAD-DOM*, n° 58, p. 5-14.
- GRATALOUP C., 2015. *Introduction à la géohistoire*, Armand Colin, Paris, 224 p.
- GREGORY I., 2002. *A place in history. A guide to Using GIS in Historical Research*. [<http://hds.essex.ac.uk/g2gp/gis/index.asp>].
- GUADELOUPE PORT CARAÏBES, 2017. *Rapport d'activités*, 32 p. [https://guadeloupe-portcaraibes.com/wp-content/uploads/2017/05/Rapport-Activité_2017_FR.pdf].
- GUIBERT J.-S., TERRAL R., (sous presse). D'un port à l'autre... *Histoire de l'aménagement portuaire de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) et ses conséquences spatiales (mi XVIII^e-XX^e siècle)*, PUR.
- GUIBERT J.-S., 2013. Des mouillages, des rades et des ports. Les mots et la chose portuaire : contribution à l'histoire maritime des Petites Antilles, *Revue d'histoire d'Outre-Mer*, n° 378-379, 1^{er} semestre 2013, p. 66-75.
- KNOWLES A.K., 2000. Historical GIS : The Spatial Turn, *Social Science History*, vol. 24, p. 451-470. [<https://doi.org/10.1017/S0145553200010269>].
- LASSERRE G., 1961. *La Guadeloupe. Étude géographique*, Bordeaux, UFI, thèse de doctorat ès-lettres, 2 tomes, 448 p. et 687 p.
- LE MAO C., 2015. *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne – XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 256 p.
- MARNOT B., 2015. *Les villes portuaires maritimes en France : XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 232 p.
- MCCALLA R.J., 2004. Hierarchical network structure as seen in container shipping liner services in the Caribbean Basin, *Belgeo*, 2004.4, p. 407-417. DOI : 10.4000/BEL-GEO.13474
- MOLES A.A., 1982. Nissonologie ou science des îles, *L'Espace géographique*, tome 11, n° 4, p. 281-289. [<https://doi.org/10.3406/spgeo.1982.3782>].

- PÉROTIN-DUMON A., 2000. *La ville aux îles, la ville dans l'île, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, 1650-1820*, Paris, Karthala, 990 p.
- POTTER R.B., 1993. Urbanization in the Caribbean and Trends of Global Convergence-Divergence, *The Geographical Journal*, vol. 159, n° 1, p. 1-21. [<https://doi.org/10.2307/3451485>].
- PRELORENZO C., RODRIGUES MALTA R., 2011. La ville portuaire, un nouveau regard. Évolutions et mutations, *Rives méditerranéennes*, n° 39, p. 13-22. DOI : 10.4000/rives.4036.
- RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C., 1997. Quinze années de conteneurisation des trafics maritimes aux Antilles françaises : éléments d'un bilan, *Cahiers d'Outre-mer*, n° 198, p. 151-170. [<https://doi.org/10.3406/caoum.1997.3647>].
- RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C., 1999. Les Antilles françaises en transition : de la relation privilégiée franco-française à l'ouverture internationale. Essai d'une géographie des transports. Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 362 p. (Thèse de doctorat en géographie, Université de Bordeaux III).
- RANÉLY VERGÉ-DEPRÉ C., 2011. Le port de Pointe-à-Pitre/Jarry (Guadeloupe), in *Atlas Caraïbe électronique*, Association de Recherche et d'Études sur la Caraïbe (AREC). [<https://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr/fr/>].
- RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C., 2014. Le Bassin caraïbe, carrefour maritime entre Atlantique et Pacifique, in WACKERMANN G. (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Paris, Ellipses, p. 255-266.
- RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ C., 2017. *Transports et territoires insulaires, approche géographique*, mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Savoie Mont Blanc, 15 septembre 2017, vol. 1 : 233 p. ; vol. 2 : 393 p.
- SÉLISE M., 2010. *La dynamique comparée de quatre villes principales des Petites Antilles : les exemples de Fort-de-France (Martinique), Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), Castries (Sainte-Lucie) et Roseau (Dominique)*, thèse de doctorat, Université des Antilles et de la Guyane, 486 p.
- SOURISSEAU J., 1980. Le Port Autonome de la Guadeloupe, *Bulletin d'Information du CENADDOM*, n° 58, p. 31-36.
- TERRAL R., 2013a. La rénovation urbaine aux Antilles françaises : Pointe-à-Pitre, le virage vers la modernité (1958-1988), in PINON P. (dir.), *Comprendre les paysages urbains*, Éditions du CTHS, p. 137-146. cths.fr/ed/edition.php?id=6671.
- TERRAL R., 2013b. *La rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre du départ de Félix Eboué (1938) à la fermeture de l'usine Darboussier (1981)*, Thèse de doctorat en histoire, Université des Antilles et de la Guyane, 723 p.
- TERRAL R., SÉLISE M., 2018. « Dynamiques urbaines communes et spécificités des villes des Antilles françaises (Guadeloupe, Martinique) des origines de la colonisation (1635) à nos jours », *Études caribéennes* [En ligne], 39-40 | avril-août, mis en ligne le 15 juillet 2018, DOI : 10.4000/etudes-caribeennes.12811.
- VIGARIÉ A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 496 p.
- WILSON A., 2001. Sydney Timemap : Integrating Historical Resources Using GIS. *History and Computing*, vol. 13, p. 45-69. [<https://doi.org/10.3366/hac.2001.13.1.45>].

