

Se divertir, échanger, circuler dans le port. Comprendre le statut des ports contemporains vis-à-vis de la ville à partir des pratiques sociales interstitielles des habitants-es

Marie Lécuyer, doctorante contractuelle en géographie

Unité ART-Dev (Acteurs, Ressources, Territoires dans le Développement) – Université Montpellier 3 Paul Valéry

En Europe, les ports de commerce contemporains occupent des territoires aussi vastes que Paris *intra-muros* [Vigarié, 1979]. Ces territoires constituent en soi un interstice spatial, à l'interface entre la ville portuaire et le milieu fluvial ou marin. L'étude spatiale fine de ces ports montre qu'il ne s'agit pas uniquement de territoires fonctionnalistes. Bien que les activités industrialo-portuaires dominent par leur emprise spatiale et économique, on remarque que des pratiques anciennes se jouent sur ces territoires : loisirs (pêche, chasse, observation des bateaux, etc.), sociabilités (cafés, foyers), création artistique, trafics, détournements informels (courses de voiture, vols de cargaison, etc.). Ces pratiques sont souvent le fait des travailleurs-euses portuaires, plus généralement des habitants-es de la ville. Elles se développent dans les interstices internes aux territoires portuaires et à la frontière avec la ville : quais désaffectés, friches industrielles, routes peu fréquentées, etc. Ces espaces interstitiels investis par les habitants-es existent à la faveur des phases successives d'expansion portuaire, de l'abandon de routes commerciales et du changement d'usage de terrains, d'entrepôts, etc.

Suite au 11 septembre 2001, les territoires portuaires se sont progressivement fermés à la ville et au milieu naturel terrestre : adoption du Code international pour la sûreté des navires et installations portuaires (ISPS), construction de barrières et murs, vidéosurveillance, contrôle des travailleurs-euses aux points d'entrée et interdiction d'accès au public. Dans ce contexte de clôture, je fais l'hypothèse suivante : le maintien d'interstices, supports de pratiques sociales, signale que les habitants-es des villes portuaires perçoivent le port comme un prolongement de l'espace de vie urbain. On observe deux dynamiques contradictoires : les acteurs portuaires (État, opérateurs privés concessionnaires) cherchent la maximisation de l'espace pour le profit économique [Lavaud & Berry, 2019], tandis que les habitants-es défendent leurs pratiques socialement situées, masculines ou relativement mixtes. Le rapport de force actuel en faveur des acteurs portuaires [Slack, 2007] menace les pratiques interstitielles dans ces ports.

A partir de deux cas nord-européens, Le Havre (France, 235 000 habitants) et Felixstowe (Royaume-Uni, 29 000 habitants), nous analyserons les ressorts des conflits opposant habitants et acteurs portuaires autour des interstices. Cette étude de géographie sociale, à partir d'une enquête qualitative, documentera un aspect des conflits portuaires moins connu que les conflits environnementaux, nuisances industrielles et captations foncières [Beuret & Cadoret, 2014]. La proposition s'inscrit dans l'axe 2, en portant l'attention sur les pratiques. Ce faisant, nous réinterrogerons le statut mouvant des ports européens, entre espace urbain et productif.

Avec cette proposition, je souhaite vivement participer au colloque *Espaces à saisir*.

Bibliographie

- BERRY-CHIKHAOUI Isabelle et Valérie LAVAUD-LETILLEUL, « Les politiques publiques contre le territoire. Lire la zone industrialo-portuaire de Fos au croisement de la géographie sociale et de la géographie radicale », dans Geneviève Cortès et alii, *Action publique, dynamiques sociales et pauvreté. La territorialisation en débats*, Montpellier, Presses Universitaires de La Méditerranée, 2019, p. 59-80.
- BEURET Jean-Eudes et Anne CADORET, « De l'analyse des conflits à l'étude des systèmes conflictuels : l'exemple des conflits environnementaux et territoriaux dans les trois plus grands ports maritimes français (Marseille-Fos, Le Havre et Dunkerque) », *Géographie, économie, société*, 16/2, juillet 2014, p. 207-231.
- SLACK Brian, « The terminalisation of seaports », dans James Wang et alii, *Port, cities and global supply chains*, Aldershot, Ashgate Publishing, 2007, p. 41-50.
- VIGARIE André, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.