Norois

Environnement, aménagement, société

242 | 2017

**Espace fluvial, ancrage territorial, travail collaboratif,
réseau**

Michel Coutelle (coord.), *L'agriculture en Charente-Maritime au XX^e siècle : Guide et jalons pour la recherche*

2016, La Crèche, Geste Éditions/Fondation Xavier-Bernard, 519 p.

Jean Renard

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/6062>

DOI : 10.4000/norois.6062

ISBN : 978-2-7535-5895-3

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 22 juin 2017

Pagination : 97-98

ISBN : 978-2-7535-5893-9

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Jean Renard, « Michel Coutelle (coord.), *L'agriculture en Charente-Maritime au XX^e siècle : Guide et jalons pour la recherche* », *Norois* [En ligne], 242 | 2017, mis en ligne le 22 juin 2017, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/norois/6062> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.6062>

COMPTES RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

Michel COUTELLE (coord.), 2016. *L'agriculture en Charente-Maritime au xx^e siècle : Guide et jalons pour la recherche*, La Crèche, Geste Éditions/Fondation Xavier-Bernard, 519 p.

Avec la parution du volume sur la Charente-Maritime s'achève le projet porté par Michel Coutelle, ancien directeur de la chambre régionale d'agriculture, de décrire pour les quatre départements de la région Charentes-Poitou les évolutions de l'agriculture au long du dernier siècle. C'est le volume le plus abouti.

Ces publications très précieuses sont dues à l'Association pour l'histoire de l'agriculture en France au xx^e siècle, émanation de l'Académie d'agriculture de France (AAF), créée en 1995 à l'initiative de Michel Cointat, ancien ministre de l'agriculture. Elles ont bénéficié de l'aide financière de la fondation Xavier Bernard.

Nous avons naguère rendu compte pour la revue *Norois* (n° 226, 2013) de l'ouvrage sur la Charente. Ce dernier volume sur le département voisin est encore plus riche et utile. Il est l'œuvre d'une équipe pluridisciplinaire d'une vingtaine de personnes, universitaires, praticiens et acteurs du développement local. Comme les volumes précédents de la collection il comporte un guide de près de 80 pages des ressources documentaires avec les lieux de consultation, et une importante bibliographie, ce qui est une mine pour les chercheurs.

La présentation géographique et historique de la diversité des territoires et pays du département, ainsi que des évolutions des principales productions constitue la première partie. L'ouvrage s'attache ensuite et principalement aux questions du vignoble du

Cognaçais, du pineau des Charentes et du vignoble des îles, aux mutations des marais maritimes, à la description des terroirs des îles d'Oléron et de Ré, aux problèmes de l'eau et de sa gestion, à l'économie laitière, et aux espaces voués aux céréales.

Témoignages d'acteurs et études de cas ponctuent les développements, notamment l'essor des coopératives, ces dernières étant précocement mises en place grâce à quelques pionniers. Les « outils du progrès » selon la définition retenue sont également inventoriés : formations professionnelles, innovations,

rôle des stations Inra et des conseillers agricoles. Les portraits de quelques responsables de l'agriculture du département ainsi que de politiques sont particulièrement bienvenus et éclairent les choix opérés.

On ne peut que recommander cet ouvrage, qui est autant, voire plus, un guide de recherche qu'une analyse des évolutions de l'agriculture d'un département sur un siècle, et souhaiter qu'en d'autres départements l'initiative soit reprise.

Jean RENARD

« Carthagène Veracruz, villes-ports dans la mondialisation », *Villes en parallèle* n° 47-48, 2013, sous la direction de Carmen BERNARDEZ, Galia et Guy BURGEL, Louise NOËLLE, Pedro C. SONDEREGUER.

La revue *Villes en parallèle*, dirigé par Galia et Guy Burgel, propose dans sa dernière livraison un regard sur la ville port, latino-américaine en l'occurrence. Depuis 1978, à raison d'un numéro par an en moyenne, *Villes en parallèle* se fait l'écho des questions soulevées par les mutations des espaces urbains à travers le monde : la ville comme espace social, les approches marxistes en géographie urbaine, le logement des pauvres, dans les années 1980, puis, plus tard, la ville soviétique d'avant la Perestroïka, l'environnement en ville, l'émergence de Téhéran comme métropole ou la ville au Gabon. Le présent volume rassemble en 492 pages une vingtaine de contributions en espagnol, qui disposent toutefois chacune d'un résumé long en français. Les auteurs, latino-américains pour la plupart, sont architectes dans leur immense majorité. Ce constat rappelle le poids très relatif de la géographie comme discipline académique dans cette partie du monde, où ce sont surtout les architectes, voire les juristes, qui, ici, se consacrent aux sciences du territoire. Dans ce numéro, les villes de Carthagène et de Veracruz se donnent à voir. Chaque contribution propose de nombreuses illustrations, parmi lesquelles une iconographie ancienne importante (plans, gravures, peintures, photographies), qui aurait mérité une meilleure qualité de publication.

Une très belle introduction brosse le portrait de cette région caraïbe et introduit de manière

particulièrement efficace les enjeux : « On sauvegarde plus des bâtiments qu'un environnement urbain, des usages touristiques que des pratiques résidentielles » (p. 18). Tout est dit ou presque !

Le volume se décompose en trois parties. La première s'attache à replacer le rôle de la ville portuaire dans l'ensemble caribéen. Bien sûr les questions du transport maritime globalisé et de l'agrandissement du canal de Panama composent un contexte de mutations. La pensée urbaine doit replacer la ville qui dispose d'un port au cœur d'une réflexion nécessairement menée sur des espaces plus vastes, dans une « matérialité » dédiées aux emprises logistiques. Dans un premier papier sur Carthagène, Pedro Sonderéguer interroge cette articulation entre les opportunités proposées par la situation, liées à des logiques globales et leur transposition dans la politique locale d'aménagement, en s'appuyant notamment sur l'exemple de port Mariel à Cuba, devenu un hub conteneurisé à la faveur de l'ouverture du pays sur le monde. Suivent une série d'articles à caractère plus historique où l'on rappelle, comme dans celui de Monica Cejudo, que la ville portuaire caribéenne participe d'abord d'un système d'échanges entre nouveau et ancien monde. On y importe des modèles européens d'aménagement, via la figure de l'ingénieur militaire et l'édification de fortifications. Cet héritage nourrit désormais un processus de patrimonialisation, à l'instar du centre historique

de Carthagène, classé par l'Unesco. Deux articles consacrés au XIX^e siècle complètent cette première partie. Dans son ouvrage sur les ports de commerce français à cette époque¹, Bruno Marnot souligne l'importance de ce grand siècle dans la construction d'un espace mondialisé certes, mais rappelle surtout les immenses difficultés d'adaptation rencontrées par ces gros bourgs de bord de mer amenés à devenir des villes, sous le flot de plus en plus massif des hommes et des biens. Au contact de ce monde en passe d'être global, la ville portuaire en reçoit toutes les influences que ce soient les maladies qui, au XIX^e siècle, font partie de « l'identité de la ville de Veracruz » (José Ronzón) ou la modernité libérale qui engagent de profondes transformations urbaines pour assainir et organiser la ville confrontée à la croissance (Silvia Arango, Jose Ronzon). Deux courts entretiens avec Guy Burgel et Marcel Roncayolo viennent clore cette partie. Le premier revient sur l'histoire du système de villes latino-américain, le second sur la spécificité des relations entre ville et port en s'appuyant sur le cas de Marseille en particulier. Intéressant mais court. On reste sur sa faim.

La seconde partie ressert la focale sur l'urbain : Veracruz, vue par les voyageurs depuis le XVI^e siècle (Maria Segara Lagunes); le paysage urbain comme expression des inégalités socio-économiques à Carthagène, considérées à travers le récit historique et le parcours en ville plutôt que par le chiffre et l'enquête de terrain (Beatriz Garcia Moreno); une analyse historique du tracé urbain de Veracruz à partir de sa quatrième refondation en 1599 (Manuel Sanchez de Carmona). Dans un papier de Fernando Winfield, on prend connaissance de l'aventure de ces paysans français venus sur les côtes mexicaines au début du XIX^e pour y cultiver le café et la vanille. Au registre des influences venues d'ailleurs, deux contributions reviennent sur l'empreinte culturelle africaine sur la construction identitaire caribéenne, non seulement dans la tradition musicale (Julio de la Hoz O'Byrne), mais également dans l'organisation sociétale (Oscar Castillo Castro), à partir du cas de Carthagène.

La dernière partie développe des considérations plus architecturales, en convoquant le concept de modernité à travers la nécessaire articulation entre conservation patrimoniale et développement

urbain. Ramón Gutiérrez, architecte argentin, a participé à la procédure de classement à l'Unesco de Carthagène. Il revient en 17 étapes sur ce processus de décision, commençant par décrire la succession de plans d'urbanisme qui guide le développement de Carthagène au XX^e siècle. Viennent ensuite une série de textes sur les architectes qui ont marqué l'histoire de l'urbanisation de Veracruz. Les deux derniers articles, consacrés au rapport contemporain à l'environnement de la ville de Carthagène (Rafael Vergara) et du port de Veracruz (Maria Bernárdez de la Granja) bouclent un numéro largement porté par des approches historiques. La modernité dont il est dès lors question repose sur l'urgence d'une prise en compte efficace de l'empreinte urbaine. Rafaël Vergara pointe les dégâts causés, notamment sur les espaces de mangroves, par un développement urbain et touristique hors de contrôle, il met en défaut la planification et de là, le poids des inégalités sociales et de l'informalité qui en découlent. Maria Bernardez de la Granja, décrit le long processus, parfois chaotique qui mène à l'aménagement portuaire. Elle aurait cependant peut-être pu interroger davantage le bien-fondé de ce perpétuel durcissement du littoral portuaire, cette inflation infrastructurelle légitimée à la fois par la croissance des flux et des besoins et par l'économie de la massification. Certes, la ville portuaire, qu'elle soit sud-américaine ou non, est née de la mondialisation, mais ne doit-elle pas désormais en retour faire naître au monde un nouveau modèle, moins prédateur en termes d'environnement littoral ?

Ce volume intéressera donc en premier lieu les américanistes mais également les maritimistes à la recherche d'études de cas urbano-portuaires. La variété des approches, tant sur le plan des thèmes abordés que des temporalités concernées, laisse un sentiment ambivalent : l'intérêt de la diversité, l'inconvénient de l'hétérogénéité. Au final, on regrettera principalement le manque de regard analytique et critique porté sur l'objet même de ce numéro : la ville portuaire, dont on admet facilement le rôle structurant dans le territoire sans pour autant en livrer l'entière et juste mesure. Il ne suffit pas d'un port au bord d'une ville pour produire une ville portuaire. Dans les deux cas concernés par ce numéro, l'idée aurait pu être creusée davantage.

1. Bruno Marnot, Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 592 p.