

Étude historique sur le potentiel archéologique sous-marin de la rade de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)

Jean-Sébastien Guibert

Doctorant Laboratoire AIHP Géode EA 929, Université des Antilles et de la Guyane

Cette étude, financée par le Port Autonome de la Guadeloupe, est le résultat d'un partenariat initié par le DRASSM entre ce premier et le laboratoire AIHP-GÉODE EA 929 de l'Université des Antilles et de la Guyane. Il s'inscrit dans les objectifs d'aménagement du Port Autonome de la Guadeloupe et s'inscrit en amont d'une éventuelle intervention d'archéologie préventive.

Définition

Le potentiel patrimonial sous-marin a été défini comme la possible présence de vestiges archéologiques reflétant la fréquentation maritime d'avant la fin du XIXe siècle. L'accent a donc porté sur l'étude des événements maritimes à l'origine de pertes, d'échouages ou de naufrages. Pour la période amérindienne, le potentiel patrimonial de l'occupation littorale a été envisagé en collaboration avec le SRA de la DRAC Guadeloupe.

Méthode

Évaluer le potentiel archéologique sous-marin de la rade de Pointe-à-Pitre revient à s'interroger sur la fréquentation maritime du port et sur la fréquence des événements maritimes qui ont marqué son histoire. Le peu d'études historiques récentes sur Pointe-à-Pitre (Kissoun, 2007) ou sur les risques maritimes aux Petites Antilles (Moreau, 1988) a conduit à un travail de dépouillement systématique de différents fonds d'archives et à un traitement critique des sources historiques permettant de distinguer un échouage d'un naufrage.

Pour évaluer des possibilités qu'un naufrage ait laissé des traces archéologiques trois facteurs ont été retenus : le type d'événement, la nature du lieu et les interventions de sauvetage.

Le croisement de ces différentes informations a donné lieu à la création d'un indice appelé indice de potentiel archéologique (Ipa). Il s'échelonne de - 3 à + 3. Plus cet indice est élevé plus le potentiel que cet accident maritime ait laissé des traces archéologiques est important. De - 3 à -1, le potentiel est nul. Ces informations ont été croisées avec les renseignements concernant le lieu indiqué dans les sources historiques. Si leur précision est relative, elles permettent de signaler des zones sensibles ainsi que des cibles potentielles.

Résultats

Entre la fin du XVIIe siècle et la fin du XIXe siècle, il a été recensé dans la zone de Pointe-à-Pitre 31 événements maritimes concernant 121 navires. L'étude des causes directes des pertes en mer fait apparaître la prégnance des risques climatiques sur les causes de perte en mer avec 91 pertes dues à des coups de vent ou des ouragans, le plus violent étant l'ouragan de 1776. Les autres accidents maritimes ont pour cause des erreurs de navigation liées à l'accès de la rade avec 9 mentions. La guerre maritime est à l'origine de la perte d'au minimum 5 navires. Les autres causes varient de l'abandon au mauvais affrètement des navires ou sont indéterminées. Ces observations ont-elles un impact sur le potentiel archéologique dans la zone : la mécanique du naufrage lors de ces événements provoque le plus souvent des échouages et non des naufrages en pleine eau (Figure 1). De fait, les opérations de récupérations ou de relèvement sont régulièrement mentionnées dans les sources.

Le traitement cartographique a mené à la mise en évidence de zones sensibles (Figure 2). La mise en œuvre d'une lecture critique des sources a permis de cibler 19 navires dont l'éventualité d'avoir laissé des traces archéologiques est réelle (Ipa supérieur à + 1). Cependant ces résultats

doivent être nuancés car presque toute la zone a fait l'objet de travaux d'aménagement portuaire, surtout depuis la seconde moitié du XIXe siècle.

Conclusion

Le potentiel archéologique est lié à l'ancienneté de la fréquentation maritime de la rade dès la période amérindienne puis au cours de la période coloniale (fin XVIIe – fin XIXe). Il est élevé surtout pour la période du XVIIIe siècle. L'histoire des naufrages dans la rade de Pointe-à-Pitre doit donc être analysée au regard des différentes périodes de fréquentation de la rade.

Du naufrage, objet historique, à l'épave, objet archéologique, il paraît évident de reconstruire les liens. C'est à travers cet objectif que les sciences historiques se sont mises au service de l'archéologie sous-marine dans le cadre de cette étude.

Orientations Bibliographiques

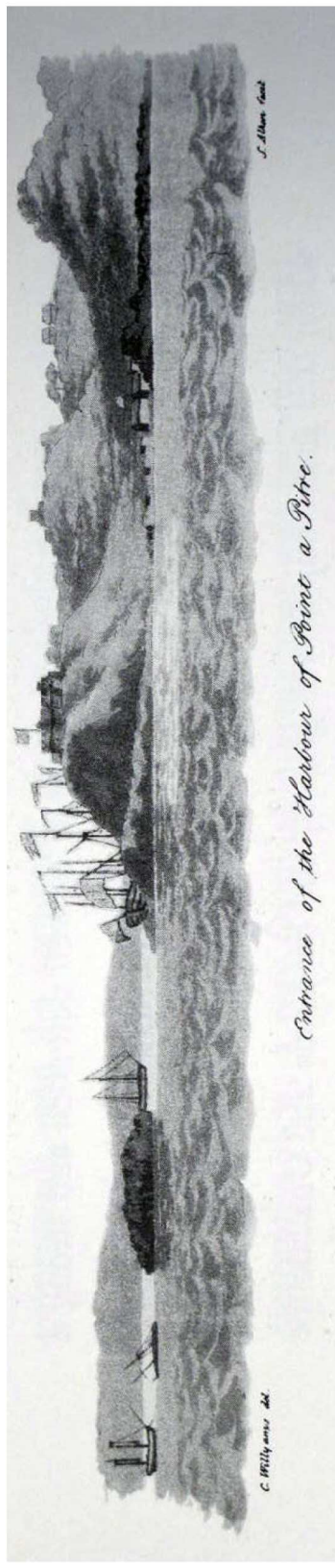
KISSOUN (Bruno), *Pointe-à-Pitre Urbanisme et architecture religieuse, publique et militaire XVIIIe-XIXe*, éd. Jasor, Pointe-à-Pitre, 2007, 262 p.

MOREAU (Jean-Pierre), *Guide des trésors archéologiques des Petites Antilles*, éd. J-P Moreau, Clamart, 1988, 276 p.

Références des illustrations :

Figure 1 : Vue de l'entrée de la rade de Pointe-à-Pitre en 1794 par Willyams Cooper, extrait de COOPER (Willyams), *An account of the campaign in the West Indies in the year 1794*, éd. Société d'Histoire de la Guadeloupe, Basse-Terre, 1990, p. 110.

Figure 2 : Carte de synthèse. Étude historique sur le potentiel archéologique sous-marin de la rade de Pointe-à-Pitre.



C. W. Kelly sculp. del.


Entrance of the Harbour of Point a Pitre.

J. A. M. G. G. G.

ABORDS DE POINTE-A-PITRE

Echelle 1 : 15 000

Légende

-  Sites amérindiens terrestres (Source Carte archéologique DRAC (SRA))
-  Accidents maritimes répertoriés en archives
Nombre de mentions
-  Dont accidents maritimes ayant un Indice de potentiel archéologique élevé (Ipa supérieur à +1)
Nombre de mentions
-  Accidents maritimes illustrés (cartes, plans ou dessins)

Fond de carte : Carte SHOM 7100 L, Abords de Pointe-à-Pitre, 1988, 1/15000 Cartographie : JS Guibert

