

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



De Saint-Martin à Pointe-à-Pitre : le développement portuaire de la Guadeloupe à travers l'administration du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768)

Jean-Sébastien Guibert

Numéro 157, septembre-décembre 2010

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1036830ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1036830ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Guibert, J.-S. (2010). De Saint-Martin à Pointe-à-Pitre : le développement portuaire de la Guadeloupe à travers l'administration du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768). *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (157), 3–18. <https://doi.org/10.7202/1036830ar>

De Saint-Martin à Pointe-à-Pitre : le développement portuaire de la Guadeloupe à travers l'administration du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768)¹

Jean-Sébastien GUIBERT

« *Je veux icy l'intérêt réciproque de la métropole et de la colonie.* »
Nolivos, ADG, C 5, 21/4/1765 n° 23, Isle de Saint-Martin.

Sous la plume d'un gouverneur d'une colonie ces quelques mots peuvent paraître iconoclastes, les raisons d'être des colonies étant encore au XVIII^e siècle dictées par les objectifs mercantilistes hérités du siècle de Louis XIV. Ces propos du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos à propos du projet de port franc de Saint-Martin résument pourtant assez bien une politique ambitieuse dont les objectifs remettent en cause les principes de l'*Exclusif*.

Parmi les instruments de celle-ci, le projet de port franc de Saint-Martin est peu connu au regard de l'empreinte que Nolivos a laissée dans l'espace de la colonie. Outre le fait que ce projet n'aboutit pas, il faut peut-être expliquer cet oubli parce qu'il s'inscrit en négatif du développement de la nouvelle ville de Pointe-à-Pitre. L'intérêt pour l'aménagement du territoire de la colonie dont Auguste Lacour se fait l'écho dans son *Histoire de la Guadeloupe*² est notamment indéniable dans le domaine

1. Cette communication est issue d'un mémoire de Master 2 s'intitulant « Le Gouverneur, la Guadeloupe et la mer L'espace maritime des Petites Antilles au milieu du XVIII^e siècle à travers l'administration du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768) ». Cette étude dirigée par Mme Danielle Bégot a été réalisée au cours de l'année universitaire 2007-2008 à l'Université des Antilles et de la Guyane.

2. LACOUR (Auguste), *Histoire de la Guadeloupe*, T. I, Basse-Terre, 1855, p. 303-315.

de l'espace maritime de la colonie : au fil de la correspondance de Nolivos l'espace littoral de la Guadeloupe fait l'objet d'une réflexion qui mène progressivement à l'avènement officiel du port du Morne-Renfermé bientôt appelé la Pointe-à-Pitre³.

Les gouvernements successifs de François Charles de Bourlamaque⁴ (1763-1764) et de Pierre Gédéon Comte de Nolivos⁵ (1765-1768) se situent à une période clé du processus de transfert urbain entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre analysé par Anne Pérotin-Dumon dans *La ville dans l'île La ville aux îles* entre le XVIIIe et le début du XIXe siècle⁶. Le traité de Paris qui scelle la paix entre les royaumes de France et d'Angleterre après la guerre de Sept Ans (1759-1763) modifie durablement les données géostratégiques dans l'espace atlantique : à l'échelle de l'Amérique, la Martinique et la Guadeloupe se retrouvent isolées par la perte du Canada ; à l'échelle des Antilles par la cession de la Dominique au Royaume d'Angleterre. D'autre part, l'autonomie relative de la Guadeloupe de la tutelle martiniquaise par la création de gouvernements séparés entre 1763 et 1768 suite à l'ordonnance du 19 février 1763 modifie les enjeux ouvrant la voie à la concurrence entre les deux îles. C'est à travers ces prismes qu'il faut analyser cette quête d'un port pour la colonie, aspect récurrent de la politique du gouverneur Nolivos, depuis le projet de port franc de Saint-Martin jusqu'au développement de Pointe-à-Pitre et de son port.

L'objectif de cette communication est d'analyser les réflexions qui sous-tendent cette évolution séculaire de transfert portuaire à l'aune du temps court de la politique d'un gouverneur, pendant laquelle la Guadeloupe et ses littoraux sont soumis à des enjeux de nature stratégique et économique.

Pourquoi le développement de la nouvelle ville remplace-t-il le projet de port franc de Saint-Martin ? Il faudra dans un premier temps décrire les aspects du projet de port franc de Saint-Martin, avant de suivre dans un second temps les réflexions de Nolivos sur l'aménagement portuaire de la Guadeloupe.

3. La carte présentée en Annexe récapitule les informations contenues dans cette communication.

4. Sans vouloir minimiser le rôle du premier, cette étude porte sur le gouvernement du second dont la période un peu plus étendue permet de voir se matérialiser les enjeux dans le territoire de la colonie. Pour le rôle de Bourlamaque voir KISSOUN (Bruno), « Les origines du port et de la ville de Pointe-à-Pitre Deux années cruciales : 1763-1764 L'œuvre du gouverneur Bourlamaque », dans *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 59, décembre 2005, p. 55-66.

5. Pierre Gédéon de Nolivos (1715-1795) est issu d'une famille de la noblesse béarnaise originaire de Sauveterre. Créole de Saint-Domingue Nolivos embrasse une carrière militaire dans la marine : enseigne, lieutenant puis capitaine de vaisseaux il est nommé brigadier puis aide général des logis à l'armée du Bas-Rhin en 1761. Cette carrière militaire brillante est consacrée en 1764 par sa nomination comme gouverneur de la Guadeloupe, charge qu'il exerce de mars 1765 à décembre 1768. Il est ensuite nommé gouverneur de Saint-Domingue de septembre 1769 à janvier 1772. Pour plus de détails voir DE CAUNA (Jacques), *L'Eldorado des Aquitains*, Biarritz, Atlantica, 1998, p. 85-87.

6. PÉROTIN-DUMON (Anne), *La ville aux îles, la ville dans l'île, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000, 990 p.

1. LE PROJET DE PORT FRANC À SAINT-MARTIN : CHRONIQUE D'UN ÉCHEC ANNONCÉ

Dès sa prise de fonction, Nolivos envisage de mettre en place un entrepôt à Saint-Martin reprenant un projet initialement envisagé par Bourlamaque puis repris par Descoudrelles⁷. Cette idée semble avoir obtenu l'assentiment oral du Duc de Choiseul comme Nolivos l'indique dans plusieurs lettres⁸ et s'inscrit dans les orientations de la politique économique coloniale du royaume de France ouvrant la voie à la mise en place de l'*Exclusif mitigé* autorisant ponctuellement le commerce avec les nations neutres ou étrangères par la mise en place de plusieurs ports francs notamment celui de Sainte-Lucie ou de Saint-Domingue⁹. En présentant ce projet à Choiseul, Nolivos pense aussi trouver un compromis entre différents acteurs dont les intérêts divergent : ceux du grand commerce métropolitain, ceux des colons de la Guadeloupe et ceux de l'administration coloniale. C'est dans ce but que Nolivos met en place dès son arrivée en Guadeloupe en avril 1765 une mission de reconnaissance dans les îles du nord confiée à deux négociants de Basse-Terre¹⁰.

Pourquoi ce projet est-il abandonné en novembre 1765 à Saint-Martin alors qu'il est repris deux ans plus tard à Sainte-Lucie et à Saint-Domingue ?

a. Des objectifs ambitieux

« Peut-être insistois-je trop M. le duc sur les avantages d'un projet dont vous seul m'avez tracé le plan mais dans la nécessité de nous débarrasser de nos sirops et taffias qui sont sans valeur pour la métropole et dans le besoin où nous sommes de nous fournir je ne vois point de moyen qui réponde avec moins d'inconvénient à ces deux objets. [...] »

Nolivos, ADG, C5, 26/4/1765 n° 33, Entrepôts de Saint-Martin.

Le projet de Nolivos est donc la mise en place d'un entrepôt à Saint-Martin appelé aussi dans les sources port franc et neutre, fréquenté aussi bien par le commerce étranger que par le commerce français et les caboteurs locaux. Les marchandises pouvant s'échanger y sont entreposées dans l'attente de leur exportation contre le paiement d'une taxe variant de 1 à 3 %. L'objectif principal de cet entrepôt est de proposer un débouché aux sirops et taffias produits dans les colonies qui n'intéressent pas le commerce européen dont le commerce américain est friand en échange

7. PARISIS (Denise et Henri), « Le siècle du sucre à Saint-Martin » dans BSHG n° 99, 1994, p. 65-67.

8. ADG, C 5, 29/3/1765 n° 12, Morues étrangères : « Vous jettates alors vues sur Sainte-Lucie et Saint-Martin pour former ces entrepôts. » ; C 5, 21/4/1765 n° 23, Isle de Saint-Martin ; C 5, 15/11/1765 n° 91, Matelots noirs et blancs.

9. TARRADE (Jean), *Le commerce colonial de France à la fin de l'Ancien Régime L'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, T I, Paris, Presse Universitaire de France, 1972, p. 287-302. *Le conseil royal de commerce se tenant en juillet 1767 confirme la création du port franc de Carénage à Sainte-Lucie, décidé depuis 1765.*

10. GUIBERT (Jean-Sébastien), « Sonder les côtes et sonder les esprits » dans BSHG n° 152, 2009, p. 15-29.

des produits spécifiques autorisés par le mémoire du 25 janvier 1765. Le port franc est donc le moyen de la mise en œuvre de la politique de *l'Exclusif mitigé*. Nolvos n'envisage pas moins le déplacement de l'entrepôt de Saint-Eustache vers celui prochainement créé de Saint-Martin de manière à concurrencer le commerce hollandais¹¹. Les conséquences directes de l'autorisation de ces échanges dans ce lieu neutre seraient la diminution du commerce de contrebande et l'arrêt de la fréquentation des eaux de la Guadeloupe par le commerce étranger, principalement anglais. L'objectif est donc de tenter d'encadrer la fréquentation interlope, argument non négligeable pour les ports de commerce métropolitains et pour l'administration centrale. L'autre conséquence en faveur du développement des colonies serait l'augmentation du cabotage entre les colonies françaises et l'île de Saint-Martin¹². L'objectif est donc de centraliser les échanges des Petites Antilles tout en éloignant le commerce anglais des colonies françaises. Autour de ces arguments principaux Nolvos greffe des intérêts secondaires pouvant peser lors de l'examen de son projet par le secrétaire d'État : il présente notamment l'entrepôt comme un débouché potentiel aux surplus des productions du royaume échangées aux colonies comme le vin, les liqueurs, les huiles ou encore le savon. L'intérieur des terres de Saint-Martin pourrait aussi bien servir de réserve à bestiaux que de nouvelles terres agricoles pour la culture du coton ou de la canne à sucre. Les caboteurs sont autant de corsaires qui en temps de guerre comptent pour la défense de la colonie¹³. On voit donc que le potentiel est grand d'autant que comme se plaît à le rappeler Nolvos c'est un espace très peu peuplé qui ne demande qu'à l'être, présentant ainsi Saint-Martin comme une espèce de front pionnier.

Sur son fonctionnement Nolvos n'indique rien de précis. Tel qu'il est présenté, il ne s'agit que d'un projet, ce qui permet d'expliquer l'absence d'informations sur le fonctionnement du port franc.

b. Une situation propice

Le développement de ce projet s'appuie sur la position stratégique de Saint-Martin dans la distribution du commerce des Petites Antilles. La partie française de Saint-Martin possède un site particulièrement propice : Marigot. Sa topographie et son mouillage présentent tous les atouts d'un bon port : son mouillage est sain, son site propice au développement d'un bourg, son étang un refuge en cas de guerre¹⁴.

Sa situation au sein de l'Arc Antillais est favorable : situé au nord des Petites Antilles Saint-Martin est l'une des îles les plus proches de la Nouvelle-Angleterre. Elle offre un débouquement idéal pour les navires de la Nouvelle-Angleterre mais aussi européens quittant les Petites Antilles. À l'échelle locale sa proximité de l'ensemble des îles du nord en fait un

11. ADG, C 5, 21/4/1765 n° 23, Isle de Saint-Martin.

12. ADG, C 5, 26/4/1765 n° 33, Entrepôts de Saint-Martin.

13. ANOM, C 7 A 28, fol. 52-55 8/6/1765, Observations de l'administration de la Guadeloupe sur le projet d'établissement d'un port franc et neutre à l'île de Saint-Martin.

14. ANOM, C 7 A 28, fol. 52-55 8/6/1765, Observations de l'administration de la Guadeloupe sur le projet d'établissement d'un port franc et neutre à l'île de Saint-Martin.

potentiel espace de redistribution¹⁵ et un concurrent direct de l'entrepôt de Saint-Eustache¹⁶ dont la réelle prospérité au milieu du XVIII^e siècle est due à une situation d'interlope généralisée faisant d'elle un entrepôt de fait, attirant de toute part les convoitises¹⁷.

Tels sont les arguments que Nolivos présente au gré de sa correspondance, discours officiel qu'il faut considérer à la lumière d'arguments non-dits mais sous-entendus. Comment en effet ne pas expliquer le choix de Saint-Martin, port franc pour la Guadeloupe, alors que de manière quasi symétrique se développe l'éventualité d'un port franc à Sainte-Lucie. Il faut donc sûrement comprendre ce projet de port franc de Saint-Martin comme une réponse au projet de Sainte-Lucie ou un entrepôt est envisagé dès 1764, duquel la Guadeloupe est trop éloignée pour pouvoir tirer avantage mais qui intéresse fortement la Martinique de part sa proximité. C'est donc aussi dans la perspective nouvelle de concurrence entre les deux îles qu'il faut chercher les raisons du refus au projet de Nolivos.

c. Les raisons du refus

« M. le Duc,

J'ay reçu par la dépêche dont vous m'avez honoré de 31 juillet dernier en réponse aux nouveaux éclaircissements que j'avois eu l'honneur de vous adresser le 21 avril précédent sur le projet de l'entrepôt de l'isle Saint-Martin. Il ne me reste qu'à me tenir dans le silence et le respect sur les motifs de la proscription et à ne plus songer au projet. »

Nolivos, ADG, C 5 15/11/1765 n° 91, Matelots noirs et blancs.

En novembre 1765 Nolivos est sommé d'abandonner ce projet pour des raisons qui semblent difficiles à expliquer¹⁸. Pourquoi un tel refus alors que l'administration centrale s'achemine vers la mise en place des ports francs et que les idées favorables aux colons de Jean Dubuc premier commis du bureau des colonies commencent à triompher ? Jean Tarrade attribue à ce dernier l'abandon du projet de Nolivos en indiquant qu'il ne favorisait pas assez les colons ; plus pragmatique il explique que les sirops ne conviennent pas au cabotage¹⁹. Ces explications paraissent peu satisfaisantes puisque c'est un système similaire qui est mis en place en juillet 1767 à Sainte-Lucie et à Saint-Domingue. Il est clair que les colons ne sont pas directement avantagés dans ce projet, mais indirectement ils auraient pu y trouver une satisfaction ne serait-ce que par l'écoulement de leurs sirops à moins que la situation d'interlope généralisé ne satisfasse personne sauf l'administration. En juillet 1767 lors de la mise en place des entrepôts de Sainte-Lucie et de Saint-Domingue la chambre d'agriculture de la Guadeloupe réagit vivement et rappelle l'existence du projet de Nolivos. Qui compose cette chambre si ce ne sont des habitants de

15. ANOM, C 7 A 28, fol. 52-55 8/6/1765, Observations de l'administration de la Guadeloupe sur le projet d'établissement d'un port franc et neutre à l'isle de Saint-Martin.

16. ADG, C 5, 21/4/1765 n° 23, Isle de Saint-Martin.

17. LAFLEUR (Gérard) « Saint-Eustache aux XVII^e et XVIII^e siècles » dans BSHG n° 130, 2001, p. 27-45.

18. ADG, C 5, 15/11/1765 n° 91, Matelots noirs et blancs.

19. TARRADE (Jean), *op. cit.*, *Le commerce colonial ...*, p. 270-271.

la Guadeloupe ? Trop éloigné de Martinique, terre natale de Dubuc, peut-être ? Seulement cet argument, le moins acceptable d'un point de vue politique paraît le plus probable. Dans le choix de Sainte-Lucie en 1767 la proximité de la Martinique semble être déterminante mais son éloignement des routes commerciales avec l'Amérique du Nord en est la perte.

S'agit-il d'une modification trop profonde de l'*Exclusif* ou d'une évolution trop rapide vers l'*Exclusif mitigé* ? Les réponses signées de Choiseul soulignent l'incompatibilité du projet avec les lois prohibitives sans plus de détail : « M. le Duc de Choiseul par sa lettre du 7 juin suivant marque à M. de Nolivos que sa première proposition ne peut être acceptée parce qu'elle heurte tous les principes établis contre le commerce étranger qu'elle entretenoit des inconvénients sans nombre et faciliteroit le commerce frauduleux »²⁰. Dans une autre lettre Choiseul met en garde Nolivos contre un projet qui détournerait les esclaves du travail de la terre pour le cabotage exercé selon lui par des matelots noirs. De plus il pense que caboteurs et corsaires sont deux groupes distincts²¹. À travers ces réponses transparaît une vision datée des colonies méconnaissant les différents groupes qui forment la société antillaise et qui trahit une représentation mercantiliste des colonies où la seule activité serait la culture de la canne à sucre, du coton et du café. Comment est-ce que Dubuc issu d'une famille de colons martiniquais pourrait être à l'origine de tels propos ? À moins que celui-ci n'utilise l'ignorance de son secrétaire d'État pour invalider un projet qui le gêne. En définitive, si la Guadeloupe obtient une autonomie relative dans les années 1760, la Martinique reste la tête de pont du commerce français, situation renforcée par l'ouverture officielle au commerce étranger à Sainte-Lucie. L'administration centrale qui semble prête à remettre en cause ponctuellement les règles de l'*Exclusif* en 1765 doit donc composer avec les conflits d'intérêts locaux et la prégnance des vues martiniquaises.

Il paraissait important de présenter l'ensemble du projet de port franc de Saint-Martin pour montrer que Nolivos tente de trouver un compromis entre les intérêts du commerce de France, de l'administration centrale et locale et des colons. Cette proposition peut aussi être considérée comme une adaptation à la nouvelle donne géostratégique motivée par la volonté de capter une partie du commerce nord-américain et de développer un entrepôt pour le cabotage guadeloupéen. L'abandon du projet peut être analysé à l'aune de la concurrence entre les deux îles faisant suite à la création de gouvernements séparés et à la suspension du cabotage. On observe donc un double décalage entre l'administration centrale et l'administration locale dans la perception de l'espace maritime, et d'autre part dans la volonté réelle de remettre en cause les principes de l'*Exclusif*.

Désormais, les réflexions de Nolivos sur l'espace portuaire de la colonie se poursuivent à une autre échelle, celle de la Guadeloupe. Si ce n'est

20. ANOM, C 7 A 27, fol. 128, Copie d'une lettre du 7/6/1765.

21. ADG, C 5, 15/9/1765 n° 91, Matelots noirs et blancs ; ANOM, C 7 A 27, fol. 128, Copie d'une lettre du 7/6/1765.

Saint-Martin ce sera Pointe-à-Pitre, de toute façon la ville est déjà en marche.

2. UN PORT POUR LA COLONIE : L'AVÈNEMENT DE POINTE-À-PITRE

« J'ay vu avec satisfaction le succès que j'avois tâché de donner à mes deux dernières tournées dans les travaux de la ville de la Pointe-à-Pitre. Sous deux mois les palétuviers du bord de la mer seront comblés et les calles élevées. Et j'espère que dans un an nostre nouvelle ville prendra une consistance décidée, elle devient d'autant plus intéressante qu'elle renferme un excellent port de sûreté. »

Nolivos, ADG, C 5, 17/9/1765 n° 74, Milices de la colonie.

Face au refus qu'il essuie Nolivos semble envisager le développement de la ville de Pointe-à-Pitre comme une alternative. Le développement de la fréquentation commerciale de la ville n'est en effet possible que grâce aux atteintes au système de l'*Exclusif*, deux évolutions qu'il semble pertinent d'associer du moins de mettre en corrélation.

Ainsi le développement de Pointe-à-Pitre semble être le fruit d'un compromis issu de la naissance d'un bourg liée à une fréquentation maritime régulière au début du XVIIIe siècle, du refus du projet de port franc de Saint-Martin mais aussi de l'insuffisance de l'aménagement portuaire en Guadeloupe, la rade de Pointe-à-Pitre étant avant tout considérée comme un port de sûreté. Les observations et réflexions du gouverneur révèlent non seulement un état des lieux de l'espace portuaire de la colonie mais aussi les enjeux qui s'y concentrent.

a. Basse-Terre et ses environs : un état des lieux

« Je savois que ce port distant de 3 lieues du sud-est de la Guadeloupe pouvoit être une ressource militaire et devenir pendant la guerre une protection pour nos corsaires et pour tous nos bâtimens marchands naviguant sous le vent de la Grande-Terre et de la Guadeloupe mais je ne croiois pas qu'il fut aussy favorable à l'hivernage des bâtimens de la Basse-Terre et qu'il réunist ainsy tous les avantages pour la paix et pour la guerre. »

Nolivos, ADG, C 5, 3/12/1765 n° 102, Sur le port et les isles des Saintes.

Basse-Terre : une rade foraine dangereuse

La ville Basse-Terre s'est développée dès le XVIIIe siècle sur les pourtours d'une rade foraine faisant partie de l'aire marchande de Saint-Pierre. Celle-ci, tête de pont du commerce transatlantique a relégué Basse-Terre à un rôle secondaire²². Mais cette situation est aussi due aux caractéristiques de la rade.

C'est ce que rappelle Nolivos dans plusieurs lettres : La rade foraine de Basse-Terre est inadaptée aux ruptures de charges et dangereux pendant la saison cyclonique²³.

22. PÉROTIN-DUMON (Anne), *op. cit.*, *La ville aux îles...*, p. 138-148.

23. ADG, C 5, 23/5/1765 n° 45, Habillement des soldats. Le déchargement des pièces d'artillerie de *La Fortune* et *Les Bons Amis* prévus pour prendre au minimum trois semaines amène Nolivos à décrire la rade de Basse-Terre comme inappropriée à cause de la coupe droite ouverte à tous les vents et présentant un défaut de calles.

Une description similaire faisant suite à un raz-de-marée du 31 juillet 1765 ayant provoqué le naufrage de onze navires et de deux pirogues sert de prétexte à la décision d'établir une ordonnance obligeant pendant l'hivernage les armateurs à débarquer leurs marchandises dans la rade de Pointe-à-Pitre²⁴.

En mai 1766 cette décision prend la forme d'une ordonnance pour la sûreté des bâtiments obligeant que « [...] tous les bâtiments venus de France qui se trouveront dans la Rade de la Basse-Terre, ou dans les autres rades foraines de la Colonie qui ne seront point chargés et expédiés pour leur retour, en sortiront pour se rendre au Port de la Pointe-à-Pitre, ou à celui du mouillage des Saintes, à leur option, pour y rester jusqu'au 15 octobre suivant »²⁵. Cette décision a dans un premier temps peu d'effet au regard des dégâts subis au cours du coup de vent d'octobre 1766 : sur les vingt-neuf navires perdus à la côte la rade de Basse-Terre en compte dix-sept²⁶. Cependant cette décision justifiée par la qualité médiocre de la rade de Basse-Terre est un premier pas dans la mise en valeur de la rade de Pointe-à-Pitre. Celle-ci ne semble pas être effectuée aux dépens de Basse-Terre mais plutôt de manière complémentaire. En effet, Basse-Terre draine encore la majorité du commerce étranger : 73 % en 1766. Si une grande majorité des navires viennent de la Nouvelle-Angleterre avec 47 % de son trafic, Basse-Terre accueille des navires provenant aussi bien des autres colonies du royaume que de la côte d'Espagne ou des autres îles des Antilles²⁷. Le commerce de France y est aussi très développé²⁸. Basse-Terre canalise aussi tout le trafic administratif et militaire lié à son rang de chef-lieu. La grande majorité des navires chargés de ravitailler la colonie en hommes, artillerie, ou vivres se rend à Basse-Terre ; de même que la traite des mulets avec la Côte d'Espagne. Basse-Terre reste donc un port dynamique malgré ses qualités médiocres. Cependant l'insuffisance de ses infrastructures et de sa topographie sont indéniables pour Nolivos qui envisage les autres possibilités de développement portuaire dans les environs de Basse-Terre notamment à l'Anse à la Barque ou dans l'archipel des Saintes.

Un port pour l'Anse à la Barque ?

Au cours du bilan de sa première tournée d'inspection Nolivos examine l'Anse à la Barque, distante de quelques lieues de Basse-Terre. Associée à l'aire marchande de Basse-Terre ne serait-ce que dans son rôle de doublure du commerce officiel – l'interlope – ou de refuge pendant la

24. ANOM, C 7 A 25, fol. 44 5/8/1765, Ras de Marée, C 7 A 25, fol. 48, 4/8/1765, Liste des bâtiments, bateaux et goëlettes naufragés à la côte de la Basse-Terre. Il précise que cette rade est ouverte à tous les vents et que les navires marchands s'y placent sans ordre.

25. ANOM, C 7 A 27, fol. 196 20/5/1766, Ordonnance concernant la sûreté des bâtiments marchands Article 1^{er}.

26. ANOM, C 7 A 26, fol. 89 16/10/1766, Désastre du coup de vent.

27. ANOM, C 7 B 2, fol. 32 5/4/1767, Tableau récapitulatif des bâtiments étrangers entrés dans les ports de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre pour l'année 1766. Il n'est pas possible au regard des sources étudiées d'évaluer l'importance du commerce français avec Basse-Terre ou Pointe-à-Pitre ni de connaître l'évolution de leur fréquentation.

28. ANOM, C 7 A 28, fol. 160-1/1767.

mauvaise saison²⁹, l'Anse à la Barque est au cœur d'un projet de la chambre d'agriculture. Projet qui paraît fort ambitieux à Nolivos : la chambre d'agriculture envisage en effet la construction de deux digues à partir des deux pointes de l'anse laissant le passage à un vaisseau de guerre, le port prévu dans le fond de cet accul pouvant accueillir une quarantaine de vaisseaux. Il note cependant l'utilité de cette rade pouvant servir de mouillage pendant l'hivernage et de refuge en cas de guerre. Il décide donc d'y établir des batteries³⁰.

Le projet du développement d'un port à l'Anse à la Barque est peut-être à mettre en relation avec la naissance récente de la Pointe-à-Pitre : S'agit-il d'une réponse des habitants de la Côte Sous-le-Vent voyant d'un mauvais œil la concurrence naissante de Pointe-à-Pitre ? Quoi qu'il en soit la mise en place d'un port à l'Anse à la Barque reste lettre morte, il faut se contenter d'un mouillage mal défendu.

Les Saintes ou l'illusion d'un port

Nolivos envisage le développement d'un véritable port à Terre-de-Haut. Le potentiel de cet espace est présenté à deux reprises dans la correspondance. La première fait suite à sa visite de quatre jours de l'Archipel des Saintes. Dans cette lettre, il présente les avantages stratégiques de la Baie des Saintes dus à ses trois passes et la possibilité d'un feu croisé. Après avoir fait l'éloge des caractéristiques du mouillage, à savoir sa proximité de Basse-Terre, son excellence même en cas d'ouragan, il indique qu'à la différence de celui de Pointe-à-Pitre l'air et l'eau y sont fort sains. Malgré l'absence d'eau douce palier par la proximité de Trois-Rivières, ces aspects hygiénistes lui font préférer les eaux des Saintes en particulier à cause des dégâts subis par les coques des navires dans les eaux tropicales mais aussi à cause du fort taux de mortalité des équipages hivernant dans le Petit Cul-de-Sac marin³¹. Enfin les fonds et les plages sableux causent moins de dégâts en cas d'échouage.

Ces caractéristiques pourraient en faire un port en temps de guerre c'est-à-dire un refuge pour les escadres, les corsaires et les navires marchands mais aussi un excellent mouillage en temps de paix pour accueillir les navires pendant leur hivernage. Pour cela il envisage l'installation de huit batteries composées de deux pièces d'artillerie chacune.

La seconde mention de l'archipel des Saintes fait suite à la visite du gouverneur de la Martinique le comte d'Ennery. Où Nolivos voit un port, ce dernier ne voit qu'une bonne rade. La position critique de son homologue lui permet de préciser et développer l'idée qu'il se fait d'un bon port : Il peut recevoir beaucoup de vaisseaux, son accès est sûr et peut être fermé, Terre-de-Haut serait quasiment imprenable avec peu d'investissement³². Si dans cette seconde lettre Nolivos laisse le soin de la façon dont doit être appelé la Baie des Saintes au secrétaire d'État de la marine

29. PÉROTIN-DUMON (Anne), *op. cit.*, *La ville aux îles ...*, p. 148-149 ; LAFLEUR (Gérard), *Bouillante cœur de la Côte Sous-le-Vent*, éd. Karthala, Paris, 2004, p. 54-55.

30. LAFLEUR (Gérard), *op. cit.*, *Bouillante ...*, p. 40-41 ; ADG, C 5, 15/7/1765 n° 58, Pointe-à-Pitre.

31. ADG, C 5, 3/12/1765 n° 102, Sur le port et les ances des isles des Saintes.

32. ADG, C 5, 14/2/1766 n° 15, Isles des Saintes.

et des colonies – rade, mouillage ou port – il ne revient pas sur sa décision d'en faire un lieu de mouillage principal pour l'hivernage des bâtiments du roi³³. Faut-il voir dans cette controverse la rencontre de deux façons différentes de se représenter l'espace ? La perception que s'en fait Nolivos s'en tient à la définition minimaliste de ce que doit être un port³⁴. Il n'est alors pas question d'infrastructure, d'activité ou de communauté humaine que peut-être Ennery associe à sa représentation du port dans une acception plus globale. Il serait facile d'expliquer celle de Nolivos par son origine créole ou de mettre en avant une éventuelle une perception plus anglaise de l'espace maritime. Il faut plutôt voir dans cette controverse le résultat des tensions faisant suite à la suppression de la tutelle martiniquaise sur la Guadeloupe dans le domaine économique. La suppression du cabotage en avril 1765 entre les deux îles entérine de fait des relations commerciales directes avec la métropole jusqu'alors contrôlées par Saint-Pierre de la Martinique. S'agit-il pour Ennery de signifier au secrétaire d'État que la Guadeloupe ne dispose pas de bons ports afin de rétablir la domination économique de la Martinique ? Pour Nolivos au contraire affirmer l'inverse permet d'encourager la fréquentation maritime en Guadeloupe. Leur point de vue respectif semble donc dicté par des leitmotifs politiques opposés.

Quoiqu'il en soit, la manière dont Nolivos envisage le développement de Pointe-à-Pitre s'inscrit dans la même perspective.

b. Le développement d'un port de commerce à Pointe-à-Pitre

« Le plus grand objet d'encouragement sera la translation à la Pointe-à-Pitre de la juridiction de Sainte-Anne et l'établissement d'un nouveau siège d'amirauté en laissant cependant subsister celui de la Basse-Terre que je regarde comme essentiel à l'existence de la Guadeloupe et même de toute la colonie. »

Nolivos, ADG, C 5, 17/10/1766 n° 69, Tournée du mois de septembre.

La rade de Pointe-à-Pitre est fréquentée dès la fin du XVIIIe siècle pour ses qualités pendant l'hivernage, l'établissement d'une nouvelle ville y est envisagé dès les années 1730. L'essor du bourg du Morne-Renfermé et l'occupation anglaise de l'île entre 1759 et 1763 sont déterminants dans l'établissement d'une ville nouvelle dans le fond du Petit Cul-de-Sac. Nolivos hérite de la décision du gouverneur Bourlamaque d'y bâtir une ville nouvelle³⁵.

33. ADG, C 5, 10/6/1766 n° 57, Frégate *La Malicieuse*.

34. *Le Dictionnaire de l'Académie Française* de 1798 définit un mouillage comme un fond propre pour jeter l'ancre ; une rade comme une certaine étendue de mer enfoncée dans les terres qui est à l'abri de certains vents et où les vaisseaux peuvent tenir à l'ancre ; un port comme un lieu propre à recevoir les vaisseaux et les tenir couvert d'une tempête. Par comparaison voici les définitions d'un dictionnaire spécialisé du XIXe siècle. JAL (Auguste) *Glossaire nautique répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot frères, 1848. Mouillage : lieu fond où l'on mouille les ancres d'un navire Rade : étendue de mer, enfermée en partie par des terres plus ou moins élevées, et qui présente aux vaisseaux des mouillages à l'abri des vents et des lames qui ont une certaine direction ; Port : Abri offert aux navires dans un fleuve ou à l'embouchure d'une rivière contre la violence de la mer et du vent.

35. PÉROTIN-DUMON (Anne), *op. cit.*, *La ville aux îles...*, p. 386-388 ; KISSOUN (Bruno), « Les origines du port et de la ville de Pointe-à-Pitre Deux années cruciales : 1763-1764 L'œuvre du gouverneur Bourlamaque », dans *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 59, décembre 2005, p. 55-66.

Pour la mise en œuvre de ce projet qu'il fait sien à partir de 1766, date à mettre en relation avec l'abandon du projet de port franc, Nolivos envisage trois aspects interdépendants pour le développement d'une ville nouvelle :

D'abord, le gouvernement de Nolivos assiste et accompagne le développement d'une ville portuaire. Au cours de ses tournées Nolivos visite cinq fois le site de la ville nouvelle dont il décrit l'évolution³⁶. Dans la première de ses lettres après avoir mesuré l'intérêt du mouillage, il indique au ministre les ordres donnés pour « la prompte construction des quais, ponts et maisons » insistant sur le rôle fonctionnel de la ville : la volonté de développer une ville tournée vers le commerce. Des objectifs sous-tendent ces décisions et aménagements : attirer plus de marchands et établir plus d'habitants à Pointe-à-Pitre. Dans le cas de Pointe-à-Pitre la volonté de créer une communauté d'habitants est réelle.

Ensuite, l'amélioration de l'accès est un des aspects essentiels pour y fixer le commerce et la population. Les travaux de la Rivière Salée ont vocation à améliorer le transport des passagers et des troupes mais aussi des marchandises. La réalisation d'une route rejoignant celle allant du Morne-Renfermé au bourg des Abymes et d'un point de passage avec un bac à la hauteur de la Gabarre sont confiés à l'ingénieur géographe Thévenet. Les travaux débutés en juillet 1765 semblent se terminer en septembre 1766³⁷. Une fois la ville désenclavée dans son accès terrestre, les efforts du gouverneur se portent sur la situation administrative de la ville nouvelle.

La dernière étape dans l'établissement de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre est la décision d'y créer ou d'y déplacer les institutions nécessaires au bon fonctionnement d'un port de commerce à savoir un siège d'amirauté assurant la direction et la juridiction du commerce ainsi que la force de police par la présence de la sénéchaussée. Un lieutenant de port est déjà nommé à Pointe-à-Pitre, son rôle est alors d'organiser l'espace portuaire et sa fréquentation³⁸. Mais face à la fréquentation croissante, il demande la création d'un nouveau siège d'Amirauté à Pointe-à-Pitre pour seconder celui de Basse-Terre à trois reprises : entre octobre 1766, et juillet 1767³⁹. Lors de la seconde, il répond en fait à l'ordre du roi de déplacer l'amirauté de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre en expliquant que ce n'est pas possible à cause la fréquentation de Basse-Terre et que de toute façon ce n'est pas ce qui était demandé. Une telle incohérence entre la demande de Nolivos et l'ordre du roi paraît impensable. En 1767 le siège d'amirauté de Pointe-à-Pitre est créé⁴⁰. L'objectif est double : éviter le déplacement des marchands pour y enregistrer les entrées et sorties des navires et des marchandises mais surtout de mieux encadrer le commerce qui se fait dans la baie du Petit Cul-de-Sac.

36. ADG, C 5, 15/7/1765 n° 58, Pointe-à-Pitre ; C 5, 20/5/1766 n° 42, Guadeloupe ; C 5, 17/10/1766 n° 69, Tournée du mois de septembre.

37. ADG, C 5, 15/7/1765 n° 58, Pointe-à-Pitre ; C 5, 20/5/1766 n° 42, Guadeloupe ; ADG, C 5, 18/9/1766 n° 68, Perfection des travaux de la Rivière Salée.

38. ADG, C 5, 20/5/1766 n° 41, Lieutenant de port.

39. ADG, C 5, 17/10/1765 n° 69, Tournée du mois de septembre ; ANOM, C 7 A 28, fol. 160-1/1767 ; C5, 6/7/1767 n° 48, Nouvelle ville de la Pointe-à-Pitre.

40. PÉROTIN-DUMON (Anne), *op. cit.*, *La ville aux îles...*, p. 209.

En janvier 1767 Nolivos demande l'autorisation d'ouvrir des entrepôts pour conserver la morue à Pointe-à-Pitre comme il en existe déjà à Basse-Terre afin d'approvisionner l'ensemble de la Grande-Terre⁴¹. Il exhorte enfin le secrétaire d'État de déplacer la juridiction de Saint-Anne à Pointe-à-Pitre pour y établir la sénéchaussée et ainsi garantir la sécurité du commerce et des habitants⁴². Celui-ci n'est effectif qu'en 1769.

On voit donc la volonté de reproduire les institutions existant à Basse-Terre afin que la ville nouvelle la seconde dans ses fonctions portuaires.

Au final, la fréquentation de Pointe-à-Pitre est moindre par rapport à celle de Basse-Terre. En 1766 Pointe-à-Pitre concentre 27 % du commerce étranger ce qui relègue son port en seconde position. Cependant il faut noter une très forte fréquentation des navires venant de la Nouvelle-Angleterre effectuant 78 % du trafic de ce port⁴³. Ces chiffres permettent de supposer que le port de Pointe-à-Pitre pratique de fait un commerce d'entrepôt. Ce qui conforterait l'hypothèse du développement de Pointe-à-Pitre comme un compromis à celui du port franc de Saint-Martin.

Si cette quête d'un port pour la colonie répond à une insuffisance structurelle, il paraît évident de mettre en relation la réflexion du gouverneur Nolivos sur l'espace maritime de la colonie avec des causes conjoncturelles liées aux modifications géostratégiques conséquences du traité de Paris et de la suppression relative de la tutelle de la Martinique. Après un état des lieux sur le potentiel portuaire de la colonie Nolivos confirme l'ordonnance du 31 mai 1764 de Bourlamaque établissant une nouvelle ville dans le fond de la rade de la Pointe-à-Pitre en favorisant le développement d'une ville portuaire en y fixant de manière définitive population et institutions.

CONCLUSION

Le projet de port franc de Saint-Martin comme le développement de la nouvelle ville de Pointe-à-Pitre doivent être perçus comme des réponses à la nouvelle donne géostratégique faisant suite au traité de Paris. La remise en cause temporaire et ponctuelle de l'*Exclusif* et l'autonomie relative de la colonie libérée de sa tutelle martiniquaise au lendemain de la guerre de Sept Ans en sont les principales causes conjoncturelles.

L'abandon du projet de Saint-Martin sans en être la cause principale peut être mis en relation avec le développement de Pointe-à-Pitre. Il s'agit certainement d'une des raisons déterminantes de l'accélération du développement commercial de la rade lui offrant des horizons que l'entrepôt de Saint-Martin ne lui aurait sans doute pas permis d'entrevoir, situation qui provoque le développement institutionnel de la ville nouvelle. À l'ambitieux projet de port franc de Saint-Martin destiné à concilier les intérêts du royaume et de la colonie succède le compromis du développement

41. CAOM, C 7 A 28, fol. 189, Copie d'une lettre datée du 14/1/1767.

42. ADG, C 5, 17/10/1766 n° 69, Tournée du mois de septembre ; C 5, 6/7/1767 n° 48, Nouvelle ville de la Pointe-à-Pitre.

43. ANOM, C 7 B 2, fol. 32 5/4/1767, Tableau récapitulatif des bâtiments étrangers entrés dans les ports de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre pour l'année 1766.

de Pointe-à-Pitre. Cette corrélation qui n'avait pour l'instant pas été mise en évidence reste cependant qu'une des causes conjoncturelles au développement d'un port et d'une ville dont le cadre chronologique dépasse largement celui de cette étude.

Pouvant paraître d'un premier abord novatrice, la politique d'aménagement du territoire de Nolivos finalement aléatoire est donc dictée par de multiples enjeux : la volonté indéniable d'un gouverneur de vouloir développer l'espace portuaire de la colonie doit être analysée à l'aune de son temps, au regard de son siècle, celui des Lumières et s'il en est un celui des îles à sucre. Aspects qui à eux seuls pourraient faire l'objet d'une autre communication.

SOURCES

Fonds d'archives

- Archives Nationales Outre Mer ANOM (Aix-en-Provence)
Série C 7 A : Correspondance à l'arrivée (Guadeloupe) Col. C 7 A 25 à C 7 A 29.
Série C 7 B : Correspondance à l'arrivée (Guadeloupe) Supplément à C 7 A Col. C 7 B 2.
Série E : Personnel Colonial E 323 Nolivos.
Série F 3 : Collection Moreau de Saint-Méry Col. F 3 18, 20.
- Archives Départementales de Guadeloupe (Gourbeyre)
Série 1 Fi : Documents iconographiques (cartes et plans numérisés)
Série C 5 : Correspondance au départ (Nolivos)
- Service Historique de la Défense (Vincennes)
Série 6 M : Cartes et plans manuscrits

Sources publiées

- LACOUR (Auguste), *Histoire de la Guadeloupe*, T. I, Basse-Terre, 1855.

BIBLIOGRAPHIE

Histoire générale

- ABÉNON (Lucien-René), *Petite histoire de la Guadeloupe*, Paris, L'Harmattan, 1992, 238 p.
- BUTEL (Paul), *Histoire des Antilles françaises XVIIe – XXe siècle*, Paris, Perrin, 2002, 417p.

Administration

- CHAULEAU (Liliane) « Les institutions » dans *Voyages aux îles d'Amérique*, Catalogue d'exposition Hôtel de Rohan avril – juillet 1992, Paris, Archives nationales, 1992, p. 145-147.
- GÉRAUD LORCA (Édith), *L'administration coloniale monarchique de la Guadeloupe (1674-1789)*, Thèse d'Etat Droit, Paris II, 1985, 513 p.

Économie

- SCHNAKENBOURG (Christian), « Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et en Martinique (1635-1835) » dans *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 31, 1^{er} trimestre 1977, p. 3-121.
- TARRADE (Jean), *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime L'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, T I, Paris, Presse Universitaire de France, 1972, 491 p.

Géographie et cartographie

- BÉGOT (Danielle), PELLETIER (Monique), BOUSQUET-BRESSOLIER (Catherine), *La Martinique de Moreau du Temple, 1770*, Paris, CTHS, 1998, 99 p.
- BOIS (Jean-Pierre) dir., *Défense des côtes et cartographie historique*, actes du 124^e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Nantes, avril 1999, Paris, CTHS, 2002, 324 p.
- MARGAIRAZ (Dominique), « La géographie des administrateurs » dans BLAIS (Hélène) et (LABOULAIS) Isabelle, *Géographies plurielles Les sciences géographiques au moment de l'émergence des sciences humaines (1750-1850)*, Paris, L'Harmattan, 2006, p. 185-215.
- PELLETIER (Monique), *Cartographie de la France et du monde de la Renaissance au Siècle des lumières*, Paris, BNF, 2001, 107 p.
- « La Martinique et la Guadeloupe au lendemain du traité de Paris (10 février 1763) l'œuvre des ingénieurs géographes » dans *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 9, 1^{er} semestre 1984, p. 23-30.

Mer et espace maritime général

- BUTEL (Paul), *Européens et espaces maritimes (vers 1690 – vers 1790)*, Bordeaux, Presse Universitaire de Bordeaux, 1997, 241 p.
- POUSSOU (Jean-Pierre), BONICHON (Philippe), HUETZ DE LEMPS (Xavier), *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1998, 368 p.

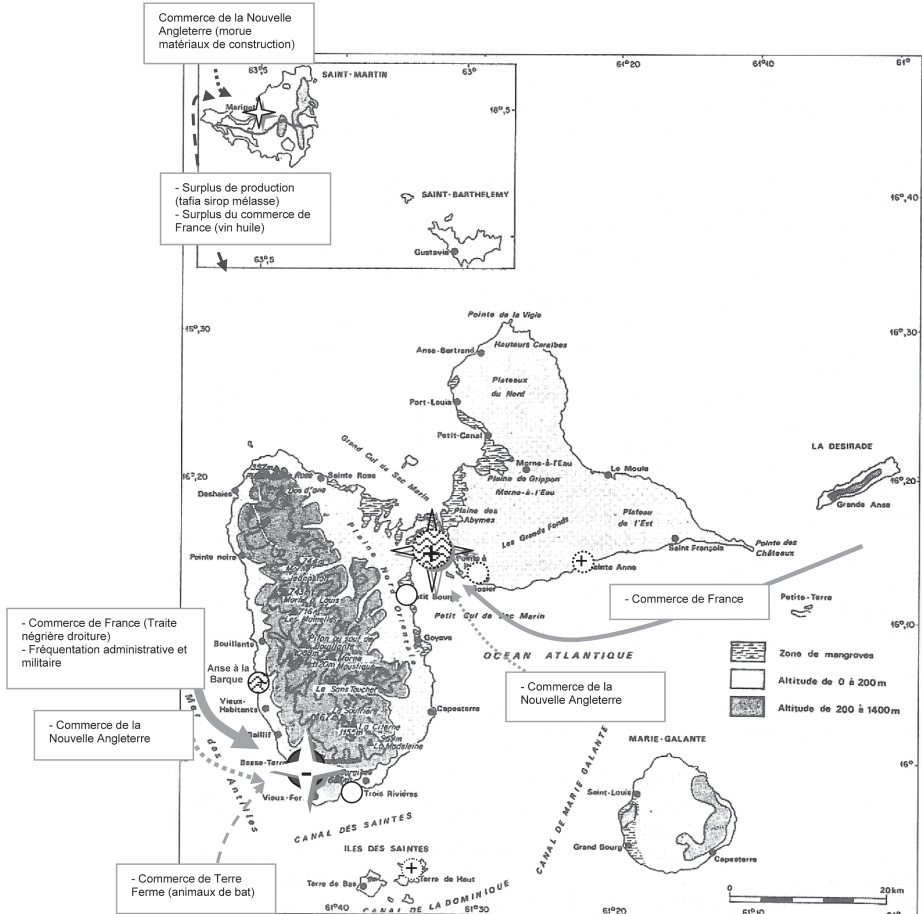
Mer et espace maritime Antilles

- BÉGOT (Danielle), « Les habitations-sucreries du littoral guadeloupéen et leur évolution » dans *Caribena*, Centre d'études et de recherches archéologiques de la Martinique, n°1, 1991, p. 151-190.
- DEVÈZE (Michel), *Antilles, Guyanes et la mer des Caraïbes de 1492 à 1789*, Paris, SEDES, 1977.
- GUICHARNAUD-TOLLIS (Michèle) dir., *Caraïbes éléments pour une histoire des ports*, éd. Michèle Guicharnaud-Tolis, Paris, L'Harmattan, 2003, 316 p.
- KISSOUN (Bruno), « Les origines du port et de la ville de Pointe-à-Pitre Deux années cruciales : 1763-1764 L'œuvre du gouverneur Bourlamaque », dans *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 59, décembre 2005, p. 55-66.
- LAFLEUR (Gérard), *Bouillante cœur de la Côte Sous-le-Vent*, éd. Karthala, Paris, 2004.












- « Saint-Eustache aux XVIIe et XVIIIe siècles » dans BSHG n° 130, 2001, p. 27-45.
- PARISIS (Denise et Henri), « Le siècle du sucre à Saint-Martin » dans BSHG n° 99, 1994, p. 65-67.
- PÉROTIN-DUMON (Anne), *La ville aux îles, la ville dans l'île, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000, 990 p.
- SCHNACKENBOURG (Christian), « La Guadeloupe au lendemain de la période anglaise d'après le mémoire du procureur Coquille (1763) », dans BSHG n° 11-12, 1969, p. 11-64.
- « L'essor économique de la Guadeloupe sous l'administration britannique (1759-1763) » dans BSHG n° 15-16, 1971, p. 68-83.

Nolivos

- DE CAUNA (Jacques), *L'Eldorado des Aquitains*, Biarritz, Atlantica, 1998, 541 p.
- « L'habitation d'un Béarnais à Saint-Domingue : la sucrerie Nolivos à la Croix-Des-Bouquets » dans *Revue de Pau et du Béarn*, n° 12, 1984-1985, p. 213-232.



Organisation de la fréquentation maritime légale de la Guadeloupe pendant le gouvernement de Nolibos (1765-1768) d'après la correspondance (ADG, C 5 ; ANOM C7A 25-29)

1. Projet de port franc de Saint-Martin 
 - Flux envisagés 
 - Cabotage 
2. Basse-Terre et ses environs 
 - Siège du gouvernement
 - Siège d'Amirauté (à p. 1719)
 - Mouillage forain
3. Le port de sûreté de Pointe-à-Pitre 
 - Sénéchaussée
 - Second siège d'Amirauté (à p. 1767)
 - Travaux de la Rivière Salée
4. Mouillages secondaires 
5. Atouts et contraintes
 - Accès en eau douce limité 
 - Insalubrité de l'air et/ou de l'eau 
 - Qualité du mouillage - / + 
6. Fréquentation maritime légale
 - Commerce de France 
 - Commerce de la Nouvelle Angleterre 
 - Commerce de la Nouvelle Espagne 