Document généré le 28 avr. 2024 03:08

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

Pointe-à-Pitre, Ville d'art et d'histoire. « Histoire, Patrimoine, Identités »

Bruno Kissoun

Numéro 150-151, mai–août–septembre–décembre 2008

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1041714ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1041714ar

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

Kissoun, B. (2008). Pointe-à-Pitre, Ville d'art et d'histoire. « Histoire, Patrimoine, Identités ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (150-151), 131–134. https://doi.org/10.7202/1041714ar

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2008

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Pointe-à-Pitre, Ville d'art et d'histoire « Histoire, Patrimoine, Identités »

Bruno Kissoun
Animateur du patrimoine
de la ville de Pointe-à-Pitre

Le réseau des Villes et Pays d'art et d'histoire (VPAH) regroupe 124 villes ou pays attachés à la valorisation et à l'animation du patrimoine et de l'architecture. Pointe-à-Pitre appartient à ce réseau depuis novembre 2002. Dans les Villes et Pays d'art et d'histoire, la notion de patrimoine dépasse largement la seule notion de patrimoine monumental, et il n'est pas rare que chaque ville s'appuie sur ses « identités » pour valoriser son patrimoine. Ainsi, Pointe-à-Pitre a axé son projet patrimonial autour de sa vocation maritime, de la « ville comptoir » des débuts aux mutations actuelles de son port. La seconde de ses identités résulte de son architecture, la ville étant considérée comme le conservatoire de la maison urbaine en bois. Elle est ainsi, à l'image des autres villes coloniales d'Amérique, issue de styles architecturaux qui reflètent des origines multiples, européennes ou proprement américaines.

POINTE-À-PITRE ET L'ARCHÉOLOGIE AMÉRINDIENNE

Le développement et l'essor de la ville de Pointe-à-Pitre, à partir du XVIIIe siècle, sont liés à une situation géographique des plus favorables, la ville étant nichée dans une anse abritée de la baie du Petit Cul-de-Sac marin. Ce plan d'eau exceptionnel, les flottes espagnoles l'ont connu un millénaire après les premiers occupants amérindiens.

Les populations précolombiennes insulaires ont rencontré dans les Petites Antilles de grandes diversités géographiques et écologiques, s'installant aussi bien sur des bandes côtières continentales, des falaises, des embouchures de rivières que dans des zones marécageuses. Ces dernières ont d'ailleurs constitué un milieu largement exploité, source de matières premières diverses. Bien que les Amérindiens aient laissé peu de traces archéologiques dans la région du Petit Cul-de-Sac marin, on peut

supposer qu'ils ont fréquenté ou habité ce secteur pendant toute la période précolombienne en raison de son exceptionnelle richesse en ressources alimentaires (poissons, crabes, mollusques, oiseaux et mammifères marins).

Pour autant, la répartition des sites archéologiques connus ne reflète absolument pas une forte occupation du territoire. Ainsi, un seul village permanent (les dimensions du gisement indiquent un habitat de petite taille) a été localisé sur le point culminant de l'îlet à Cochons. Il se présente sous la forme d'un épandage de mobilier archéologique. Le matériel récolté en surface permet d'attribuer le site à la période post-saladoïde (entre 800 et 1500 après J.-C.). La présence de nombreux coquillages (des strombes dont le lambi et des bivalves) indique une exploitation du milieu marin.

D'autres villages post-saladoïdes côtiers du même type sont connus dans le Grand Cul-de-Sac marin et au Gosier (site de l'îlet du Gosier). Des villages de dimensions moyennes, situés à Dothémare et à Belle-Plaine aux Abymes, indiquent que l'intérieur des terres, anciennement boisé, était également occupé.

LES ORIGINES DE LA VILLE : LE MORNE-RENFERMÉ

Dès le XVIIe siècle, les administrateurs royaux avaient remarqué les avantages de la baie du Petit Cul-de-Sac et plusieurs souhaitèrent y fonder un bourg, d'abord au lieu-dit Bas-du-Fort, ensuite au Morne-Renfermé.

L'origine de la ville remonte à l'occupation anglaise de la Guadeloupe (1759-1763). Le comptoir commercial que fondent les Anglais occupe alors le Morne-Renfermé, un monticule de terre qui affleure des marécages. Cependant, c'est après le retour de la Guadeloupe à la France, à l'issue du traité de Paris en 1763, que la ville prend véritablement son essor. Fondée par une ordonnance de 1764 du gouverneur Bourlamaque, Pointe-à-Pitre prend très vite son essor urbain avec en particulier l'aménagement d'une place, la future place de la Victoire. En 1780, l'incendie qui la ravage freine à peine son extension, mais permet au contraire de définir un premier plan d'alignement qui lui donne sa trame orthogonale, si caractéristique des villes coloniales du XVIIIe siècle. Désormais, la ville se structure autour d'éléments fonctionnels comme la place Sartine et la place du Marché.

Au XIXe siècle, deux nouveaux plans directeurs (1806 et 1817) permettent l'extension de la ville qui atteint ses limites définitives en 1830 avec le creusement du canal Vatable, dont la fonction était d'évacuer les eaux de pluies vers la mer pour rendre la ville plus salubre. Pointe-à-Pitre poursuit son essor et achève son plan d'urbanisme avec, en particulier, l'aménagement des places (place Gourbeyre) ; elle se dote d'une nouvelle église avant de réaménager ses édifices militaires (hôpital et caserne d'infanterie). Au milieu du siècle, la ville sort des limites du canal Vatable, devenu un véritable égout à ciel ouvert. Cependant, cette extension se fait en totale rupture avec les modèles planificateurs antérieurs. Les faubourgs nord se créent avec le prolongement de la voirie de la vieille ville. Mais cette zone marécageuse mal remblayée est constamment

inondée lors de la saison des pluies. L'installation en 1869 de l'usine Darboussier, à l'entrée de la Darse, consacre l'extension sud-est de la ville dans les mêmes conditions. De cette époque datent pourtant les derniers grands travaux d'urbanisme : aménagements des boulevards, adduction d'eau…

UNE VOCATION MARITIME ET INDUSTRIELLE

Nichée au fond de la baie du Petit Cul-de-Sac marin, dans la partie orientale du bassin, Pointe-à-Pitre s'est développée grâce au double rôle de son port, commercial et industriel, combiné à une situation géographique des plus favorables.

Pointe-à-Pitre est un port dont la façade maritime s'étend du Bas-du-Fort à l'embouchure de la Rivière-Salée en englobant les îlots de la rade. À l'entrée du plan d'eau se trouve l'îlet à Cochons, qui a été le point stratégique défensif de la ville. La batterie qui y a été construite permettait de contrôler la passe principale, tout comme le fort Louis, édifié sur un promontoire rocheux, en vis-à-vis de l'îlot, sur le littoral. Sur l'îlet Monroux se trouvait un fanal qui guidait les navires jusqu'à leur mouillage. Au-delà s'étendait la pointe Fouillole. Les ateliers de la DDE Maritime y ont remplacé ceux des Ponts et Chaussées et l'ancien parc à charbon de la Marine. Entre la pointe Fouillole et Darboussier se trouve l'anse du Carénage. Aujourd'hui encore, de nombreux chantiers de construction et de réparation navales existent, rappelant que le premier carénage de Pointe-à-Pitre fut installé là en 1829.

Venait ensuite le site de Darboussier. La friche industrielle actuelle ne permet plus de se rendre compte de la grandeur de cette ancienne usine centrale, fondée par Ernest Souques et Jean-François Cail, les deux actionnaires, et inaugurée en grande pompe le 4 avril 1869. Située en bordure de mer, elle disposait de tous les atouts pour exporter facilement ses productions et recruter de la main-d'œuvre. Aux origines, deux modes principaux d'acheminement de la canne ont fonctionné : la voie ferrée, dès les origines, convoyait celle des Abymes et de Morne-à-l'Eau ; par mer, la canne provenait des bassins canniers de Baie-Mahault, du Lamentin et de Petit-Bourg et était convoyée par des chalands tractés avec des remorqueurs à vapeur. L'usine Darboussier a été la plus grande usine centrale des Antilles françaises, mais aussi la plus performante, broyant jusqu'à 3 300 tonnes de cannes par jour en 1970. Elle ferma ses portes en 1980.

Les quais de Pointe-à-Pitre ne témoignent plus de leur passé florissant depuis que les effets de la containerisation ont entraîné le basculement des activités maritimes à Jarry, sur l'autre rive du Petit Cul-de-Sac marin. Le passé reste pourtant vivace, car les quais ont toujours vécu au rythme de l'arrivée des navires, dès le XVIIIe siècle. À l'époque, ce sont les prises des corsaires de Victor Hugues qui sont déchargées. Un siècle plus tard, elles sont remplacées par les passagers des paquebots de la Compagnie générale transatlantique et ceux des vapeurs assurant le cabotage, par les *bomboats* et autres goélettes du courrier postal… De ce passé, subsistent les vastes maisons à deux étages, résidences des plus riches négociants, qui possédaient leurs magasins en rez-de-chaussée, leur habitation à l'étage et les derniers entrepôts.

La limite maritime de Pointe-à-Pitre passe enfin par la Rivière-Salée, bras de mer qui sépare la Guadeloupe proprement dite (Basse Terre) de la Grande Terre. Le pont actuel de la Gabarre rappelle qu'à partir de 1766, le franchissement de la rivière se faisait par un bac, puis par une gabarre. Ce n'est qu'en 1906 qu'un premier pont flottant fut construit par la société Levallois-Perret, remplacé par un ouvrage métallique dans les années 1930, lui-même transformé en pont en béton en 1973. L'ouvrage actuel fut construit dans les années 1990.

UNE AFFIRMATION ARCHITECTURALE MARQUÉE PAR LE BOIS

Le second aspect d'une spécificité pointoise est lié à son architecture en bois. Contrairement à Basse-Terre, capitale administrative, ville de pouvoir où prédomine la pierre, Pointe-à-Pitre est une ville de commerce, ouverte sur l'extérieur et en particulier sur les influences « américaines ».

L'architecture civile pointoise est d'abord le résultat d'une série d'expériences liées aux catastrophes qui ont rythmé l'histoire de la ville depuis le XVIIIe siècle. Ainsi, l'incendie de 1780 consuma la majorité de la ville, détruisant aussi bien les maisons en « maçonne » que celles « en charpente ». Un demi-siècle plus tard, un incendie consécutif à un tremblement de terre (celui du 8 février 1843) finit de ruiner la ville. L'architecte Alexandre Petit a la lourde tâche de trouver des constructions capables de résister aux tremblements de terre et d'opposer une barrière à la propagation des flammes. Les structures légères pouvant mieux encaisser les vibrations, il préconise l'utilisation du bois afin de reconstruire la ville. Les étages en bois de la maison doivent cependant être enchâssés entre deux murs pignons en maçonnerie, eux-mêmes liés par une armature en fer. Mais c'est surtout après le terrible incendie de juillet 1871 que ce système se démocratise. Le bois s'affirme alors comme le matériau de construction par excellence. Il est utilisé dans toutes les parties de la maison : structure porteuse, planchers, bardages, cloisons, décoration (plinthes, pilastres, frises sculptées…).

Cette introduction massive du bois dans l'architecture pointoise est également le résultat du commerce maritime de ce matériau au XIXe siècle, car le port de Pointe-à-Pitre était le débouché des bois du nord ou bois américain, provenant des forêts des États-Unis et du Canada (pin, sapin, épicéa…). Le bois d'œuvre, produit en bardeaux (les fameuses essentes), en planches, en bois équarris… était alors couramment employé dans l'architecture civile tout comme les « bois pays ». Il servait principalement à faire les planches du bardage, les essentes du toit, tandis que les bois dits incorruptibles, souvent des essences locales, étaient destinés aux éléments de la charpente et de la structure.

Ainsi, aujourd'hui encore, le centre ancien de Pointe-à-Pitre est marqué par ce matériau résultant d'une adaptation au climat et aux fléaux majeurs (feux, tremblements de terre, cyclones) et dont la mise en œuvre se décline dans tous les types de l'habitat traditionnel, de la plus simple case à la maison la plus « bourgeoise » en passant par les maisons « hautes et basses ».