

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Mémoire de mer, océan de papiers Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVII^e – mi-XIX^e siècles

Jean-Sébastien Guibert

Numéro 165, mai-août 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1020647ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1020647ar>

[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. (2013). Mémoire de mer, océan de papiers : naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVII^e – mi-XIX^e siècles. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (165), 113–121.
<https://doi.org/10.7202/1020647ar>

Mémoire de mer, océan de papiers
Naufrage, risque et fait maritime
à la Guadeloupe
(Petites Antilles)
fin XVII^e – mi-XIX^e siècles¹

Thèse de doctorat d'Histoire présentée par Jean-Sébastien GUIBERT

Dirigée par Mme le Professeur Danielle BÉGOT, présentée et soutenue
publiquement le 24 mai 2013 à Saint-Claude, Guadeloupe

Devant le jury composé de :

Mme Danielle BÉGOT Professeur émérite à l'université des Antilles et de
la Guyane

M. Jacques DUMONT Professeur à l'université des Antilles et de la
Guyane

Mme Sylviane LLINARES Professeur à l'université de Bretagne-Sud (rap-
porteur)

Mme Silvia MARZAGALLI Professeur à l'université de Nice Sophia-Antipolis
(présidente du jury)

M. Éric RIETH Directeur de recherches au CNRS, Musée de la Marine,
Paris (rapporteur)

M. Michel L'HOURL Conservateur général du patrimoine, Directeur du
Département des recherches en archéologie subaquatique et sous-marine,
Marseille

1. NDLR : Ce texte constitue la reproduction quasi intégrale de la présentation faite par M. Jean-Sébastien Guibert lors de la soutenance de thèse, qui s'est tenue à l'université des Antilles et de la Guyane, Département Pluridisciplinaire des Lettres et Sciences Humaines de Saint-Claude, Guadeloupe. Cette thèse a valu à son auteur, professeur dans l'enseignement secondaire, membre du conseil d'administration de la Société d'histoire de la Guadeloupe, doctorant au laboratoire Archéologie Industrielle, Histoire, Patrimoine (AIHP-GEODE EA 929) de l'UAG, la mention la plus élevée, « Très honorable avec les félicitations à l'unanimité du jury ».

Dans le cadre d'un mémoire de maîtrise, j'ai étudié les formes de violence en mer à la fin du Moyen Âge dans les mers des îles britanniques². C'est assez naturellement que je me suis intéressé aux aspects maritimes de l'histoire antillaise, une fois résidant de ce côté de l'Atlantique. Dans le cadre d'un Master 2, mon intérêt s'est porté sur la politique du gouverneur Nolivos en matière d'espace maritime de la Guadeloupe³. En parallèle, la découverte du travail de Jean-Pierre Moreau, *Trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles*⁴, celle des recherches de Michel L'Hour et d'Élisabeth Veyrat sur les épaves de la Natière⁵, mes premiers coups de palmes ont dirigé mon intérêt vers l'étude des documents d'archives portant sur l'événement naufrage, puis de manière générale sur les conditions de navigation aux Antilles et enfin sur les apports de l'histoire à l'archéologie maritime.

Ces premières lectures et recherches posaient en parallèle une analyse paradoxale : celle de l'omniprésence d'un fait maritime dans l'histoire des Petites Antilles ; mais de la quasi-absence d'une approche historique de celui-ci. Le paradoxe d'une histoire tournant le dos à la mer était posé.

Les objectifs de ce travail de recherche sont résumés dans le titre de ma thèse. Il s'agissait :

- d'aborder les aspects maritimes de l'histoire antillaise à travers le prisme d'un événement : le naufrage et de sa répétition sur le temps de l'histoire d'une colonie. L'hypothèse est ici d'envisager cet événement pour révéler les aspects maritimes de l'histoire des Petites Antilles. Cette étude s'inscrit donc dans le renouveau d'intérêt pour l'histoire maritime et pour l'événement – François Dosse a notamment envisagé le retour de l'événement⁶ – prolongeant des réflexions de Georges Duby sur cet objet d'histoire révélateur de structures⁷ et dans le cas de cette thèse des structures de l'histoire antillaise.
- de proposer une mise au point sur la question des risques et de la sécurisation maritimes aux Petites Antilles à travers l'exemple de la Guadeloupe. En d'autres termes l'objectif était d'envisager une histoire des conditions de navigation dans l'espace maritime d'une colonie antillaise. L'idée a été de le faire par une étude quantitative mais aussi qualitative notamment à travers l'analyse de la perception que les contemporains se faisaient des dangers et des risques.

2. GUIBERT (Jean-Sébastien), « *Homines fluctibus ferociore* Un essai sur la violence en mer au Moyen Âge » Mémoire de maîtrise sous la direction de BISCHOFF (Georges), Université Marc Bloch, Strasbourg II, 2001, 110 p.

3. GUIBERT (Jean-Sébastien), « La Guadeloupe le gouverneur et la mer L'espace maritime des Petites Antilles au milieu du XVIIIe siècle à travers l'administration du gouverneur Pierre Gédéon de Nolivos », Mémoire de Master 2 sous la direction de BÉGOT (Danielle), Université des Antilles et de la Guyane, 2008, 117 p.

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

5. L'HOURL (Michel), VEYRAT (Élisabeth), *Un corsaire sous la mer : les épaves de la Natière, archéologie sous-marine à Saint-Malo*, T. 1 à 5, Paris, Adramar, 2000-2004, 96 p. ; 108 p. ; 131 p. ; 132 p. ; 128 p.

6. DOSSE (François), *La renaissance de l'événement Un défi pour l'historien : entre Sphinx et Phénix*, Paris, PUF, 2010, 348 p.

7. DUBY (Georges), *L'histoire continue*, Paris, Odile Jacob, 1991, 240 p.

L'hypothèse d'un espace maritime dangereux pour la fréquentation a progressivement laissé place à une vision plus nuancée avec des conditions de navigation favorables. L'idée de rapporter le nombre de pertes à la fréquentation maritime a rapidement occupé nos investigations.

- d'appliquer les recherches en histoire à l'archéologie sous-marine. L'intérêt personnel pour l'archéologie n'est pas innocent dans le choix du prisme naufrage. Cet événement est en effet à la fois un objet d'histoire mais aussi à l'origine d'un des champs de la recherche en archéologie sous-marine en matière d'épaves. L'état de la recherche dans ces domaines aux Antilles appelait une réflexion et une mise au point sur les apports de l'histoire à l'archéologie sous-marine. Les réflexions de Keith Muckelroy⁸ mais aussi celles de Patrice Pomey et d'Éric Rieth dans l'ouvrage intitulé *L'archéologie navale*⁹ m'ont paru incontournables pour distinguer les différents champs de recherche : archéologie maritime, archéologie navale, archéologie sous-marine. Ce dernier terme paraissait plus approprié pour mon objet de recherche. Ici, l'objectif était d'établir quels pouvaient être les apports d'une mutualisation des recherches de ces deux disciplines pour évaluer et définir le potentiel archéologique sous-marin de la Guadeloupe.

Ces différentes réflexions sur des champs de recherche à peine défrichés ont amené au titre de ma thèse : les vestiges archéologiques (mémoire de mer) sont révélés par le résultat de recherches en archives (cet océan de papiers). Le sous-titre « naufrage risque et fait maritime » reprend les problématiques générales : le naufrage doit-il être considéré comme un risque ? Quelles en sont les particularités aux Antilles ? En quoi cet événement est-il révélateur d'un fait maritime propre à l'histoire des Petites Antilles ?

Ce questionnement, a orienté les bornes chronologiques de ce sujet. Le début de la colonisation européenne à partir de 1635 offre un point de départ intéressant. Le choix de cette borne complète et prolonge la thèse de Jean-Pierre Moreau soutenue en 1985 et portant sur la navigation européenne aux Petites Antilles¹⁰. La période de la modification profonde des conditions de navigation liées notamment à la sécurisation des littoraux et l'apparition de la propulsion mécanique aux Antilles entre 1830 et 1850 propose une période de fin d'étude intéressante autant dans une perspective historique qu'archéologique et patrimoniale. Le choix de cette période repose aussi une unité dans la fréquentation et dans la prise en compte des dangers qui pèsent sur elle, notamment par l'administration coloniale.

8. MUCKELROY (Keith W.), « Introducing maritime archaeology » ; « The Archaeology of Shipwrecks » dans *Maritime Archaeology A reader of Substantive and Theoretical Contributions*, dir. BABITS (Lauwrence E.), VAN TILBURG (Hans), New-York, Plenum Press, 1998, p. 23-37 ; p. 273-274.

9. POMEY (Patrice), RIETH (Éric), *L'archéologie navale*, Paris, éd. Errance, 2005, 215 p.

10. MOREAU (Jean-Pierre), « Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVI^e et débuts du XVII^e siècle : sources documentaires et approche archéologique », Thèse de 3^{ème} cycle d'histoire sous la direction de GARANGER (José), Université de Panthéon-Sorbonne (Paris I), nd, 421 p.

Ces différents niveaux de problématique m'ont amené à proposer dans une première partie un état des lieux de la recherche en matière d'histoire maritime et d'archéologie sous-marine axé sur les Antilles mais s'appuyant sur des exemples extra antillais. La seconde partie intitulée « Des naufrages des navires et des hommes » envisage une typologie de pertes en s'intéressant à leurs différentes caractéristiques ; la troisième partie « Risque sécurité et sécurisation maritime » propose une étude de la perception des contemporains sur ces dangers et aux moyens d'y remédier ou d'en réduire l'impact. Enfin la quatrième partie « Du naufrage à l'épave » présente les apports des recherches historiques à l'archéologie sous-marine.

Outre les difficultés pratiques qui sont le fardeau de tout chercheur, Auguste Lacour se plaint en 1855 dans l'introduction de son étude *Histoire de la Guadeloupe* « Vous parlerai-je de tout le mal que j'ai eu pour réunir le matériau pour servir à mon étude »¹¹, je préfère m'attarder sur les difficultés épistémologiques liées aux sources historiques et archéologiques puis à celles liées à la situation historiographique.

La qualité des sources a été présentée dans le texte de la thèse tout comme les méthodes mises en œuvre pour construire le corpus documentaire. Il faut cependant rappeler leur quantité très inégale entre la fin du XVIIe siècle et le début du XIXe siècle.

Par ailleurs leur contenu très différent, en fonction de leur nature, a donné lieu à un traitement historique inégal. Les informations contenues dans un rapport de mer rédigé par un capitaine de navire sont forcément très différentes de celles du courrier d'un administrateur de la colonie faisant état de la perte d'un ou plusieurs navires suite à un coup de vent.

Les sources archéologiques sont quant à elles difficilement accessibles. Les vestiges mais aussi les rapports sont peu nombreux et parfois inaccessibles pour différentes raisons. Ce travail est donc le résultat d'un état de la recherche. La découverte de nouvelles épaves pourrait par exemple remettre en cause l'une ou l'autre des hypothèses d'identification proposées.

Le traitement quantitatif de cet événement marginal a donné lieu à des propositions méthodologiques qui pourraient être discutées : l'évaluation du nombre de pertes en mer de 550 naufrages repose sur des hypothèses. Par exemple, la mention de plusieurs navires perdus a été comptabilisé arbitrairement comme 5 pertes.

Par ailleurs un certain nombre de résultats reposent sur des échantillons assez faibles. C'est par exemple le cas du calcul du tonnage moyen des navires. Un autre exemple rappelle les lacunes des sources et donc de leur traitement : près d'une centaine de pertes répertoriées ne sont pas localisables. Si ces doutes ont été présentés, notamment détaillant les méthodes qui en sont à l'origine, ces aspects restent une limite à cette étude.

En termes de situation historiographique, l'absence de travaux sur de nombreuses questions a obligé à « monter les murs en coulant les fondations » selon l'expression de Danielle Bégot dans *Construire l'histoire*

11. LACOUR (Auguste), *Histoire de la Guadeloupe*, T. 1, Basse-Terre, 1855-1860, p. 1.

*antillaise*¹². Cette caractéristique de l'histoire antillaise s'est retrouvée lorsqu'il a s'agit d'aborder les aspects maritimes de l'histoire de la Guadeloupe. Cette situation délicate mais stimulante offre de larges perspectives de recherches ultérieures.

Mais parmi les points qui m'ont particulièrement posé problème, on peut indiquer les suivants :

L'application à l'espace antillais de concepts importés, parmi eux les définitions du cabotage ou la typologie de navires. En quoi ces définitions sont-elles pertinentes pour définir la fréquentation maritime antillaise ou pour présenter les caractéristiques des navires de cabotage ? Cette question s'est aussi posée sur la notion de port. Finalement qu'est-ce qu'un port en contexte antillais ?

Une difficulté, liée à cette situation historiographique, a été de circonscrire ce que pouvait être l'histoire maritime aux Antilles. S'agissait-il d'un domaine de l'histoire ou d'une histoire particulière avec ses méthodes et ses problématiques ?

Une fois l'histoire de cette notion assimilée, la réponse proposée par Gérard Le Bouëdec dans la *Revue d'Histoire Maritime* de 2010 est de dire qu'il s'agit de l'histoire des usages de la mer, de celle des relations des hommes à la mer et aux littoraux, de l'histoire des échanges, de celle des gens de mer et des sociétés littorales, de la guerre en mer, de celle des découvertes et explorations¹³. On pourrait croire la question des risques étrangère à cette histoire ou au contraire la voir transcender l'ensemble de ces thèmes.

À ce stade de ma réflexion, l'histoire maritime aux Petites Antilles pourrait se définir comme un domaine de recherche, proposant un angle de vue particulier ou les thèmes, à la lumière de ceux proposés ci-dessus sont vastes, où les faits maritimes sont multiples. Leur étude au service d'une histoire sans étiquette est incontournable pour comprendre la formation et le développement des sociétés antillaises et doit de toutes les façons être considérée comme un moyen d'enrichir cette histoire.

Ces difficultés peuvent être considérées comme des limites dont il faut tenir compte pour apprécier des résultats.

En termes d'apports de ce travail de recherche, le choix du prisme naufrage s'est révélé dynamique et pertinent pour aborder des domaines très divers des aspects maritimes de l'histoire antillaise : conditions de navigation ; fréquentation maritime de la colonie, de ses dépendances et de ses voisines ; sécurisation des littoraux.

La double perspective quantitative et qualitative s'est avérée particulièrement intéressante pour présenter la fréquentation économique de la colonie : fréquentation des ports de Basse-Terre, Pointe-à-Pitre et du Moule mais aussi des mouillages comme celui des Saintes, et autres mouillages secondaires ; l'organisation du commerce antillais, les types de navires, etc. Cette histoire au raz des flots contraste et complète

12. BÉGOT (Danielle), « Introduction : construire ... » dans ABENON (Lucien), BÉGOT (Danielle), SAINTON (Jean-Pierre) dir., *Construire l'histoire antillaise Mélanges offert à Jacques Adélaïde-Merlande*, Paris, CTHS, 2002, p. 23.

13. LE BOUËDEC (Gérard), « Introduction » dans *Revue d'Histoire Maritime*, n° 10-11, Paris, PUPS, 2010, p. 7-15.

certaines parties de l'œuvre de Jean Tarrade¹⁴ en s'intéressant aux rouages du commerce colonial : les délais de chargement, l'importance du cabotage envisagé par Anne Pérotin-Dumon¹⁵, l'utilisation des canots lors des transactions, le détail des chargements à l'arrivée et au retour, les procédures post naufrages.

Cependant cet événement s'est trouvé peu adapté pour révéler les hommes. Nous avons choisi de privilégier les données portant sur les hommes des Antilles. En effet l'analyse de la composition des équipages des navires de commerce de France, faute de temps, a été éludée. Certains rouages des sociétés maritimes n'ont pu être mis en évidence, comme celui du pillage d'épaves. Le contexte de littoraux maîtrisés au sein d'une société contrôlée et coercitive peut permettre d'expliquer cette différence avec les exemples proposés par Alain Cabantous, sur les *côtes barbares* du royaume de France¹⁶, et donc d'invalider cet événement comme révélateur des sociétés maritimes antillaises.

L'étude pose ensuite la question des processus de transformation d'un danger en risque. La prise en compte des dangers par la société est semble-t-il l'élément qui transforme le danger en risque. À ce niveau le point de vue de l'historien complète la perception des contemporains. L'étude quantitative montre l'existence de dangers assez peu nombreux et donc d'un risque faible. Cependant la perception des contemporains permet de voir que les différents dangers sont appréhendés et assimilés. À partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, et surtout au début du XIX^e siècle, des réponses spécifiques pour en réduire l'impact sont envisagés. Les projets réalisés ou non (mission hydrographique surtout sur la côte sous le vent et dans le Grand Cul-de-Sac Marin, aménagement portuaire du Moule, de Pointe-à-Pitre, le balisage des côtes) ne répondent qu'en partie au problème des pertes en mer. Par conséquent à travers le prisme des administrateurs le risque existe sans que le danger soit forcément réel. C'est ce que montrent quelques exemples dont celui de la construction du phare de Petite-Terre. On peut cependant clairement mettre en évidence des exemples de projets visant à répondre à des dangers identifiés notamment en matière de sécurisation des mouillages comme par exemple celui de la rade des Saintes et du port du Moule. Il faut noter dans ces cas une adéquation entre danger et sécurisation, le risque est donc réel.

L'approche quantitative d'un événement marginal s'est révélée malgré les limites présentées ci-dessus intéressante. Elle permet d'établir une évaluation du nombre de pertes pour la période : 551 pertes de nature différente. Elle est aussi à l'origine d'une évaluation de la fréquence de pertes par rapport à la fréquentation maritime de la colonie entre 1764 et 1792 de 0,6 % à 0,75 % selon les méthodes utilisées.

14. 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. 1-2, Paris, Presse Universitaire de France, 1972, 892 p.

15. PÉROTIN-DUMON (Anne), « Cabotage, Contraband, and Corsairs : The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800 », dans KNIGHT (Franklin W.), LISS (Peggy K.), *Atlantic Port Cities ; Economy, Culture, and society int the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, The University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86.

16. CABANTOUS (Alain), *Les côtes barbares Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993, 311 p.

Cette approche quantitative est la base d'une typologie des pertes en mer entre la fin du XVII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle. La question de la causalité a organisé cette approche. Elle montre l'importance des aléas climatiques dans la survenue des pertes avec 80 % des cas, celle moins notable des aléas militaires avec 7 % des cas, et des aléas humains avec 3,8 % des cas. La volonté de dépasser une simple étude sur les causes directes a mené à interroger les causes structurelles des pertes en mer, notamment celle de l'organisation du commerce antillais.

Les conséquences qui en découlent sont assez logiques. Les naufrages sont essentiellement côtiers et portuaires, les pertes sont donc majoritairement des navires échoués ou jetés à la côte (50 % des cas), des navires coulés (8,3 % des cas), détruits (5,4 % des cas). La cartographie de ces différents types de risque permet de montrer l'existence de 3 types de zones quant aux pertes : les zones où le danger principal est celui d'être échoué, jeté à la côte, ou multiples indiquant semble-t-il un gradient de risque. De la géographie des pertes en mer à la Guadeloupe on passe donc à une géographie des dangers, voire des risques.

Cette approche quantitative et géographique a été appliquée à l'archéologie sous-marine par le biais de la construction d'un indice : l'Indice de potentiel archéologique (Ipa). Ces approches sont le résultat d'une réflexion méthodologique stimulante connectée aux problématiques et servant à la démonstration. La présentation des différentes étapes de leur confection peut permettre de les réutiliser et de les réinvestir pour d'autres horizons géographiques.

Le point de vue mêlant histoire et archéologie sous-marine est un des points qui m'a particulièrement intéressé. Il est à l'origine d'hypothèses quant à l'évaluation du potentiel archéologique sous-marin. Les méthodes mises en œuvre ont mené à une évaluation de 50 sites d'épaves anciennes avec une probabilité forte.

À ce jour 16 sites d'épaves anciennes sont répertoriés certains d'entre eux ont fait l'objet d'une hypothèse d'identification par le biais des recherches historiques.

Cette approche est complémentaire : il paraît à nos yeux que les parties historiques enrichissent la présentation d'un site archéologique ou de celle d'une zone géographique. *A contrario* la présentation archéologique d'un site sert d'étude de cas venant illustrer et étayer les propos à caractère historique.

Cette mutualisation des connaissances et des compétences participent à la mise en évidence d'un fait maritime antillais, qu'il faut continuer d'interroger avec les méthodes de l'histoire et de l'archéologie mais aussi de manière transdisciplinaire.

Les perspectives de recherches dans les disciplines qui nous concernent sont vastes.

L'approche comparative envisagée au début de la thèse serait une étape complémentaire pour voir si l'on observe des dynamiques similaires à la Martinique, à Saint-Domingue ou dans une île anglaise. Les différentes méthodes proposées ici pourraient être réinvesties. Les résultats de l'approche quantitative pourraient être très différents du fait notamment du contexte historique de ces îles ; la fréquentation maritime

de la Martinique et de Saint-Domingue étant beaucoup plus importante qu'à la Guadeloupe sur des périodes et des rythmes très différents.

À l'échelle de la Guadeloupe ce travail pourrait ouvrir plusieurs voies. L'histoire de ses ports reste un champs vaste que la double perspective (historique et archéologique) pourrait renouveler pour les ports principaux que sont Basse-Terre et Pointe-à-Pitre mais aussi et surtout pour les ports secondaires dont le potentiel dans les deux domaines est vaste. Pour renouveler l'approche historique, quelques propositions ont été présentées dans un article intitulé « Des mouillages des rades et des ports Les mots et la chose portuaire » paru dans *Outre-Mers Revue d'Histoire*¹⁷. L'étude des dynamiques portuaires des principaux ports pourrait être envisagée à l'échelle des colonies françaises dans une perspective comparative. C'est dans ce sens que s'oriente la partie portant sur les aspects économiques du travail de synthèse dirigé par Jean-Pierre Sainton *Histoire et civilisation de la Caraïbe*¹⁸.

La question de la maritimité, c'est-à-dire du degré d'influence de la mer dans les activités humaines des populations antillaises, est une piste à explorer pour compléter la question trop peu abordée du rôle et de la place des hommes. Cette perspective s'avérerait particulièrement intéressante pour envisager l'évolution des identités des populations antillaises.

Dans le prolongement des recherches archéologiques l'intérêt est réel de poursuivre les investigations dans deux sens : celui de l'inventaire des biens culturels maritimes mais aussi celui de leur identification. Cette étude propose un point de départ : contexte historique, base de données, références, textes transcrits, qui nous l'espérons constituerons un préalable fort utile à des recherches ultérieures.

Un projet proposant une approche d'inventaire et d'identification de biens culturels maritimes portant sur les sites d'épaves est en cours dans le cadre de l'Association Archéologie Petites Antilles (AAPA). Les recherches sur le terrain devraient permettre de confirmer ou d'infirmer les hypothèses d'identification proposées ici. L'étude de la construction navale pourrait être déterminante pour statuer sur la fonction et l'aire de navigation de ces épaves. Trois sites ont été sélectionnés pour poser les bases méthodologiques afin d'élargir à d'autres sites répertoriés ou non la perspective. Parmi eux, le site de la passe de Pointe-à-Pitre où au moins un site d'épave ancienne a été localisé. À terme une expertise sur l'épave dite de la baie des Saintes pourrait être envisagée pour confirmer l'identification de ce navire comme une goélette du Roi, l'*Anémone*, perdue au cours du coup de vent de septembre 1824, auparavant engagée dans la lutte contre le commerce illégal de captifs, une pratique interdite dans les colonies françaises depuis 1817.

Si cette thèse a largement réévalué le potentiel archéologique sous-marin de la Guadeloupe restent quelques sites, eux bien réels pouvant être élevés au rang de sites patrimoniaux, encore faut-il les lire et les étudier dans leur contexte historique, à défaut plane le danger d'une

17. GUIBERT (Jean-Sébastien), « Des mouillages, des rades et des ports : les mots et la chose portuaire, contribution à l'histoire maritime des Petites Antilles » dans *Outre-Mers Revue d'Histoire*, n° 378-379, 1^{er} semestre 2013, p. 66-75.

18. SAINTON (Jean-Pierre) dir., *Histoire et civilisation de la Caraïbe T. 2 Le temps des matrices*, Paris, éd. Karthala, 2012, 394 p.

archéologie décontenancée des problématiques historiques et finalement de son sens.

Au terme de cette présentation, force est de constater que les pistes sont nombreuses et ouvertes et pourraient servir à nouer l'histoire antillaise avec son contexte géographique qui fait de ces territoires insulaires des confettis de terre entre mer et océan.