



HAL
open science

Les villes coloniales françaises des Caraïbes au XVIIIe siècle

Guy Saupin

► **To cite this version:**

Guy Saupin. Les villes coloniales françaises des Caraïbes au XVIIIe siècle. Revue historique de l'océan Indien, 2008, Autour de l'histoire de La Réunion : recherches, enseignement, 04, pp.186-193. hal-03412387

HAL Id: hal-03412387

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03412387v1>

Submitted on 3 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les villes coloniales françaises des Caraïbes au XVIII^e siècle

Guy Saupin
CRHIA - Université de Nantes

Proposer une réflexion sur les villes coloniales au XVIII^e siècle revient à présenter un bilan de lecture de travaux historiques récents afin de dégager les questions intéressant le plus les historiens ainsi que les inflexions impulsées par rapport au discours historiographique classique. Le champ est vaste, et tout en prenant en compte les questions globales, il m'a semblé préférable de centrer le sujet sur les villes françaises caraïbes, des Antilles à la Louisiane, pour une double raison, d'abord parce que nous sommes dans ce qui était considéré comme le cœur de l'entreprise coloniale en France au XVIII^e siècle, ensuite et surtout parce que des travaux très récents permettent d'animer la discussion.

Toute étude de la ville coloniale au XVIII^e siècle doit ainsi relever un triple défi. Les projets ont été portés par des acteurs venus de métropole, à partir d'un répertoire européen sur l'art urbain nourri par la culture classique depuis la Renaissance et la formation reçue dans le corps des ingénieurs militaires. L'idée de pouvoir enfin appliquer les règles de l'art à partir d'un espace vierge, en se libérant de la pesanteur de l'héritage européen médiéval, a dû composer avec la double obligation d'intégrer les apports intérieurs indigènes des populations amérindiennes et les apports extérieurs des populations africaines déportées dans le cadre de la traite négrière et du système des plantations esclavagistes. Il faudrait ajouter dans bien des cas, et particulièrement pour les îles de France et de Bourbon, les apports des populations asiatiques. Dans le monde caraïbe, dans les Antilles plus qu'en Louisiane, l'intégration africaine a joué un rôle plus important qu'ailleurs. Comme partout, dans le processus de formation de la ville coloniale, une matrice européenne a été recomposée en fonction du contexte et du cadre américain, caractérisé par un brassage important de migrants submergeant le reste, plus ou moins important, des autochtones dans un phénomène croissant de créolisation. La ville coloniale française n'a pas échappé au laboratoire américain créatif du Nouveau Monde.

I – L'insertion de la ville dans le système colonial européen

A – La ville comme agent essentiel de la colonisation

1 – La protection militaire du territoire conquis

La ville assure la fonction de sécurisation du territoire au profit des intérêts de la métropole dans une double direction : vers l'extérieur, en œuvrant à la défense du ter-

ritoire conquis contre les attaques des ennemis de la couronne, vers l'intérieur en garantissant l'ordre dans une économie esclavagiste fondée principalement sur les plantations à exportation. Cela se concrétise par la naissance de l'urbain autour d'un fort et par la concentration des forces militaires dans la ville, que ce soit les troupes régulières encasernées ou les milices locales, car il est impossible d'armer les esclaves des plantations. Ce processus d'urbanisation est parfois conservé dans la mémoire collective par le nom même donné à la ville.

2 – La ville est un centre administratif qui organise l'espace au profit des intérêts métropolitains.

L'autorité politique supérieure, celle du gouverneur et celle complémentaire de l'intendant, a son siège en ville. L'extension de l'espace mis en valeur commande la création de nouvelles villes chargées de dynamiser les fronts pionniers et d'organiser leurs échanges. La multiplication des villes à Saint-Domingue, dans une descente du nord au sud à partir du Cap français, en fournit un bon exemple. Cela peut mener à la notion de réseau urbain avec une relative répartition des rôles, soit entre pôles administratifs et économiques, soit même au sein de l'administratif, comme dans l'exemple de Basse Terre et de Fort-de-France.

3 – La ville comme relais dans un système commercial à plusieurs échelles

La ville est une place commerciale d'importance variable qui s'inscrit dans une triple échelle : le marché local qui intéresse une grande diversité d'acteurs, tant européens qu'amérindiens, africain, et surtout métis et mulâtres, le marché régional qui ignore souvent les frontières politiques, et le marché international étroitement contrôlé dans la logique de l'Exclusif au sein du mercantilisme métropolitain. Ce ne sont pas les mêmes acteurs qui prennent en charge les trois marchés, mais il existe une forte connexion entre eux. L'articulation entre le marché régional américain et le marché outre-mer européen a posé de plus en plus de problèmes, comme le montre l'obligation d'assouplissement avec l'Exclusif mitigé dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Cette fonction commerciale est majeure car elle soutient l'intérêt majeur de la colonisation (exportations de produits tropicaux et de matières premières contre importations de produits alimentaires et manufacturés de métropole) et elle constitue le moteur essentiel du développement urbain.

4 – La ville est un pôle culturel qui entend acculturer les populations non européennes, tant les indigènes occupant antérieurement les territoires, ici les populations amérindiennes, que les populations africaines importées par la traite négrière pour assurer le fonctionnement de l'économie de plantations. Cette acculturation est double, dans son contenu et dans le public visé. L'évangélisation dans la confession catholique reste la grande justification morale de l'entreprise coloniale puisque l'Ancien Régime reste un monde totalement sacralisé dans la tradition chrétienne. Cela a

concerné les Amérindiens et les Noirs. Cela explique l'importance des établissements religieux dans la ville, avec la présence des ordres réguliers, dès la naissance de l'urbain, imposant ensuite des contraintes pour l'extension urbaine. Mais l'écart reste énorme entre les principes énoncés et le désintérêt ou même la réticence de la majorité des planteurs, inquiets du soutien à la socialisation des esclaves que cette catholicisation pourrait engendrer, à travers le sacrement de mariage par exemple.

Le modèle urbain métropolitain transpose aussi une autre acculturation, celle des catégories populaires par les élites, à travers la diffusion d'une culture savante et artistique dans des lieux de sociabilité bien fréquentés et des salles de spectacles spécialisées, autant de signes de la modernité urbaine du second XVIII^e siècle. La vie culturelle de Basse Terre dans le second XVIII^e siècle illustre un fort mimétisme par rapport aux formes classiques de l'animation culturelle des élites dans les villes françaises : société académique, chambre de lecture, loge maçonnique...

B – L'urbain comme produit d'une double insertion dans le système commercial colonial européen

1 – La participation au système légal contrôlé par la métropole

Les villes sont des étapes dans le circuit atlantique triangulaire unissant les ports français d'où partent les initiatives, les côtes d'Afrique qui sont un relais majeur grâce à la participation des aristocraties africaines des royaumes littoraux et les Antilles et la Louisiane avec leur système de plantations à esclaves. Ce circuit fondamental est lui-même prolongé par le grand cabotage européen d'approvisionnement en marchandises européennes et de redistribution des produits coloniaux, mais aussi doublement connecté au trafic de l'océan Indien, d'abord par l'intermédiaire de la compagnie des Indes et de ses ventes à Nantes et Lorient, puis après 1769 par un autre circuit triangulaire unissant la métropole, les îles de La Réunion et de Maurice, et les Antilles.

Comme dans le monde atlantique français, les monopoles coloniaux stricts n'ont pas duré très longtemps, se transformant plus ou moins vite, en cas de survie, en cession de licence à des acteurs privés des ports agréés, le développement économique des ports coloniaux a largement dépendu des initiatives de ces derniers. Cela met en jeu des stratégies commandées par l'esprit d'entreprise, l'analyse des marchés, la prise de risque, l'impact des réseaux commerciaux constitués, l'influence des alliances matrimoniales négociées, l'insertion dans le système des plantations ; au total, un ensemble de données socio-économiques relevant beaucoup plus de stratégies de maison de commerce agissant en réseaux que d'une politique étatique élaborée dans les bureaux du Secrétariat d'Etat à la Marine.

Une différence fondamentale semble donc devoir être établie entre le système atlantique français et les autres, espagnols, anglais et même portugais, dans la mesure

où la domination des grands négociants métropolitains français n'a pas pu être contestée par des marchands de forte envergure basés aux colonies.

Une hiérarchie entre des centres principaux et des relais secondaires peut ainsi être esquissée, valorisant Saint-Pierre et Le Cap Français comme têtes principales de réseau dans le système français officiel des Caraïbes.

2 – La participation à un vaste commerce interlope

L'importance de la contrebande est une donnée qu'il ne faut pas sous-estimer pour le développement des villes coloniales, toutes portuaires ou proches de la côte. L'exemple de la Nouvelle Orléans en forme sans doute le type le plus accentué. On ne peut qu'être frappé par le contraste entre les gémissements des autorités de la Métropole (échec économique et financier) et la richesse révélée par les inventaires après décès des marchands locaux. La ville est au centre d'un énorme circuit qui établit la connexion entre un marché légal (la vallée du Mississipi et de l'Ohio jusqu'aux Grands Lacs) et les Antilles françaises et un marché illégal avec les colonies espagnoles, mais aussi anglaises et hollandaises en Caraïbes. Les études actuelles, puissamment aidées par l'archéologie, soulignent l'importance du réemploi des routes anciennes des Amérindiens grâce à la bonne connaissance des vents et des courants. Face à la faiblesse des exportations directes vers la métropole, on ne s'étonne pas des liens significatifs avec le Cap français, la Vera Cruz et La Havane, tout en étant surpris que ces trois têtes n'atteignent même pas 30 % de l'ensemble des échanges, le reste étant dispersé sur de nombreux petits ports secondaires. C'est qu'il s'agit principalement de commerce interlope qui met en jeu de multiples points de contact, les uns importants comme Carthagène des Indes pour le continent sud ou Portobello sur l'isthme américain, qui s'adjoignent aux deux têtes espagnoles déjà citées, les autres plus discrets et éparpillés. Dans ce schéma, Saint-Pierre de la Martinique, « ville jumelle de la Nouvelle Orléans », apparaît comme le relais de contournement du contrôle officiel exercé au Cap français. A Basse Terre, elle-même ville relais de Saint-Pierre, les autorités métropolitaines admettent que la contrebande représente entre le tiers et la moitié des échanges.

II – La ville coloniale : une synthèse originale entre un paysage urbain d'origine européenne et une société originale non européenne

Etudier la ville coloniale impose de tenter de saisir la globalité de la réalité urbaine en insistant sur toutes les interrelations de ses constituants. Il est ainsi particulièrement important, si l'on veut en comprendre le sens et la spécificité de l'urbain qui s'y développe, d'examiner les liens entre sa matérialité, qui se concrétise dans un paysage urbain avec des voies de circulation, des places et des édifices de tout genre, et une population concentrée sur cet espace qui s'organise pour tisser des liens lui permettant de vivre en paix en tant que société. Ceci nous conduit à discuter des conséquences d'une dialectique extrêmement riche et complexe entre un paysage urbain

défini culturellement en Europe et une dynamique sociale placée sous le signe d'un intense métissage.

A – *Le paysage urbain normalisé d'importation européenne*

1 - Le succès du plan en damier

Au XVIII^e siècle, les villes créées *ex-nihilo* ou refondées à partir de bourgs correspondent toutes à un projet planifié d'en haut sous l'autorité du pouvoir politique. Les premières villes du XVII^e siècle avaient connu une croissance empirique, sans plan pré-établi. Cela leur donnait un aspect hétéroclite, justifiant des appréciations assez négatives des voyageurs qui les comparaient avec les villes espagnoles.

On retrouve très souvent le plan orthonormé, en grille, avec des carrés découpés en parcelles selon une logique géométrique (en 4 ou en H), des rues alignées, larges pour la circulation, harmonieuses par leurs dimensions. Il existe une transposition des modèles créés en France dans les villes neuves militaires sous l'autorité de Vauban (Neuf Brisach, 1698) ou dans les chantiers de reconstruction des villes victimes de grand incendie comme Rennes (plan Robelin, 1721, contemporain de celui de la Nouvelle Orléans). La position de la place d'armes introduit une variété : soit elle est centrale suivant le modèle éprouvé des villes de l'Empire espagnol, soit elle est décalée à la lisière de la grille, proche de la mer, ouvrant vers les horizons maritimes. Ce dernier modèle, qui est celui de Buenos Aires, a du succès pour les villes portuaires. On le retrouve à Pointe-à-Pitre, au Petit Goave, à la Nouvelle-Orléans, Saint-Louis du Sénégal, Pondichéry... Mais n'est-ce pas cette logique symbolique qui est réintégré, dans un transfert de l'économique vers le politique, dans l'aménagement de la place royale de Bordeaux, en passe de devenir le premier port de France par son inscription dans le système atlantique colonial français, par le grand architecte Ange V. Gabriel dans une étroite collaboration avec l'intendant Boucher ?

2 - Un modèle européen ou américain ?

Le plan orthonormé en damier est un modèle classique européen comme le montre son succès dans l'Amérique espagnole et son adoption par la colonisation anglaise dans le dernier tiers du XVII^e siècle. Les Portugais ont mis plus longtemps à venir, mais il est bien intégré au XVIII^e siècle, avant même que la reconstruction de Lisbonne sous l'autorité du marquis de Pombal n'en fasse une référence éclatante obligée. Il en est de même des Français où le modèle est prédominant à partir de 1710.

C'est un modèle qui vient d'une synthèse de l'art urbain de la Renaissance (Alberti), reprenant lui-même les leçons de l'Antiquité romaine (Vitruve), elles-mêmes basées sur l'héritage grec de la période hellénistique, des traditions des villes de nature militaire de reconquête comme les bastides médiévales du Sud-Ouest et les villes neuves de Nouvelle Castille et d'Andalousie, et de l'expérimentation des constructions des villes neuves militaires au XVI^e et surtout au XVII^e siècle. C'est le produit de la culture

urbaine des ingénieurs militaires, issue de la formation intellectuelle et technique reçue dans le corps des ingénieurs militaires organisé par Vauban à la fin du XVII^e siècle.

Il convient certainement de soumettre à discussion le mythe de la terre vierge. Ainsi, l'influence des Amérindiens a été décisive dans le choix du site à la Nouvelle-Orléans, même si des problèmes ont surgi ultérieurement par suite du décalage technique entre les anciennes embarcations traditionnelles et les navires transatlantiques du XVIII^e siècle. Le succès généralisé du plan en damier repose surtout sur sa commodité d'utilisation dans un processus de colonisation inscrite dans un temps long. Il peut être aisément dupliqué pour suivre l'expansion urbaine et il entretient la cohérence et la continuité entre la ville et la campagne dans la maîtrise juridique du nouveau territoire à mettre en valeur comme l'illustrent les pratiques de la Nouvelle Angleterre où les premières parcelles sont en même temps urbaines et rurales, en prolongement. L'expulsion du rural se fait ensuite par densification. Dans le long terme, tout est question du rapport de force entre les pouvoirs publics plus ou moins tentés d'imposer une stricte autorité et les initiatives des acteurs privés qui respectent plus ou moins le schéma préétabli. Selon les intérêts économiques des acteurs, la ville peut déborder du cadre sur les côtés avant d'avoir rempli les arrières, comme le montre l'évolution des villes créées le long des fleuves en Amérique du nord.

B – Une société originale, hors des normes européennes

1 – Un brassage important de population

La ville coloniale présente un profil démographique dominé par les migrations. Le mouvement naturel ne saurait soutenir la croissance, tirée vers le bas par une natalité médiocre et une forte mortalité, marquée par les accidents épidémiques, souvent liés à l'arrivée des contingents militaires. Les Blancs résistent mal aux fièvres. L'immigration est décisive et importante parce que plurielle. Les émigrants de métropole débarquent régulièrement et les gens libres de couleur viennent s'installer en ville. La montée numérique des affranchis résulte d'actes individuels régissant les rapports entre maîtres et esclaves, mais aussi de décisions collectives pour récompenser une participation à la défense contre les ennemis extérieurs, principalement les attaques anglaises sur les Antilles. Un nombre important d'esclaves est installé en ville par les planteurs pour faciliter l'écoulement d'une partie de leur production sur le marché local et diversifier leurs ressources en les plaçant dans l'artisanat et les services. Un certain nombre de marrons finissent même par être intégrés dans le marché urbain, soit comme salariés d'ateliers ou comme colporteurs intermédiaires entre ville et campagne. La participation au commerce de contrebande augmente considérablement cette immigration urbaine régulière avec l'intégration dans les réseaux des déserteurs de l'armée ou des bateaux de commerce, des capitaines et marins et des marchands étrangers ou apatrides et des esclaves en fuite.

La population se complexifie ainsi de plus en plus. À Basse-Terre, en 1672, on compte cinq Blancs pour un esclave alors que dans le reste de la Guadeloupe le

rapport est déjà inversé à raison d'un Blanc pour 1,4 esclave. Mais à la fin du XVIII^e siècle, la population de la ville est répartie grossièrement par tiers entre Blancs, libres de couleurs et esclaves. Le déséquilibre des sexes dans la population d'origine métropolitaine, avec une surreprésentation de jeunes hommes, favorise le métissage. Les activités professionnelles urbaines favorisent également ce mélange d'individus aux profils ethniques et juridiques très variés. Des petits patrons blancs emploient des compagnons noirs esclaves, avec un rapport très différent de celui du maître de plantation. Bien des Noirs libres jouent sur la pluriactivité pour compenser la faiblesse de leurs rémunérations. Mais le rapport au travail reste néanmoins très différent selon le statut juridique. Les femmes sont défavorisées.

La hiérarchie sociale de la richesse se retrouve au niveau des maisons individuelles et du degré de confort

À Basse-Terre, l'analyse des actes d'achat et de vente des maisons d'habitation et des inventaires après décès permet de dresser une typologie ternaire des logements des familles. Le type le plus répandu correspond à la maison commune à un seul niveau, en bois, avec parfois les pignons en pierre. Un niveau médian, moins répandu, renvoie vers une maison à un étage, construite en pierre, avec une cour et des dépendances en bois et un jardin. La grande richesse est atteinte avec les maisons des négociants, peu nombreuses, à deux ou trois étages, avec une grande cour, des dépendances et des magasins.

2 – La ségrégation sociale dans l'espace urbain : une idée à nuancer ?

Le modèle classique de la ville coloniale insiste nettement sur une pratique de ségrégation sociale dans l'espace urbain. Des analyses récentes, fondées sur le dépouillement minutieux d'actes notariés, semblent nous inviter à questionner cette image établie. Il en est ainsi de Basse-Terre, où une tendance lourde à la mixité sociale dans l'espace urbain est corrigée par des phénomènes de ségrégation sur les marges. Dans cette ville, le front de mer est nettement blanc et les arrières nettement noirs, mais entre les deux les mélanges dominent. Un blanc peut être le locataire d'un affranchi noir. Cela s'explique par la forte pénétration des gens de couleur libres dans les métiers du bâtiment et leur rôle dans la construction car la location rapporte bien. Cette cohabitation relative pourrait être caractéristique des villes neuves, car lorsqu'il s'agit d'installation de centres européens à côté de vieux quartiers indigènes, la séparation est toujours fort nette. Il conviendrait ainsi d'opposer les villes coloniales des nouveaux mondes à celles des mondes anciens.

Conclusion

La ville coloniale est bien un projet européen comme centre d'organisation d'un système maritime et colonial, mais aussi de marquage culturel d'un espace à dominer. Mais la dynamique sociale issue de ce système d'exploitation le brouille en ajoutant une économie parallèle de contrebande à l'économie légale de l'Exclusif mercantiliste, ce qui influe directement sur le développement urbain qui passe plus ou moins

hors du contrôle de la métropole au profit des acteurs locaux, d'une extrême diversité. Selon leur position dans le schéma d'ensemble, ce degré d'autonomie est plus ou moins fort. Le Cap Français n'est pas la Nouvelle Orléans, mais Saint-Pierre en est elle plus proche ? Cette dynamique forme aussi une société originale, fort éloignée du standard urbain européen, qui investit et transforme par sa pratique sociale l'espace ordonné imposé. Le brassage social et ethnique, avec ses limites, donne un sens à ce qui n'était que cadre théorique d'harmonie. Même portée par un projet politique fort contenu dans le mercantilisme, la ville reste d'abord une création des individus qui s'en servent pour leurs activités fondamentales. Le projet européen, plus ou moins saisi et subverti par les acteurs locaux, d'une extrême diversité, accouche d'une forme hybride, la ville coloniale, d'abord régionale, ici caraïbe, dans le Nouveau Monde.

Repères bibliographiques

GOERG, Odile, HUETZ DE LEMPS, Xavier, « La ville européenne outre-mer », dans PINOL, Jean-Luc (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, tome 2, Livre 5, Paris, Seuil, 2003.

COQUERY-VIDROVITCH, Catherine et GEORG, Odile (éds.), *La ville européenne outre-mer : un modèle conquérant (15^e-20^e siècles)*, Paris, L'Harmattan, 1996.

VIDAL, Laurent, ORGEIX Emilie d' (dir.), *Les villes françaises du Nouveau Monde. Des premiers fondateurs aux ingénieurs du roi (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Somogy, 1999.

GRUZINSKI, Serge, WACHTEL, Nathan (dir.), *Le Nouveau Monde – Mondes nouveaux. L'expérience américaine*, Paris, Editions Recherche sur les Civilisations / Editions de l'EHESS, 1996.

HAVARD, Gilles et VIDAL, Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2003.

PRITCHARD, James, *In search of Empire. The French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, CUP, 2004.

PEROTIN-DUMON, Anne, *La ville aux îles. La ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000.

LOUDIN-BASTIDE, Caroline, *Travail, capitalisme et société esclavagiste. Guadeloupe, Martinique (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, La Découverte, 2005.

LANGLOIS, Gilles-Antoine, *Des villes pour la Louisiane française. Théorie et pratique de l'urbanisme colonial au XVIII^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003.

POLONI-SIMARD, « Amériques coloniales. La construction de la société », *Annales, HSS*, 62-3, 2007, p. 501-504.

DAWDY, Shannon Lee, « La Nouvelle Orléans au XVIII^e siècle. Courants d'échanges dans le monde caraïbe », *Annales, Histoire, Sciences sociales*, 62-3, 2007, p. 663-686.