

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

et sur www.pourlascience.fr/editionsnumeriques



Dossier Pour la Science n° 76

Les Néandertaliens étaient bien plus proches des hommes modernes qu'on ne l'imaginait. Plusieurs comportements montrent qu'ils ont participé à l'émergence des cultures : ils enterraient leurs morts, préparaient des pigments décoratifs, fabriquaient des bijoux en coquillages... Les Néandertaliens sont un maillon essentiel d'une longue histoire, dont les civilisations modernes ne sont que le prolongement.

Parution de juillet/septembre 2012 – Prix : 6,95 €

Cerveau & Psycho n° 52

Face au bruit et à une agitation ininterrompue, chacun aspire à retrouver calme et sérénité. La méditation, une façon de se centrer sur ses émotions et ses sensations, permet d'y parvenir. Elle améliore le bien-être psychique et la santé, ainsi que la concentration et l'attention des enfants.

En plus de ce dossier, retrouvez les incontournables de *Cerveau & Psycho*, par exemple la critique psychologique du film *Les Aventures de Tintin*.

Parution de juillet/août 2012 – Prix : 6,95 €



Format classique ou pocket



Format classique ou pocket

L'Essentiel Cerveau & Psycho n° 10

Un stress de courte durée peut être favorable, car il stimule les fonctions cognitives. En revanche, s'il se prolonge, il a des conséquences négatives sur la santé psychique et physique. C'est aussi le cas de l'anxiété, une réaction inadaptée du cerveau qui anticipe l'imminence d'un danger qui n'existe pas. Aujourd'hui, des thérapies permettent de s'affranchir des diverses formes d'anxiété.

Parution de mai/juillet 2012 – Prix : 6,95 €

Dès le 10 août 2012, retrouvez en kiosque le prochain numéro de *L'Essentiel Cerveau & Psycho* « Donner l'envie d'apprendre »

■ POUR LA
SCIENCE

L'énigmatique

À quelques mètres d'une plage dominicaine, se trouve l'épave
d'une corvette chargée de matériel militaire français,
à la coque américaine et dont les canons sont écossais...
Une fois reconstruit, ce puzzle a révélé la carrière épique
d'un petit bâtiment militaire de la fin du XVIII^e siècle.



François Gendron, Simon Spooner et Florence Prudhomme

Novembre 2000, Buen Hombre. Face à la plage de ce village de pêcheurs du Nord de la République dominicaine, un bien étrange naufrage s'est produit à la fin du XVIII^e siècle. Avec nos amis dominicains, nous clôturons notre troisième campagne sur place, et sommes perplexes. Comment expliquer cette découverte d'un navire de coque américaine, armé de canons écossais, mais plein de boutons d'uniformes français ? Pourtant, après un long cheminement, nous avons résolu cette énigme. Voici comment.

D'emblée, nous nommons notre épave le *Carron Wreck*, c'est-à-dire « l'épave Carron ». La mention *Carron and Co* est en effet toujours lisible sur les tourillons, c'est-à-dire sur les deux moignons d'axes de ses huit canons en fer ; elle nous apprend qu'ils ont été fondus en 1778 à Falkirk en Écosse par

les *Forges Carron*. À part cela, nous savons l'épave connue depuis les années 1970, quand des pêcheurs de Buen Hombre l'ont signalée. Malheureusement, ces découvreurs avaient remonté le safran du gouvernail pour récupérer les feuilles de cuivre qui le recouvraient, de sorte que nous n'avons de cette pièce essentielle que trois morceaux de bois brûlés. Ce pillage n'a rien d'étonnant tant l'accès à l'épave est facile.

Premières plongées

Le *Carron Wreck* repose tout près de la plage de Buen Hombre. Le profil de cette plage, située au fond d'une anse, se prolonge et s'élargit vers la pleine mer par un chenal naturel qui coupe la barrière récifale. Certains jours, la visibilité peut être faible sur le site, car un ruisseau issu des

collines proches se jette dans l'anse. De fait, nous constatons lors des fouilles que l'épave est couverte d'un mélange de sable, de boue, de branches et d'arbustes déposés par les crues hivernales de ce cours d'eau. Lors des tempêtes, le sable de la baie s'accumule aussi sur l'épave. Ces conditions impliquent que très peu de photographies de l'épave ont pu être réalisées (voir l'encadré page 36), et expliquent qu'il nous soit souvent arrivé de découvrir les surfaces excavées la veille rebouchées le lendemain par la marée. Nous aurions pu pallier cette difficulté en construisant un barrage autour du site, mais cela nous aurait fait sortir du budget.

C'est en 1996 qu'un amateur local conduisit la première opération archéologique sur le *Carron Wreck* : utilisant un détecteur de métaux, il localise trois canons en

Carron Wreck



fer et une ancre, qui sont aujourd'hui en lieu sûr. Ensuite, c'est lors de la mission archéologique que nous avons réalisée en 1998-1999 sur l'épave du *Casimir*, localisé dans la mer de la côte nord-dominicaine, que l'un d'entre nous (S. Spooner) va chercher les vestiges du gouvernail à Buen Hombre. L'étude de ces éléments ayant échappé au feu révèle une fabrication rudimentaire. À même le bois est fixée de la grosse toile de jute recouverte de poix ou de goudron, et une feuille de cuivre superficielle y est maintenue par un cloutage irrégulier. En septembre 2000, notre équipe teste de nouveaux systèmes électroniques de détection à Buen Hombre. Parce que nous avons constaté que les autres sites dominicains où nous avons travaillé avaient été pillés, nous décidons de dégager le *Carron Wreck* pour en



1. BUEN HOMBRE est une plage tropicale où se jette un ruisseau descendant des collines. L'épave nommée *Carron Wreck* est située à l'extrémité de la plage face au bâtiment visible. Découverte dans les années 1970, elle a été déjà visitée et pillée à plusieurs reprises, mais une épaisse couche de sédiments et de sable en protège la plus grande partie. La fouille a été compliquée par la très faible visibilité due aux sédiments amenés par le ruisseau et par le fait que les marées tendaient à reboucher chaque jour les excavations pratiquées la veille.

évaluer l'état. Malgré la mauvaise visibilité due à la boue mise en suspension, nous parvenons à dégager jusque sous l'étrave la partie avant de la coque, et exhumons le brion (partie de la coque située entre l'étrave et la quille) et la carlingue (pièce longitudinale fixant les couples sur la quille). Les vestiges de ces œuvres-vives (pièces immergées) montrent que la coque a été doublée d'une épaisse couche de feuilles de cuivre fixées par des clous de bronze. Ainsi, la coque était protégée des tarets navals, ces mollusques des mers chaudes ayant une forme de vers qui creusent des galeries dans le bois.

Au contact de l'eau de mer, le cuivre s'oxyde en un vert-de-gris toxique (chlorure de cuivre), ce qui empêche la fixation des tarets. Apparue en Angleterre, cette technique fut rapportée en France par des espions et adoptée peu avant la guerre de l'Indépendance des États-Unis (1776-1783). Toutefois, dans sa première forme, elle n'était pas parfaite: il fallut remédier aux effets de l'électrolyse que provoquait le rapprochement du cuivre du revêtement avec le fer des clous et des broches d'assemblage de la coque. La mise au point d'un bronze (alliage de cuivre et d'étain) assez dur rendit possible de renoncer au fer dans les œuvres-vives – les parties immergées des navires – à partir de 1786.

À l'issue de la campagne de 2000, la portion du *Carron Wreck* dégagée mesure huit mètres sur dix et cinq mètres de profondeur; elle s'étend de la quille au sommet du lest. Cinq nouveaux canons ont été découverts à l'avant de la pile de ballast près de la proue. Sont-ils arrivés là à la faveur du processus de désagrégation de l'épave, ou étaient-ils en batterie sur le pont au moment du naufrage? Le dégagement livre aussi le bloc de bois où est fiché le mât de misaine (ou massif d'emplature). Il s'avère broché sur le vaigrage (parquet de fond de cale) à travers la coque, point qui contribue grandement à notre compréhension de l'architecture du bâtiment. Profitant d'une meilleure visibilité, nous inspectons toute la longueur du flanc bâbord afin de nous en faire une idée d'ensemble, découvrant ainsi le lest constitué de galets et de balles de mousquet en plomb et fer. Il est si concrétionné qu'il a moulé la forme intérieure de la coque disparue. Il est aussi incliné de 20 degrés vers tribord: la gîte du bateau lorsqu'il a coulé?

Nous constatons que la distance entre le lest et la bouche du canon 1, le plus pro-

che de la plage, est de 15,6 mètres. Avons-nous là une indication du fait que le navire était long d'un peu plus de 30 mètres? Mais une tempête approche. Nous nous dépêchons de réenfouir l'épave pour la préserver du ressac, ce qui nous empêche de rechercher la cause du naufrage.

L'élaboration du plan

Alors que nous sommes de retour en Europe, commence le long travail de dessin consistant à reporter sur le papier les centaines de mesures prises et reprises sous l'eau. Le plan obtenu comporte l'emplacement et la forme de chaque pièce, ainsi que la position des canons. Il nous livre enfin une vision intégrale du *Carron Wreck*. Il s'agit d'un navire militaire de belle facture.

C'est passionnant, car les grands voiliers militaires étaient les réalisations techniques les plus élaborées de leur époque. Ces cathédrales des mers qu'étaient les

vaisseaux, les frégates et autres corvettes étaient conçues pour accueillir et faire travailler des centaines d'hommes tout en résistant aux tempêtes et aux combats les plus acharnés. La vie à bord était minutieusement réglée, car les risques y étaient permanents: chutes depuis la mâture, maladies de promiscuité, blessures de combat, etc. Nous sommes également ravis de pouvoir étudier une coque, c'est-à-dire le reflet des savoir-faire ancestraux des charpentiers de marine, mais aussi celui des progrès techniques, car, même entre deux coques de classe équivalente, des différences sont toujours perceptibles.

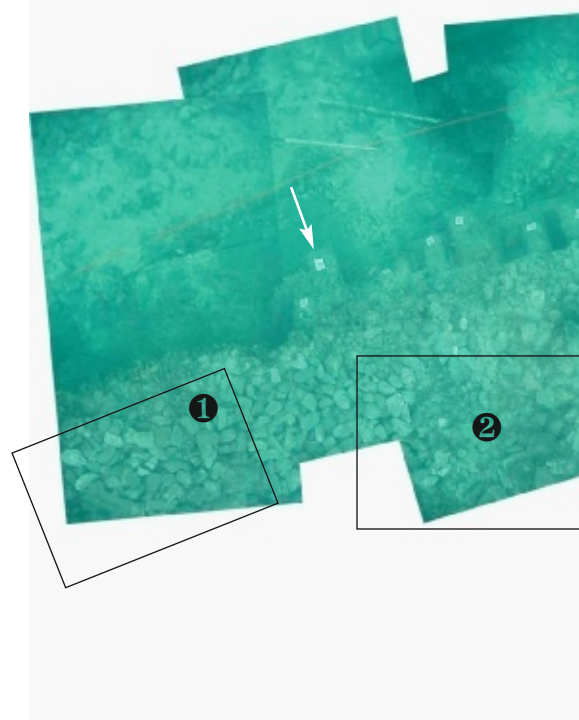
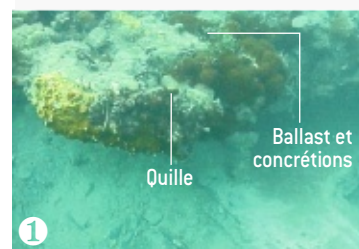
Par ailleurs, la fouille a livré quelques objets, rares, mais qui ont tous un sens. Nous les classons en trois catégories: les apparaux du navire (équipements), tels les crochets d'arrimage des canons, les poulies, etc.; les objets personnels de l'équipage, tels des boutons, des dominos, etc.; les objets commerciaux, tels les

Le *Carron Wreck* a été reconstitué à partir de photographies prises pendant les rares jours où il était visible. Le reste du temps, les sédiments apportés par un ruisseau dévalant des collines et se jetant dans la mer empêchaient d'en avoir une vue nette et complète.

Sur la série de clichés montrée ci-contre, on distingue ainsi le « squelette » bâbord du navire, notamment une partie de sa membrure, c'est-à-dire des couples (la flèche en repère un) implantés dans la quille auxquels sont fixés les bordages formant la coque.

Sur la vue d'ensemble qui résulte de cet assemblage d'images, quelques gros plans ont été isolés. Il s'agit du ballast mêlé à des concrétions qui ont moulé l'intérieur de la coque disparue (1), de l'amas de balles de plomb et de galets, qui constituait le lest (2), de canons *Carron* (3), ou encore de l'emplature du mât de misaine (le mât avant) dans le massif de bois où il était fiché (4).

Les chiffres visibles sur l'assemblage de clichés repèrent l'emplacement de ces structures et artefacts sur le *Carron Wreck*. Sauf les canons et autres gros objets, ils ne sont pas faciles à distinguer et à identifier, et l'étaient encore moins pour les archéologues dans un nuage de sédiments en suspension!



lingots d'or des galions. Leur étude précise est importante, car elle aide à établir la nationalité du navire et éventuellement à dater sa période d'activité. Nous supposons avoir affaire à un navire militaire, car nous n'avons pas découvert d'objets commerciaux, mais peut-être ont-ils été stockés à l'arrière de l'épave, non fouillé... De plus, les difficiles conditions de fouille font que bâbord est mieux documenté que tribord...

Que constatons-nous ? Ce qui reste de la coque se présente sous la forme d'un ensemble quille-varangues-carlingue assemblé à l'aide de broches de fer. L'une de ces broches de quille, brisée, émerge de la quille, là où la carlingue et le vaigrage ont disparu. Sa hauteur totale du dessous de la quille jusqu'au-dessus de la carlingue devait être d'environ 1,5 mètre, indice qui nous permet de dire que ce système d'assemblage est postérieur à 1760. À cela s'ajoute la présence d'un doublage

de coque en cuivre qui, pour sa part, est une référence à la période transitoire 1760-1780, au cours de laquelle on découvre les effets électrolytiques néfastes des contacts du cuivre et du fer. De fait, les broches de quille du *Carron Wreck* sont un cas d'école en matière de la corrosion due à des phénomènes électrolytiques.

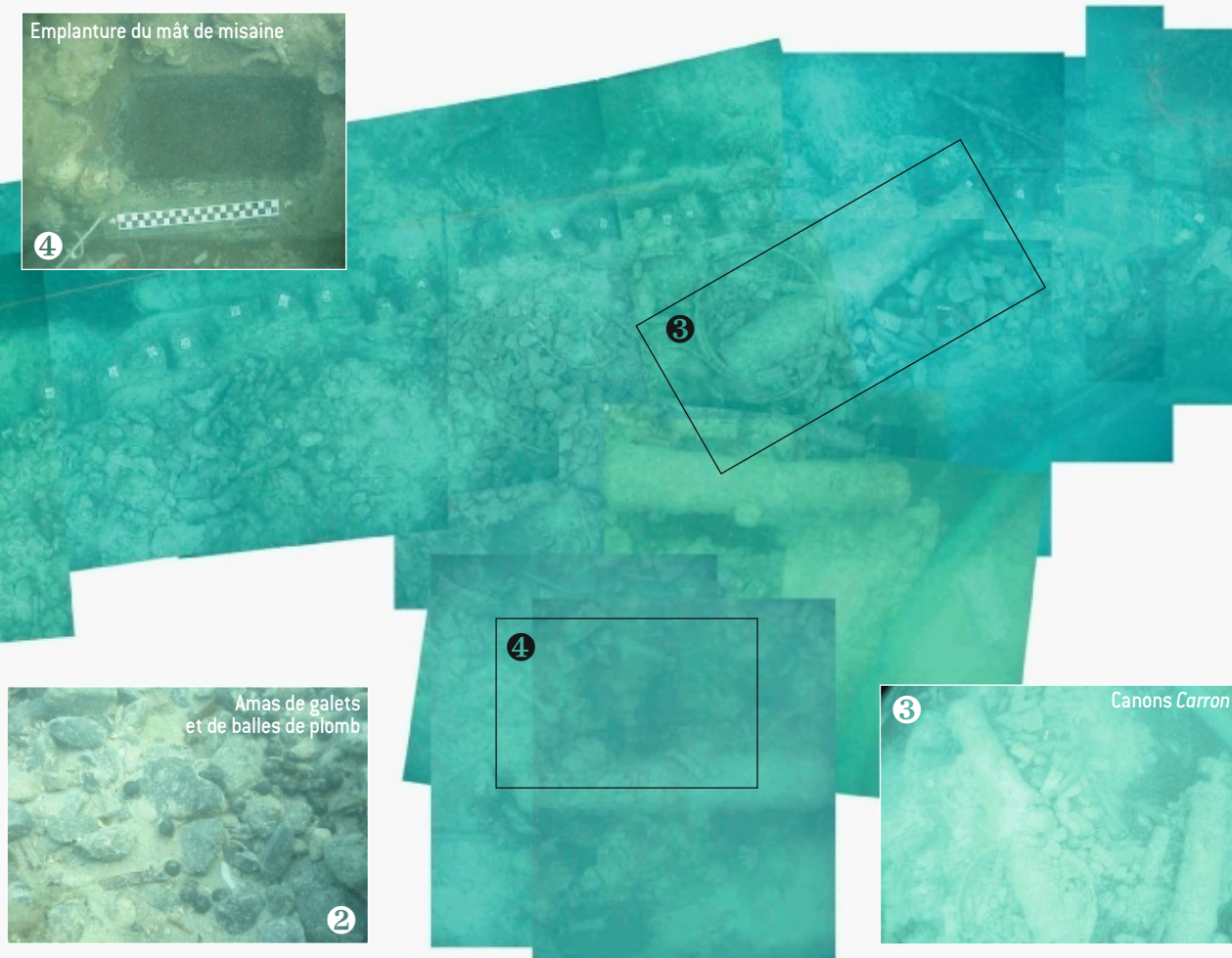
Courant 2004, les recherches que S. Spooner a réalisées sur la construction du *Carron Wreck* éliminent de nombreuses pistes, mais retiennent celle d'un prototype de frégate américaine de classe Raleigh. Cette frégate fut construite en 1776 sur le quai Rodman à Portsmouth dans le New Hampshire aux États-Unis sous la direction de John Landon. Cette date coïncide avec les inscriptions relevées sur les canons remontés en 1996. On y lit « Carron » au-dessus de la date 1778. Ces canons font donc probablement partie du dernier lot fondu par les forges écossaises *Carron and Co* avant la généralisation de la

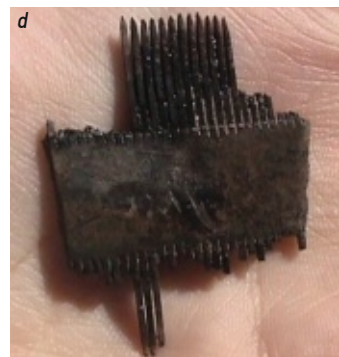
L'ESSENTIEL

- De nombreuses épaves se trouvent à proximité des côtes dominicaines.
- À quelques mètres d'une plage, l'une d'elles mêle des caractéristiques françaises, britanniques et américaines.
- Une fouille partielle suivie d'une longue enquête dans les archives a livré le nom d'un petit navire militaire français.
- Son histoire rocambolesque et sa fin guerrière expliquent les étonnantes constatations qu'y ont faites les archéologues.

Sauf mention contraire, l'iconographie est de F. Gendron, ADMAT

LES PHOTOGRAPHIES DU CARRON WRECK





2. LES ARTEFACTS TROUVÉS SUR L'ÉPAVE vont des boutons d'uniforme (un bouton du régiment de Dillon, *a*, et un bouton du Corps royal de la marine française, *b*), à un robinet peut-être fixé à un tonneau (*e*), en passant par les restes de la vaisselle du chevalier de l'Espine (*c*) et un pei-

caronade à partir de 1779 en Angleterre et de 1795 en France. *Carron and Co* a en effet ensuite été mobilisée pour équiper toute la marine anglaise avec ce type de canon court qu'il avait inventé.

Nous en sommes donc à penser que le *Carron Wreck* est un navire militaire construit sur la côte Est des États-Unis d'Amérique vers 1780, mais équipé de canons fondus en Écosse en 1778, quand l'étude des munitions et des boutons d'uniformes complique encore la situation. Le *Carron Wreck* recèle peu de boulets de canons, mais les fouilles livrent en revanche plusieurs de ces charges de mitraille, que l'on nomme des « grappes de raisin ». Utilisées par de nombreuses marines, ces munitions étaient des armes antipersonnel destinées à contrer les abordages.

Apparues à la fin du XVII^e siècle, elles marquent une étape dans la guerre maritime, puisqu'elles visent à tuer ou estropier l'homme et non plus à endommager la machine (comme le faisaient les boulets des canons). Elles ouvrent la voie à des surenchères destructrices qui iront croissant jusqu'à la bataille de Trafalgar (1805). Les grappes de raisin sont constituées d'un sachet en toile légère contenant une vingtaine de grosses billes de fer solidement ligaturées autour d'une tige fixée au centre d'un disque au calibre du canon. Elles ressemblent donc à une grappe de raisin, d'où leur nom. La mise à feu consume la ligature et le tissu, tandis que l'explosion propulse le disque, la tige et les billes qui se dispersent en gerbes sur l'ennemi.

En vertu du règlement de 1765 des magasins de la marine royale anglaise, le disque et la tige doivent être en fer. Or, ceux que nous avons découverts sur le *Carron Wreck* sont tous en bois. De plus, la périphérie de ces disques est marquée d'une

profonde encoche permettant d'accueillir une corde goudronnée. Son rôle est de permettre l'enfoncement en force des munitions dans le canon de façon à mieux comprimer les gaz de combustion lors du tir. Quant à la hauteur des tiges, elle ne coïncide pas non plus avec le règlement anglais de 1765 : toutes mesurent 30 centimètres alors qu'elles devraient en mesurer 17. Enfin, le diamètre des billes de fer correspond à celui des règlements français...

Nous sommes donc étonnés, mais obligés de conclure avoir affaire à des grappes de raisin de calibre 9 de fabrication française. C'est d'autant plus étonnant que ce calibre n'était guère populaire dans la marine française, où on lui préférerait le 8 ou le 12 livres. Ces chiffres correspondent au poids en livres des munitions, et les canons étaient nommés d'après le poids des boulets qu'ils propulsaient. Les munitions de neuf livres françaises se rencontrent en fait plutôt sur les navires anglais capturés. Ultime détail d'importance, certaines de ces grappes de raisin ont un disque de 12 centimètres de diamètre, alors que le diamètre de l'âme des canons de 9 livres est de 10 centimètres, ce qui suggère la présence de canons d'un calibre plus important sous le sable de Buen Hombre...

Précieux boutons

En outre, le puzzle du *Carron Wreck* est compliqué par la découverte de boutons militaires français. Le matériel militaire d'époque moderne (de 1492 à 1792) mis au jour en contexte archéologique est un bon marqueur chronologique, puisqu'il est normalisé par des règlements militaires. À partir du XVI^e siècle, l'uniforme des soldats et des officiers ne sont plus le fruit du goût ou de l'originalité indivi-

duelle, mais de décisions édictées. C'est pourquoi nous avons vite attribué l'un des boutons au Corps royal de la marine française de la période 1772-1789.

Leur description réglementaire est formulée ainsi : « blancs, de métal massif, à queue, timbrés d'une ancre ». Ce modèle de bouton était porté par les régiments d'infanterie au service des colonies de l'Amérique, c'est-à-dire par les régiments du Cap, du Port-au-Prince, de la Martinique et de la Guadeloupe, créés par l'ordonnance royale du 18 août 1772. En cuivre, le second bouton est timbré du chiffre 90. Il provient de l'uniforme d'un soldat du régiment de Dillon (un régiment privé irlandais mis au service du roi de France par la famille irlandaise Dillon). Le règlement militaire du 31 mai 1776 décide en effet de timbrer avec des numéros les boutons des régiments de ligne. Chronologiquement, ces dates nous situent à la charnière entre la fin du règne de Louis XV et le début de celui de son petit-fils, Louis XVI, ce qui limite les recherches en archives à celles du règne de ce souverain, après 1774.

Nous supposons donc avoir affaire à un navire de guerre construit aux États-Unis entre 1775 et 1780, armé de canons écossais et capturé par les Français. Aussi étonnante que puisse paraître cette histoire, les archives vont nous donner raison, mais en révélant une histoire encore plus compliquée. Après plusieurs fausses pistes et espoirs déçus, grâce à la perspicacité de l'une d'entre nous (F. Prudhomme) nous avons retrouvé en juin 2006 l'histoire du brick *Le Dragon*.

L'historien de la marine française Alain Demerliac a rédigé à son propos la notice suivante : « Pris aux Anglais. Armé au Croisic en 1781. En 1-1783 attaqué



gne antipoux (d) faisant sans doute partie des effets personnels d'un marin.

par une division anglaise, s'échoua sur la côte de Montechristo à St-Domingue, incendié par son équipage pour lui éviter d'être capturé, explosa. Armé de 16 canons, monté par cinq officiers et 96 hommes. » La piste semble bonne, pourvu que l'on considère que Montechristo est une mauvaise graphie de Monte Cristi, la seule grande ville de la région située 25 kilomètres à l'Ouest de Buen Hambre.

Quelles furent les aventures maritimes du *Dragon* ? Elles se déroulent au temps de la guerre de l'Indépendance des États-Unis. Louis XVI envoie un corps expéditionnaire français soutenir les insurgés américains dans leur marche vers l'indépendance. L'autre objectif de cette opération militaire est de prendre une revanche sur les Anglais, le Traité de Paris de 1763 nous ayant valu de perdre, entre autres, le Canada, le Bassin des Grands Lacs et la rive gauche du Mississippi. Rapidement, le conflit déborde du continent nord-américain et des engagements navals se produisent entre Français et Anglais dans la Manche et l'Atlantique.

Ainsi, le 12 août 1781, la frégate *La Friponne* capture le brick corsaire anglais *Le Dragon*. Conduit au Croisic et bien qu'en mauvais état, le brick est acheté 9438 livres par le roi, puis transféré à Lorient pour être radoubé et transformé en corvette brigantine. On lui ajoute un mât et on le perce de 20 sabords, mais le cuivre en plaque manque pour pouvoir le doubler. Une lettre du 20 février 1782 décrit ses caractéristiques : « Son pont est uni et sans coupée : elle a 16 canons de 4 et 4 obusiers du calibre de 6 ; elle peut monter 12 pierriers. Son équipage doit être de 120 personnes tout compris. Elle contiendra alors pour 2 mois de vivres, ou peut-être 2 mois et demi tout au plus. Sa longueur absolue est de 69 pieds (22,41 mètres), son bau de 23,

2/3 pieds (7,66 mètres) et son creux de 8,8 pieds (2,85 mètres). »

Le 1^{er} avril 1782, *Le Dragon* est prêt à faire voile sous les ordres de M. le chevalier de l'Espine, marquis du Puy (1759-1822), qui veille sur elle depuis Le Croisic. Son équipage est complété par 15 soldats du bataillon auxiliaire des colonies, régiment dont les boutons d'uniforme sont timbrés d'une ancre. La première mission du *Dragon* consiste à escorter des bâtiments de commerce vers Brest. À l'époque, une corvette est considérée comme un navire rapide destiné à porter des ordres et des lettres, de sorte que le 5 avril, de l'Espine reçoit ordre de rejoindre au plus vite Philadelphie pour porter des dépêches et des paquets au général Rochambeau (1725-1807), à l'ambassadeur de France de La Luzerne (1741-1791) ainsi qu'au Congrès américain.

Une voie d'eau et une coque

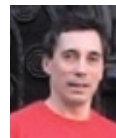
Toutefois, « peu de jours après avoir appareillé de Lorient, on s'est aperçu d'une voie d'eau peu considérable dans les commencements qui commençait à notre passage aux Açores à nous donner douze pouces d'eau par heure (32,5 centimètres) ». Le 4 mai, les vents qui portaient jusque-là *Le Dragon* vers l'Amérique tournent et deviennent si violents que le chevalier de l'Espine est obligé de fuir, gouvernant Est-Nord-Est et Nord-Est. Mais la mer devient si forte que l'après-midi le bâtiment est engagé par une lame qui le recouvre et l'empêche de se relever. La situation est désespérée et pour éviter de couler, de l'Espine fait jeter par-dessus bord les poids les moins utiles, 4 canons, 6 pierriers, la drisse, les avirons de galère, etc. La voie d'eau en cale augmente encore et l'oblige finalement à rallier Boston plutôt que Philadelphie.

Le 16 mai, la corvette est désarmée afin que ses fonds soient examinés. Les dégâts sont considérables. *Le Dragon* étant hors d'état de naviguer, le 22 juin 1782, M. de Letombe, consul général de France, et M. Joseph Clark, constructeur de navire, signent un agrément afin de construire une nouvelle coque. Deux mois et demi plus tard, le 10 septembre 1782, la corvette du roi *Le Dragon*, pourvue de sa coque américaine toute neuve, appareille de Boston pour la France. Elle arrive à Lorient le 1^{er} octobre 1782, en ayant capturé le 24 septembre un bâtiment de commerce anglais

■ LES AUTEURS



Simon SPOONER, archéologue, a fondé le Groupe d'archéologie sous-marine anglo-danois ADMAT.



François GENDRON, archéologue, travaille au Muséum national d'histoire naturelle, à Paris.



Florence PRUDHOMME, archéologue, est la secrétaire générale d'ADMAT-France.

■ BIBLIOGRAPHIE

S. Spooner et F. Gendron, *L'épave du parfumeur, Pour la Science*, n° 362, décembre 2007.

S. Spooner, *ShipWreck Taphonomy, A Study of Four Historic Wreck Formation Processes on the North Coast of the Dominican Republic from 1690 - 1829*, Thèse de l'Université de Bristol, ADMAT Publications, Londres, 2004.

A. Demerliac, *La Marine de Louis XVI : nomenclature des navires français de 1774 à 1792*, Omega, Nice, 1996.

Archives de la marine consultées :
– Caran, Série Marine B/4/266 Campagnes, 1782-84 Antilles, Amérique du Nord.
– Lettre de M. de Bellecombe.
– Le rapport naufrage du *Dragon*.



3. CETTE PLAQUE DE CUIVRE CLOUTÉE DE BRONZE (à gauche) est l'un des éléments du revêtement de cuivre du bateau. À la fin du XVIII^e siècle, on commence à recouvrir les coques de protection contre les tarets, ces mollusques bivalves à corps allongés en forme de vers, que



les marins nomment simplement « vers ». Les tarets percent les coques des navires en bois, y creusant des galeries pouvant mesurer plusieurs dizaines de centimètres. L'une des pièces de bois du *Carron Wreck* en est aujourd'hui infestée (à droite).

de 500 tonneaux de la flotte de la Jamaïque chargé de sucre et de rhum. De l'Espine, ayant testé les qualités de son navire lors de la traversée, demande instamment à ce qu'il soit doublé de cuivre. Nous n'avons pas retrouvé de documents l'attestant, mais pensons que ce doublage fut posé entre le moment où il est arrivé à Brest et celui où il est reparti pour Saint-Domingue.

Nous sommes quelques semaines avant la signature du traité de paix devant mettre fin aux hostilités entre la France et l'Angleterre et les échanges de courriers secrets avec les colonies s'intensifient. Le 11 décembre 1782, de l'Espine reçoit ordre de conduire à Saint-Domingue le chevalier de Courrejolles (1736-1827), capitaine du génie, chargé de paquets importants de la Cour pour le gouverneur. La traversée se déroule sans encombre. De l'Espine serre la terre au plus près, afin de ne pas être aperçu par les croiseurs ennemis tout en profitant des vents de terre.

Mais, le soir, il est repéré par la goélette anglaise *HMS Dorkin* et une frégate qui, durant toute la nuit, font des signaux lumineux. De l'Espine rapporte les ruses qu'il employa pour échapper à l'ennemi : « Le 22 (janvier 1783) à la pointe du jour me trouvant entre la pointe Isabellique et celle de La Grange à environ une lieue de la première, j'ai eu connaissance de dix-huit voiles à peu de distance sous le vent à moi, la plupart vaisseaux de guerre formant une espèce de chaîne de la Pointe Isabellique à la Pointe de La Grange. Toute l'escadre a serré le vent dès qu'ils m'ont aperçu pour me couper sous la Pointe de La Grange que je cherchais à gagner. » Il s'agit de l'escadre de l'amiral Samuel Hood (1724-1816), qui referme son piège.

Le chevalier de l'Espine est face à un dilemme : d'un côté la barrière récifale, de l'autre 18 vaisseaux rangés en ordre de bataille et des lettres secrètes dont l'ennemi ne doit pas s'emparer. « Je vis qu'il était absolument nécessaire de tenter un coup hardi et je ne perdis pas même l'espoir de sauver le bâtiment. Si je pouvais pénétrer au-dedans des récifs ainsi que j'en formai le projet, imaginant qu'il pouvait dans toute cette longueur se trouver un endroit où cela fut praticable. Deux vaisseaux, l'un par notre gauche, l'autre par notre arrière, un troisième à peu près par notre travers un peu de l'avant à nous et marchant mieux ce qui par conséquent m'ôtait tout espoir. Tous les trois à portée de canon, nous tiraient cependant coup sur coup. Je fis monter un homme de confiance sur la vergue de misaine pour voir si l'on découvrirait un endroit où la mer ne brisât point pour tenter d'y traverser et en effet après avoir couru bien des risques, nous parvînmes en dedans des roches. »

Se saborder peut-être, se rendre, non !

Pour se mettre hors de portée des canons ennemis et attendre le départ des vaisseaux anglais, de l'Espine fait franchir le second rang de récif à sa corvette et mouille à une encablure de la terre. Mais les Anglais mettent alors les canots à la mer pour tracer une route aux vaisseaux à travers les récifs. Dès lors, il faut sauver l'équipage et les missives, et pour cela, il ne reste plus qu'une solution : le sabordage : « Dès l'instant que j'avais vu les premiers vaisseaux en dedans des rochers m'apercevant qu'il n'y avait plus d'espoir de sauver le bâtiment j'avais coupé mon câble et [...] m'étais

mis à la côte bien résolu d'empêcher le bâtiment de tomber au pouvoir de l'ennemi [...]. Après avoir mis tout mon équipage à terre avec toutes les armes portatives et n'ayant gardé à bord que quelques hommes des plus braves et des plus déterminés, j'ai fait d'abord pointer les canons de retraite pour écarter les chaloupes ennemies qui s'imaginant que le bâtiment était abandonné venaient déjà en prendre possession et j'ai fait ensuite disposer les artifices et mettre le feu après quoi je me suis transporté à terre où nous avons entendu sauter en l'air le bâtiment qui nous a couverts de ses débris. » Le navire détruit, la bataille prend fin. Les Anglais regagnent leurs bords et l'équipage du *Dragon* se rend ensuite à Monte Cristi, puis au Cap-Français. De Courrejolles peut y remettre ses précieux paquets au Gouverneur.

L'exploit du chevalier de l'Espine fut récompensé : Louis XVI lui accordera 2000 livres pour le dédommager de la perte de « ses provisions de tables et de ses effets par le naufrage de cette corvette après des manœuvres honorables pour la sauver devant des forces très supérieures ». Il n'aura manqué que deux semaines, et *Le Dragon* aurait pu continuer à voguer sur l'Atlantique : le 4 février 1783, soit deux semaines après son sabordage le 22 janvier 1783, un armistice mettant fin aux hostilités est signé entre les États-Unis et l'Angleterre. Dès lors, la corvette *Le Dragon* du chevalier de l'Espine restera dans l'histoire comme le dernier bateau français perdu lors de la guerre de l'Indépendance des États-Unis. Quant à nous, nous avons réussi à reconstruire l'histoire de l'épave *Carron Wreck*, qui gît près de Saint-Domingue et qui n'est autre que celle de ce même *Dragon*. ■

Rendez-vous sur

■ POUR LA
SCIENCE.fr

Le site de référence de l'actualité scientifique internationale

- Retrouvez gratuitement les actualités scientifiques quotidiennes.
- Nouveau ! Écoutez nos entretiens audio ou téléchargez-les.
- Recevez nos lettres d'information et réagissez aux articles en vous inscrivant sur www.pourlascience.fr/newsletters
- Consultez les archives de tous nos magazines depuis 2004.
- Accédez aux numéros numériques compris dans votre abonnement en créant votre compte.
- Suivez notre actualité en direct :



<http://www.pourlascience.fr/rss>



<http://twitter.com/pourlascience>



<http://www.pourlascience.fr/pls-facebook>



À très bientôt sur www.pourlascience.fr !