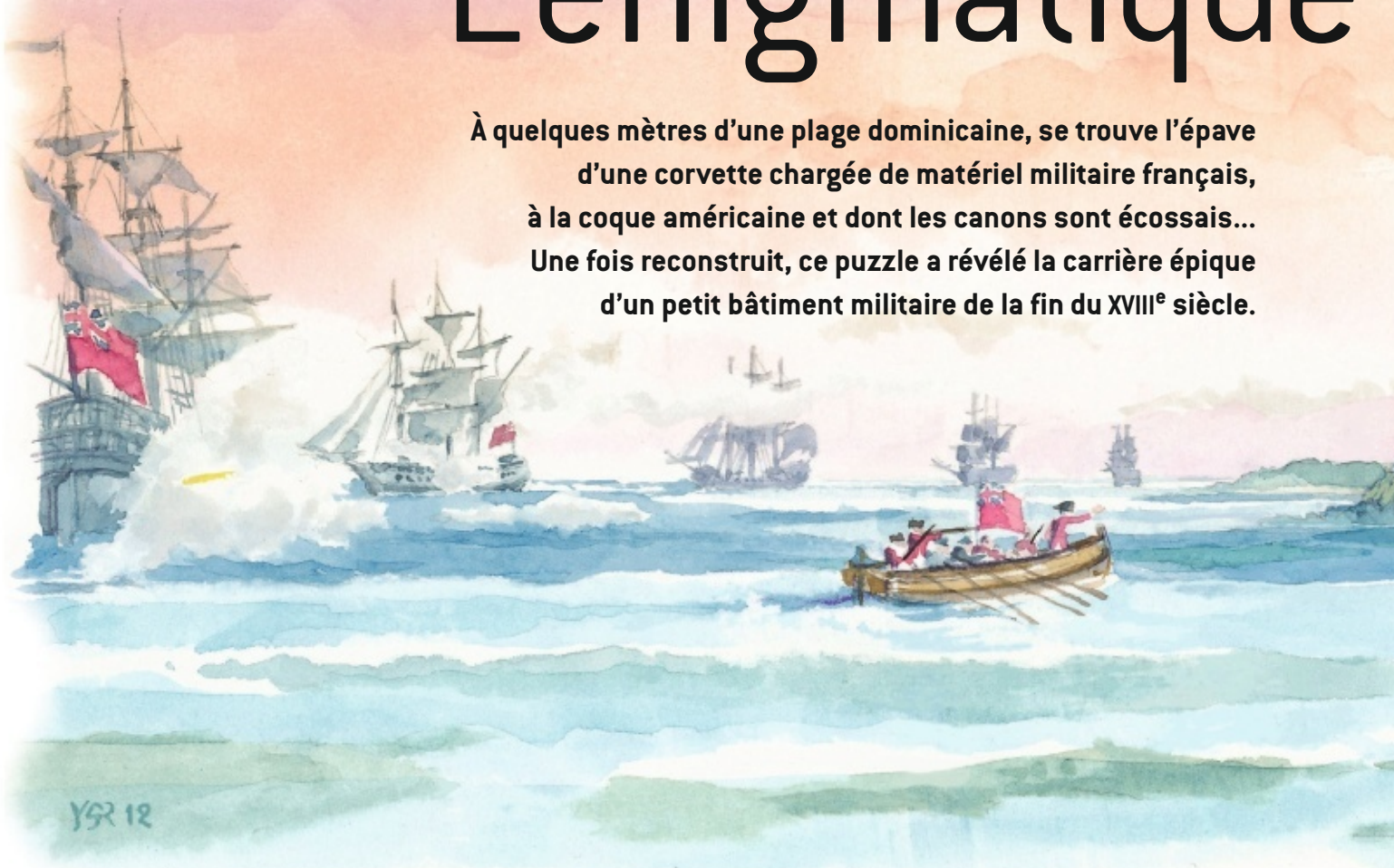


L'énigmatique

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



Illustration: Yves Raymond

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!

