



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*. ■