



Parc national
de la Guadeloupe

Le patrimoine archéologique sous-marin de l'Anse à la Barque : un site archéologique au regard des recherches historiques.

Jean-Sébastien GUIBERT*

*Doctorant, Université des Antilles et de la Guyane
Laboratoire AIHP Géode EA 929
Faculté des Lettres et Sciences Humaines
Campus de Schoelcher
BP7207

97275 Schoelcher Cedex
Département pluridisciplinaire de lettres et sciences humaines (DPLS)
Campus de Saint-Claude
97120 – Saint-Claude
jsebguibert2@hotmail.com



Cet article est une synthèse de deux communications réalisées à Antigua en juillet 2009 au colloque de l'Association Internationale des Archéologues de la Caraïbe (AIAC) et à Jacksonville aux Etats-Unis en janvier 2010 au colloque de la Society for Historical Archaeology (SHA).

RESUME :

Le 18 décembre 1809, deux navires de transport datant du Premier Empire, appelés flûtes, sont coulés dans l'Anse à la Barque (Bouillante) sur la Côte Sous-le-Vent de la Guadeloupe, alors que la colonie est sous la pression de la marine britannique. Les campagnes de prospections qui ont eu lieu entre 2001 et 2008 organisées par l'association Prépasub ont révélé, en plus des vestiges de ces navires, la présence de structures de quatre autres épaves. Deux d'entre elles ont été identifiées comme la *Seine* et la *Loire* en comparant les données extraites des archives et les observations archéologiques. Leur présence dans ce mouillage secondaire de la Côte Sous-le-Vent de la Guadeloupe s'explique par les caractéristiques topographiques et la proximité de Basse-Terre du site.

Mots clés : Anse à la Barque (Guadeloupe), Archéologie sous-marine, Archives, Période Impériale, Flûtes : la *Seine* la *Loire*.

ABSTRACT :

On 18 December 1809 under the pressure of an English fleet, two Napoleonic Period store-ships, *corvettes de charge*, were sunk in Anse à la Barque on the west coast of Guadeloupe (FWI), south of the town of Bouillante. Underwater archaeological excavations, set up by the Prépasub Association, took place between 2001 and 2008. These investigations revealed that, in addition to those two shipwrecks, hulls of four different ships were also present on the seafloor. Two of them have been identified as the French vessels *Seine* and *Loire* by comparing archival data to the archaeological record. The presence of so many shipwrecks in a secondary mooring of the west coast of Guadeloupe is explained by its topographical characteristics and its proximity to Basse-Terre.

Key words : Anse à la Barque (Guadeloupe FWI), underwater archaeology, Archives, Napoleonic period, store ships : *Seine* and *Loire*.

Photographie de couverture : Papiers Ernouf, Interrogatoire d'un militaire gradé sur le combat de l'Anse à la Barque, non daté (sûrement 1813), ADG, 1 J 6 pièce 10 (Avec autorisation).

Pour faciliter la lecture, les références des documents d'archives ont été omises sauf pour les documents iconographiques. Une liste des fonds d'archives consultés figure en annexe. Les astérisques renvoient à un lexique thématique en annexe.

1. Introduction

« - Quelle est votre opinion sur l'Anse à la Barque [...] ?

- Le Capitaine général reconnaissait trop bien l'insuffisance de l'Anse à la Barque pour l'avoir indiqué au ministre, cette anse n'était fréquentée que par les caboteurs et servait de refuge à l'époque de l'hivernage aux petits bâtiments de commerce qui ne pouvaient rester sans danger dans la rade de Basse Terre [...] un bâtiment après un séjour de deux ou trois semaines y perdait la totalité de son équipage par l'effet de l'insalubrité de l'air.»

C'est dans cette anse de la Côte Sous-le-Vent de la Guadeloupe que les *flûtes** la *Seine* et la *Loire* sont coulées après un bref combat naval le 18 décembre 1809. Les campagnes de prospections qui ont eu lieu entre 2001 et 2008 ont révélé en plus des vestiges de ces navires la présence de structures de quatre épaves (À noter qu'une septième épave a été déclarée après la tempête Omar (2009), faute d'éléments précis, elle n'est pas prise en compte ici). Cet article tente d'expliquer leur présence dans ce mouillage secondaire de la Côte Sous-le-Vent en présentant le patrimoine archéologique sous-marin de cette anse.

Après avoir décrit ce site archéologique et les différentes campagnes de prospections qui s'y sont déroulées, le rôle secondaire de l'Anse à la Barque en doublure du port de Basse-Terre est analysé grâce aux recherches menées en archives. Il convient aussi d'expliquer le contexte du naufrage des deux *corvettes de charge** et la raison de leur présence quelques mois avant la capitulation de la Guadeloupe face aux forces anglaises le 6 février 1810.

D'un point de vue méthodologique, cet article propose une étude de cas mettant en perspective les résultats des recherches archéologiques sous-marines avec celles menées en archives pour expliquer un site archéologique complexe.

2. Un site archéologique complexe

L'Anse à la Barque se situe sur la Côte Sous-le-Vent de la Guadeloupe, à la limite entre les communes de Bouillante et de Vieux-Habitants (*Fig. 1 a ; 1 b*). Elle possède une topographie accidentée à cause de sa proximité avec la zone la plus montagneuse de la Côte Sous-le-Vent. Cette baie en fer à cheval, d'une largeur de 250 mètres sur une longueur de 325 mètres, orientée nord-est sud-ouest, formée par la Pointe de l'Anse et la Pointe Dibucque abrite de nos jours un petit port de pêche faisant d'elle un site pittoresque préservé dans la zone d'adhésion du Parc National de la Guadeloupe. L'Anse à la Barque est d'ailleurs un site classé par arrêté ministériel du 5 mai 1980.

Les fonds marins rocheux à proximité du rivage laissent progressivement place à un mélange de sable et de limon. Avant le cyclone Lenny de 1999, un récif corallien protégeait une partie du site archéologique. Le gisement* le plus vaste se situe dans la partie nord de l'anse à proximité du rivage actuel. Il est composé de cinq épaves enchevêtrées les unes sur les autres dans une profondeur de 4 à 5 mètres. Ce gisement a fait l'objet de plusieurs interventions archéologiques (*Fig. 1 c*).

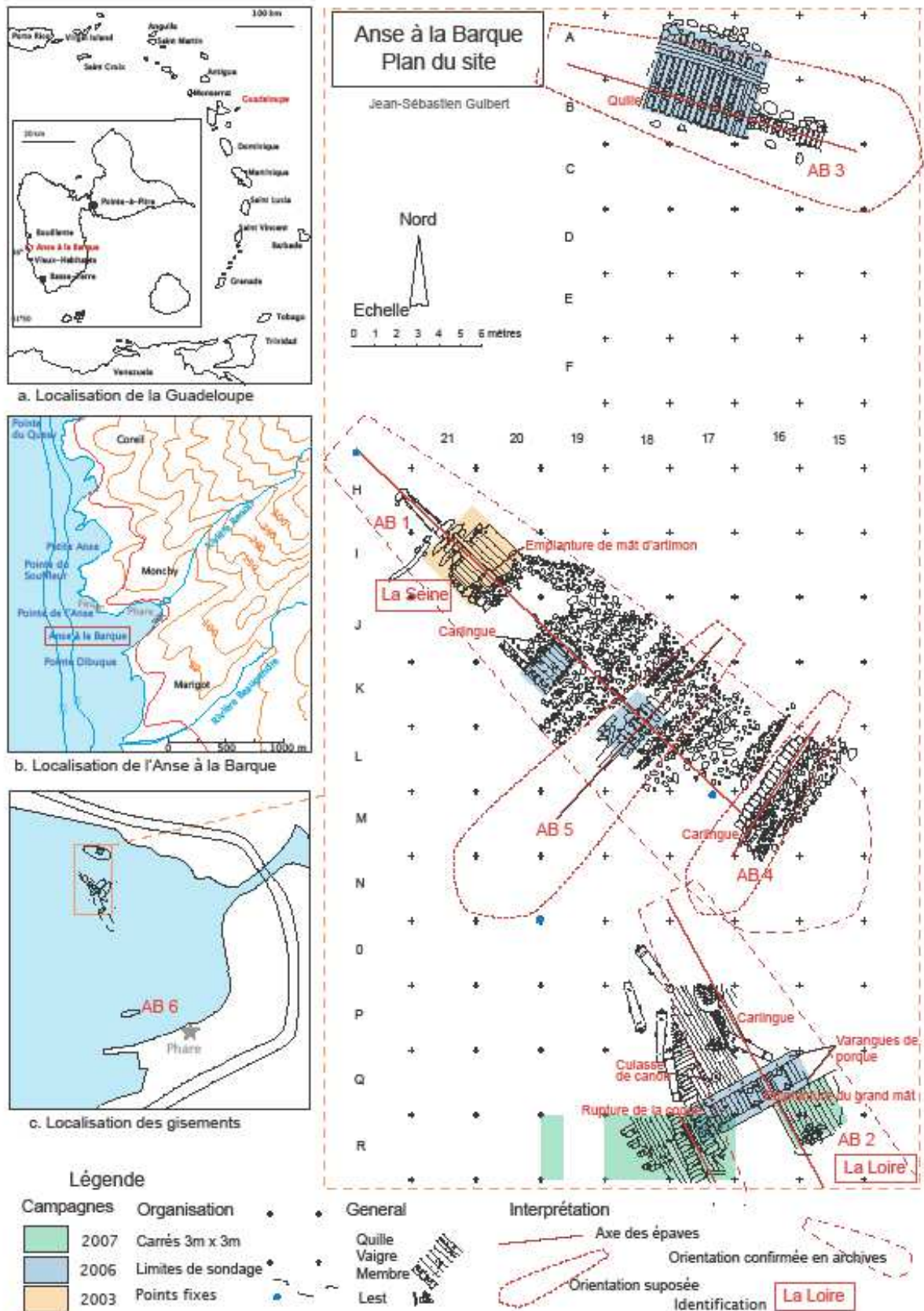


Fig. 1 : Plan du site - a. Localisation de la Guadeloupe, b. Localisation de l'Anse à la Barque, c. Localisation des gisements -, Réalisation : J-S Guibert.

Les premières interventions en 2001 et 2003 avaient pour objectif de confirmer la présence de la *Seine* et la *Loire* mentionnées par Jean-Pierre Moreau (Moreau, 1988) et de comprendre l'organisation du site. Si leur présence est attestée par du mobilier archéologique (Fig. 2) et des structures (Fig. 3) datant du Premier Empire, la complexité du site due à la dispersion des vestiges n'est pas élucidée (DRASSM, 2001).



Fig. 2 : Mobilier archéologique. Plaque de shako* représentant l'aigle impérial, bol de type chinois concrétionné, Coll. Drassm AB 01 10 et AB 02 67, Crédits photos : J-S. Guibert.



Fig. 3 : Plongeur à proximité de l'emplanture* du grand mât* de l'épave AB 2. On peut y voir la carlingue (A), le vaigrage (B), les galets de lest (C) ainsi que les outils utilisés au cours du sondage dont un aspirateur à sédiment (D), seul un des quatre tuyaux de pompe de cale a été retrouvé (E), Coll. Drassm AB 06 2 67 et AB 06 2 68, Crédits photos : J-S Guibert.



Malgré une expertise réalisée en 2002 attirant l'attention sur la double axialité des structures (DRASSM, 2002), l'identification de chacune des deux épaves n'est pas établie (Vicens, 2004). En 2003, seules la poupe* de l'épave AB 1, initialement identifiée comme la proue*, et l'emplanture* du grand mât* de l'épave AB 2 ont fait l'objet de sondages. L'ensemble étant alors considéré comme une seule épave (DRASSM, 2003).

Les recherches archéologiques ont ensuite porté au cours des campagnes de 2006 à 2007 sur des points ciblés des deux corvettes de charge : la poupe et sur le long de l'axe central de l'épave AB 1 ; sur l'emplanture du grand mât et la carène* de l'épave AB 2 (Vicens, 2006, 2007). Ces sondages* ont permis de mettre en évidence une troisième épave située en bord de mer appelée AB 3 et de révéler la présence de deux autres épaves au-dessus de l'épave AB 1 appelées respectivement AB 4 et AB 5 (Fig. 1). La campagne de 2008 a essentiellement porté sur la carène de l'épave AB 2 (Vicens, 2008).

Un plan général du site a pu être dressé à l'issue de ces campagnes. Mais les épaves des flûtes n'ont été

identifiées qu'en confrontant les résultats des observations archéologiques avec les recherches menées en archives. Celles-ci ont par ailleurs permis de dresser un portrait de cette anse et de répondre à la question de sa fréquentation maritime.

3. L'Anse à la Barque : un mouillage secondaire régulièrement fréquenté

Les caractéristiques topographiques de l'Anse à la Barque en font un lieu de mouillage sûr et idéal pour tout type d'embarcation, son orientation assurant une protection efficace contre les vents dominants et la houle habituelle (Fig. 4). Pendant toute la période coloniale, barges et pirogues assurant le transport des productions locales propres à cette région de la Côte Sous-le-Vent fréquentent les anses et les criques comme l'Anse à la Barque (Lasserre, 1961), le transport de ces productions s'effectuant presque exclusivement par voie maritime.



Fig. 4 : Extrait d'un plan sur calque d'une partie de la Côte Sous-le-Vent de la Pointe des Habitants à la Pointe de l'Hermitage, début XIXe, ADG, 1 Fi 63 (Avec autorisation). Sur cette carte, la forme de l'anse est à peine exagérée, seule une batterie est représentée. À noter l'importance donnée aux sondes indiquées en brasses.

La proximité de Basse-Terre fait de cette anse un mouillage secondaire pouvant assurer un refuge aux navires de commerce fréquentant le chef-lieu de la colonie. Elle est aussi connue pour être un haut lieu du commerce prohibitif par la pratique de l'**interlope***, très largement répandu pendant toute la période coloniale (Pérotin-Dumon, 2000 ; Lafleur, 2004). D'autres sources évoquent l'Anse à la Barque comme un repaire pour les corsaires ou de refuge pendant l'hivernage. Le père Labat mentionne cette anse comme un lieu de **carénage***. Ses caractéristiques complémentaires de celles de la **rade foraine*** de Basse-Terre en font donc un mouillage secondaire pour les navires de commerce.

Mais l'Anse à la Barque est aussi un site fréquenté par les navires de guerre : il s'agit d'un lieu de mouillage habituellement fréquenté par les officiers de la Marine. Présenté par exemple comme idéal pour le mouillage des **frégates*** par le capitaine de vaisseau Lemarisquier, au début de l'année 1809 pendant sa croisière aux îles : « [...] à 3 lieues ½ de la Basse-Terre est un petit port nommé l'Anse à la Barque où les frégates peuvent mouiller et y être à l'abri de tous les vents [...] Ce n'est que par erreur que l'on a marqué sur les cartes que l'Anse à la Barque ne pouvait recevoir que les petits bâtiments. » Sa fréquentation pendant la période révolutionnaire est le résultat d'une pratique qui remonte au début de la période coloniale. En 1765, la chambre d'agriculture de la Guadeloupe projette d'y établir un port avec la construction de digues à partir des pointes de l'anse afin d'accueillir une quarantaine de vaisseaux. Si cette idée ne reste qu'à l'état de projet, le gouverneur Nolivos envisage la construction de batteries pour en défendre l'accès, décision motivée par une réflexion plus large à propos de l'aménagement de l'espace portuaire de la colonie pendant son gouvernement.

Le choix de ce mouillage en 1809 n'est donc pas le fruit du hasard, pourtant il est critiqué à posteriori. En effet, suite à la perte des deux flûtes, son opportunité est remise en cause notamment par le blocus imposé par l'ennemi et par la supériorité numérique de sa flotte. L'interrogatoire effectué en 1813 d'un gradé en poste en Guadeloupe lors des événements - peut-être le colonel Faujas - mène à la conclusion suivante : « D'après le cour de cet interrogatoire et par conclusion on voit qu'il est très important de ne pas se déporter de ce principe que l'Anse à la

Barque n'étoit pas susceptible de recevoir un système complet de défense [...] que si le mouillage est bon ce n'est qu'en temps de paix ou lorsque l'ennemi n'a pas de fortes croisières [...] il reçoit le feu direct et que par conséquent l'ennemi peut y détruire les bâtiments sans opérer de débarquement [...] ».

Les recherches en archives ont permis d'esquisser le portrait de cette anse mais aussi de dresser une liste des naufrages ayant eu lieu à l'Anse à la Barque. Le nombre de navires naufragés, révélateur de sa fréquentation maritime, confirme le rôle secondaire de l'Anse à la Barque en marge du trafic de Basse-Terre. Ces naufrages illustrent les fonctions de ce mouillage. Un premier dépouillement fait état de dix-sept navires naufragés entre la fin du XVIIIe et la fin du XIXe siècle dont douze victimes de coups de vent, trois incendiés au cours d'une descente anglaise en 1744 et deux sabordés en 1809.

Ce sont des navires du commerce de France, comme ce navire de Nantes identifié comme le *Saint Bernard* naufragé en 1713, mais aussi des navires de **cabotage*** comme le bateau particulier du sieur Gressier Létang naufragé en 1738, ou des bateaux échoués lors du coup de vent du 1^{er} septembre 1821, ou encore la **patache*** n° 1 naufragée au large en 1832. La mention du naufrage d'une prise en 1713 confirme la fréquentation corsaire de cette anse.

La présence de six épaves à l'Anse à la Barque s'explique donc par sa fréquentation régulière tout au long de la période coloniale liée à sa topographie et à sa situation dans l'aire marchande de Basse-Terre.

4. Deux flûtes dans l'Anse à la Barque : chronique d'un naufrage annoncé

Pour expliquer la présence des deux navires de transport du Premier Empire à l'Anse à la Barque il faut d'abord rendre compte du contexte historique de leur perte.

Les guerres napoléoniennes ravagent l'Europe : la guerre entre l'Angleterre et la France reprend en mai 1803 après une trêve permise par la paix d'Amiens. Aux Antilles les répercussions du conflit tournent rapidement à l'avantage de l'Angleterre malgré la tentative de Napoléon de restaurer l'empire colonial américain : la Martinique, Sainte-Lucie Tobago et les dépendances de la Guadeloupe restituées à la France en 1803 n'offrent qu'un répit à un projet mort-né, faute de moyens maritimes suffisants. Saint-Domingue devenu Haïti en 1804, la Martinique occupée de 1793 à 1801 puis à partir de 1809, la Louisiane vendue aux Etats-Unis en avril 1803 montrent l'incapacité de Napoléon à mettre en œuvre une politique coloniale cohérente.

De 1793 à 1810 la Guadeloupe est l'un des seuls bastions français aux Antilles. Elle subit pendant toute cette période une pression constante qui prend la forme d'un blocus maritime l'obligeant à une autonomie de fait, ce qui accroît progressivement sa fragilité. En 1809, la colonie se trouve dans une situation catastrophique : « Je ne dirai rien à votre Excellence de l'état moral et physique de la colonie ; [...] sa position est affreuse, elle ne peut s'imaginer et se savoir que par ceux qui l'éprouvent » écrit le préfet colonial. Pourtant, en septembre 1809, un décret portant sur le ravitaillement de la Guadeloupe signé de l'empereur prévoit le ravitaillement de la Guadeloupe par sept **bricks***. Leur armement en urgence en 1809 révèle les difficultés administratives et logistiques de la Marine impériale à connaître l'état de sa flotte. Bien que non mentionnées par ce décret, la *Seine* et la *Loire* sont finalement armées pour être envoyées en Guadeloupe. Elles partent le 15 novembre 1809 escortées de deux frégates la *Clorinde* et la *Renommée*.

La chronologie de leur lancement semble révéler les hésitations de l'Empire en matière de politique coloniale et donc ses limites. Commandées en octobre 1802, la soumission des chantiers Crucy est acceptée en juillet 1803, ce sont les deux seules flûtes sur un total de plus de 150 bâtiments construits entre 1793 et 1809 par ces chantiers privés au service de la Marine révolutionnaire puis impériale (Cossé, 1993). La *Seine* est lancée le 14 octobre 1803, la *Loire* reste en chantier jusqu'au 17 août 1806 date à laquelle elle est lancée. Les deux flûtes sont placées aux quatre amarres jusqu'en mars 1808 d'où elles sont déplacées pour laisser place à des frégates et puis sont échouées jusqu'à leur départ en 1809. Dans ce contexte, il ne semble pas que ces bâtiments soient destinés au ravitaillement des colonies au moment de leur conception. Le devis de construction révèle pourtant une taille imposante. Longueur de perpendiculaire à perpendiculaire : 43 m 40 (133 pieds 6 pouces) ; Largeur du dehors en dehors des membrures : 10 m 70 (33 pieds) ; Creux : 5 m 65 (17 pieds 3 pouces). Elles jaugent 800 **tonneaux de port*** et 1382 **tonneaux de déplacement***, ce document indique aussi un armement de 20 canons de calibre de 8 (Fig. 5 ; Démerliac, 1999).

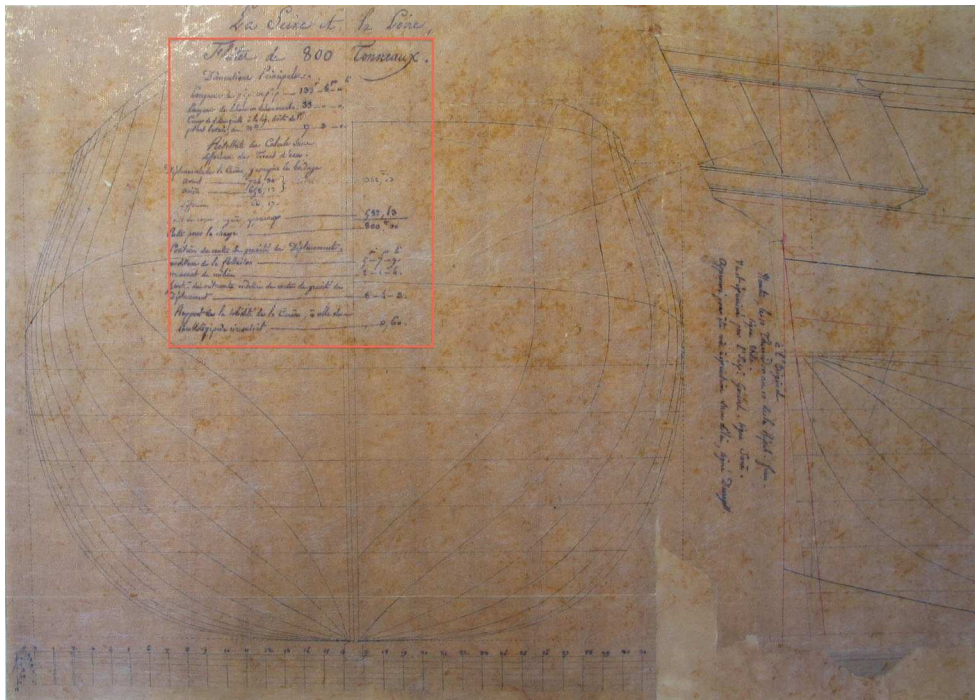


Fig. 5 : Plan longitudinal partiel des flûtes la Seine et la Loire (extrait), SHD Marine, SH 320, C2 (Avec autorisation). La partie encadrée indique les caractéristiques du navire.

Au classique chargement destiné aux Antilles - vivres, armes, munitions - ce convoi est chargé de plus de 300 hommes du 66^e régiment d'infanterie. Mais il est aussi chargé d'apporter de l'argent. Sur cet aspect, les sources très évasives évoquent un précieux chargement. D'après une note figurant sur le rapport de Le Normand de Kergé, il semblerait que le convoi transportait « une somme de 160 000 francs en quadruple qui avait été embarqué sur la *Renommée* et partagée [...]. Une pareille somme avait été remise au capitaine et officiers de la *Clorinde* ». Ces sommes sont transférées sur les flûtes ainsi que les 800 fusils et les 347 hommes le 8 décembre 1809 alors que le convoi se trouve au large d'Antigua.

Le 15 décembre, après leur **atterrage***, les frégates font côte au nord d'Antigua. Le commandant de la division Roquebert donne l'ordre aux flûtes de continuer leur route. Elles arrivent le lendemain en vue de la Guadeloupe dont elles longent la Côte Sous-le-Vent dans l'espoir de se rendre à Basse-Terre. Face à l'escadre anglaise bloquant la rade et le canal des Saintes, le lieutenant de vaisseau Vincent décide de mouiller à l'Anse à la Barque : « Le dix-sept à huit heures du matin je les fis **embosser*** présentant tribord au large, la quille fleurant le fond, la *Seine* dans le milieu de l'anse **beaupré*** sur poupe de la *Loire*, [...] ». Le rapport de Normand de Kergué lui faisant écho : « le dix-sept décembre je m'y embossai en avant de la *Seine* présentant tribord au large ». C'est en comparant ces informations tirées des rapports d'échouage des capitaines aux observations archéologiques qu'il a été possible d'identifier avec certitude l'une et l'autre des flûtes. Il est donc admis que l'épave AB 1 est la *Seine* et l'épave AB 2 est la *Loire* (Fig. 1 ; Guibert, 2006, 2010).

Deux versions s'opposent quant à leur destruction.

Les rapports des capitaines français s'accordent. Pendant leur déchargement les flûtes sont préparées au combat et à une fin certaine : dix-sept voiles ennemies bloquent la sortie de l'anse, et si la plupart des canons sont placés sur tribord pour résister un temps, les deux capitaines envisagent de saborder leur navire en orientant une partie de leur artillerie sur leur propre navire, la mâture est coupée, les robinets de cale sont ouverts. Les batteries rapidement à court de munitions n'offrent plus aucune défense. L'une des deux pointes fait même l'objet d'un débarquement, sa batterie étant détruite. Après la première attaque, les capitaines des deux flûtes ordonnent de saborder leur navire. Finalement, la *Seine* prend feu puis explose, communiquant le feu à la *Loire*.

Cette version est contredite par les sources anglaises qui mentionnent au contraire la destruction des deux navires dépourvus d'artillerie. De même, l'interrogatoire de ce gradé en charge de l'organisation de la défense de l'anse ne mentionne pas la préparation de la procédure de sabordage.

Elles renvoient à la question de l'armement des deux flûtes et donc à la véracité de ces récits. Plusieurs sources dont le rapport de Le Normand de Kergué mentionnent un armement de 18 à 20 canons. Mais seuls cinq canons de calibre de 8 ont pour l'instant été retrouvés à proximité de l'emplanture du grand mât d'AB 2, supposant qu'il s'agit de canons de lest et non de l'artillerie de bord, celle-ci ayant fait l'objet d'une mission de sauvetage. Un autre élément est à prendre en compte : leur mission de ravitaillement sous escorte a peut-être limité leur armement au strict minimum.

Quoiqu'il en soit, si ces éléments n'ont pas clarifié le scénario de leur perte, ils expliquent le peu de vestige archéologique : le déchargement ayant permis de vider la plupart de ce qui était à bord. De plus, plusieurs sources

attestent de la mise en place d'une mission de sauvetage destinée à récupérer tout ce qui pouvait être réutilisé : du bois de construction jusqu'au doublage en cuivre. Les vestiges des épaves sont donc réduits aux parties basses des **œuvres vives***.

5. Conclusion

Sur les sept navires chargés finalement de ravitailler la Guadeloupe, trois sont pris par les Anglais, deux ont été détruits, deux autres ont gagné la Martinique. Parmi eux, trois ont malgré tout pu décharger leur cargaison. C'est le cas de la *Seine* et de la *Loire*. Le succès de leur mission n'offre cependant qu'un répit à une colonie exsangue et n'empêche pas sa reddition deux mois plus tard.

Dans les fonds de l'Anse à la Barque six épaves ont pour l'instant été découvertes. Deux d'entre elles ont pu être identifiées comme étant les corvettes de charges la *Seine* et la *Loire* datant du Premier Empire, détruites en 1809. Comprendre et connaître le contexte de leur disparition - ultimes soubresauts de ce que Jean Meyer s'est plu à appeler la seconde guerre de Cent Ans - n'a été possible que par la mise en œuvre de recherches historiques. Les quatre autres épaves n'ont pour l'instant pas été identifiées. L'étude méthodique des sources administratives a permis de mettre en avant l'hypothèse de navires de transport ou marchands naufragés à la suite de coups de vent. L'étude du mobilier archéologique ou celle des structures de ces épaves ne permettent pas pour l'instant de mettre en évidence une fourchette permettant de réduire le choix parmi ces candidats.

Cet article avait pour but de présenter le patrimoine archéologique sous-marin de l'Anse à la Barque à travers une approche croisée. Mais il avait aussi pour objectif de montrer la nécessité de mettre en perspective des recherches archéologiques sous-marines par des recherches historiques méthodiques, ici ou ailleurs.

LEXIQUE :

Construction navale

Beaupré : espar avant d'un navire orienté avec un angle plus ou moins ouvert.

Carène : partie immergée d'une coque (Syn. œuvres vives).

Carlingue : pièce de charpente disposée au-dessus des membres en parallèle à l'axe de la quille*.

Œuvres vives : partie inférieure de la coque d'un navire en contact avec l'eau en marche normal du navire à l'opposé des œuvres mortes situées au-dessus de la ligne de flottaison (Syn. carène).

Emplanture : jonction entre un mât et la carlingue* d'un navire souvent associée d'un système de pompe de cale. Le massif d'emplanture d'un mât est doté d'une cavité à l'intérieur de laquelle est logé le pied d'un mât (Cf. Fig. 3).

Grand mât : mât principal d'un navire. Sur un trois-mâts il est situé au centre, les autres sont à l'avant le mât de misaine, à l'arrière le mât d'artimon.

Poupe : partie arrière d'un navire.

Proue : partie avant d'un navire

Quille : pièce maîtresse de la charpente d'un navire, axe centrale d'un navire auquel l'ensemble des structures sont fixées (membrures, mâts, carlingue).

Tonneau : unité de volume employé pour évaluer la capacité de port d'un navire (tonnage). À la période moderne un tonneau correspond à 2000 livres soit 979 kg.

Port : capacité de charge d'un navire (dans ce cas 800 tonneaux)

Déplacement : Poids total du navire (navire + charge) correspondant au poids du volume d'eau déplacé.

Types de navire

Brick : navire à deux mâts de tonnage léger de 150 à 200 tonneaux armé de 8 à 20 canons. Utilisé dans la marine de guerre pour sa rapidité il peut servir dans des missions d'urgence ou de transmission d'ordres.

Flûte : Dans la marine de guerre française de la fin du XVIIIe siècle, les flûtes appelées aussi des corvettes de charge sont des navires de 600 à 1200 tonneaux généralement utilisés pour des missions de transport.

Frégates : Dans la marine de guerre française du XVIIIe siècle, les frégates sont des navires de combat armés de 36 à 40 canons. Rapides et manoeuvrantes par rapport aux vaisseaux elles servent souvent d'éclaireur au sein d'une escadre ou d'escorte de navires marchands.

Patache : Plus qu'un type de navire, il s'agit généralement d'un navire des douanes. Aux colonies, il est chargé de la surveillance des côtes et de lutter contre le commerce interlope*.

Navigation

Atterrage : moment où l'on aborde les terres après une période de navigation hauturière.

Interlope : commerce illicite en théorie interdit par l'Exclusif*, en réalité très répandu. Il peut être le fait de navires étrangers, neutres ou par navires de la colonie.

Cabotage : fréquentation maritime locale. On distingue en théorie le grand cabotage inter îles du petit cabotage.

Carénage : entretien des navires, nettoyage et réparation de leur coque. Après avoir été vidé de leur chargement, les navires sont inclinés sur le flanc opposé à celui entretenu.

Embosser : maintenir un navire dans une position fixe en l'amarrant par l'avant et par l'arrière.

Rade foraine : une rade foraine est un lieu de mouillage temporaire à cause de sa topographie (rade ouverte, profondeur, houle).

Autres

Gisement : partie d'un site, en archéologie sous-marine on utilise ce terme pour définir une zone de concentration de mobilier archéologique ou de structures.

Plaque de shako : élément décoratif de la coiffure d'un uniforme militaire.

Sondage : unité de fouille limitée, généralement un carré de fouille destiné à vérifier la continuité des structures, le potentiel ou l'étendue d'un gisement*.

SOURCES D'ARCHIVES :

Archives Départementales de Guadeloupe (ADG, Gourbeyre) : Série C Fond des gouverneurs et du gouvernement de la Guadeloupe 1661-1792 - C 5 Correspondance du gouverneur Nolivos (1765-1768) et Série J Papiers entrés par voie extraordinaire, Sous série 1 J Documents isolés - 1 J 6 Papiers Ernouf.

Archives Nationales d'Outre mer (ANOM, Aix-en-Provence) : Série C Correspondance à l'arrivée, Sous série C 7A Guadeloupe 1649-1816 - C7A 6, C7A 13, C7A 70 et Série F Documents divers, Sous série F3 Collection Moreau de Saint-Méry - F3 18 Recueil de documents concernant l'histoire de la Guadeloupe.

Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales (CARAN, Paris) : Série Marine Service hydrographique JJ - 4 JJ Journaux de bord.

Service Historique de la Défense (SHD, Vincennes) : Série BB Service général, Sous série BB4 Campagnes et Série Plan des bâtiments de la Marine à voiles, Ms SH 320, C 2 C 3.

SOURCES PUBLIEES :

LABAT J.-B. - Voyages aux isles de l'Amérique.

LACOUR A., 1855 - Histoire de la Guadeloupe, T. I. Basse-Terre.

Annales Maritimes et Coloniales, 1821, n° 14.

BIBLIOGRAPHIE :

DRASSM, 2002 - Bilan Scientifique du DRASSM 2001. Paris, Ministère de la Culture, p. 88.

DRASSM, 2003 - Bilan Scientifique du DRASSM 2002. Paris, Ministère de la Culture, p. 82.

DRASSM, 2005 - Bilan Scientifique du DRASSM 2003. Paris, Ministère de la Culture, p. 104.

COSSÉ Y., 1993 - Les frères Crucy Entrepreneurs de constructions navales de guerre 1793-1814. Nantes, 219 p.

DEMERLIAC A., 1999 - Nomenclature des navires français 1800-1815. Nice, éd. Oméga.

HUMBERT J.-M. et PONSONNET B., 2004 - Napoléon et la mer Un rêve d'empire, Paris, Seuil Musée de la Marine, 234 p.

GUIBERT J.-S., 2006 - An example of underwater archaeological studies in the West Indies. Proceeding of 15th meeting of Caribbean Academy of Sciences.

GUIBERT J.-S., 2010 - Identification of Anse à la Barque's Shipwrecks (Guadeloupe FWI): Historical Research in the Service of Underwater Archaeology. ACUA, p. 155-161.

LAFLEUR G., 2004 - Bouillante cœur de la côte sous le vent. Paris, éd. Karthala.

LASSERRE G., 1961 - La Guadeloupe, étude géographique, T. 1-2. Bordeaux, Presse Universitaire de Bordeaux, 774 p.

MOREAU J.-P., 1988 - Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles. Paris, éd. J-P Moreau, 276 p.

PÉROTIN-DUMON A., 2000 - La ville aux îles, la ville dans l'île. Paris, éd. Karthala, 990 p.

POMEY P. et RIETH E., 2005 - L'archéologie navale, Collection Archéologiques, dir. FERDIÈRE A.. Paris, Errance, 215 p.

VICENS B., 2003 - Rapport de prospection sondage Anse à la Barque. CERC / Prépasub, 98 p.

VICENS B., 2006 - L'anse à la Barque commune de Bouillante. Prépasub, 36 p.

VICENS B., 2008 - Rapport de prospection sondage Anse à la Barque 2006-2007. Prépasub, 37 p.

VICENS B., 2008 - Rapport de prospection sondage Anse à la Barque 2008. Prépasub, 71 p.