

Jean-Pierre Moreau

Tourisme mémoriel et patrimoine archéologique sous-marin de la Guadeloupe : 3 pistes prometteuses

En 1917, avant même la fin de la première guerre mondiale, le *Guide Michelin* publiait un répertoire des champs de bataille, donnant naissance, pour le grand public, à ce qu'on qualifiera plus tard de « tourisme mémoriel », forme de tourisme qui privilégie l'histoire en remémorant des événements généralement tragiques du passé. Après le circuit des grandes batailles de la guerre 14-18, c'est par centaines de milliers chaque année, que des visiteurs parcourent les plages du débarquement de la seconde guerre mondiale, voire même les camps d'extermination nazis.

Plus près de nous en Guadeloupe, le circuit touristique appelé la « Route de l'esclave » passe par un certain nombre d'anciennes plantations, mais également le musée Schoelcher, le « Canal des esclaves » et le cimetière d'esclaves à Sainte Marguerite.

Plus récemment et de manière complémentaire, l'Unesco par sa convention de 2001, sur la protection du patrimoine subaquatique, incite fortement tous les intervenants dans ce domaine à conserver les vestiges in situ (sur place) et en même temps rendre leurs découvertes accessibles au grand public.

Et de fait, depuis quelques années, on assiste à une multiplication des initiatives avec la naissance d'un tourisme subaquatique mémoriel. La Floride avait ouvert la voie avec ses parcs archéologiques sous-marins autour d'une épave. Mais il s'agissait plus d'épaves contemporaines que d'épaves historiques.

En Europe le plus ancien site aménagé est sûrement Baia près de Naples. Un sentier doté de panneaux explicatifs a été tracé permettant à de nombreux visiteurs équipés de PMT (palmes, masque, tuba) de découvrir cette cité engloutie dans la mer au 1^{er} siècle.

Plus éducatif que mémoriel, en France à Hyères, sur la presqu'île de Giens, un dispositif similaire facilite la découverte de l'ancien port romain d'Olbia. Un peu plus loin sur le sentier de la Tour Fondue, à 6 mètres de profondeur, on a reconstitué une cargaison de plus de 150 amphores retirées de l'épave romaine de la Madrague de Giens.

En Bretagne, la région en est à son deuxième appel à projet pour valoriser le patrimoine immergé. Par exemple à Bizeux dans la baie de Saint Malo, on a rassemblé les restes d'une épave du XVIII^e siècle entre 3 à 10 mètres sous la mer (selon la marée), sur 15 mètres de long et 10 mètres de large avec une ancre forgée de 3 mètres de long, 3 canons de fonte de fer, des pierres de ballast, 2 canons de lest, et recréer un ancien mouillage du XIX^e à l'anse du Stole à Ploemeur, avec des corps morts provenant de la baie de Saint Malo et qui ont été réimmergés. Sur l'île de Groix, on visite un sous-marin de la 2^e guerre mondiale.

Au niveau international, les projets et réalisations se multiplient : en Grèce, Turquie, Crimée, Açores, Tunisie¹. En Bolivie, on a vu le président Morales célébrer l'accord entre la Belgique et son pays, pour faire découvrir au plus grand nombre les vestiges des civilisations Inca et Tihuanaco découverts à quelques mètres de la surface, à 130 kilomètres au nord de l'île du soleil dans le lac Titicaca, à plus de 3820 mètres d'altitude².

Plus près de nous, en Jamaïque, on rêve toujours de rendre accessibles les ruines de Port Royal, l'opulente cité à la réputation sulfureuse³, engloutie en 1692 à la suite d'un tremblement de terre.

Et dans les Petites Antilles, à Anguilla, Lillian Azevedo, une jeune archéologue, s'est battue il y a quelques années pour créer un parc autour de l'épave du « *El buen consejo* », un navire de guerre espagnol, perdu sur l'île en 1772. A ma connaissance elle n'a toujours pas abouti.

1 En Grèce sur l'île d'Eubée un énorme parc archéologique sous-marin avec 26 épaves antiques et byzantines.

Sur l'île de Flores aux Açores on trouve le parc du *Slavonia* un navire coulé en 1909.

En Turquie sur l'île de Yassi Ada, vers Bodrum, on recense 12 épaves couvrant 1800 ans d'histoire gisant de 15 à 45 mètres de profondeur. En Crimée, en mer Noire, on envisage un musée sous-marin de la technique avec des chars, des machines des deux guerres mondiales, des avions...

En Tunisie une coopération italo-tunisienne en 2016 est mise en place pour des circuits d'archéologie sous-marine à Kelibia, Haouaria, Tabouka, Rafrat.

2 C'est en 2013 qu'une équipe menée par l'archéologue belge Christophe Delaere, avec l'aide de l'UNESCO, découvre une ancre d'embarcation préhispanique, des céramiques, des bijoux, des métaux précieux, un dépôt de plus de 2500 offrandes datées du VI^e siècle cf. Moreau, Jean-Pierre, *Une histoire des chasseurs de trésors de la Renaissance à nos jours*, Paris, 2017, page 35.

3 On associe volontiers Port Royal à la piraterie. On devrait parler plus justement de flibuste (un flibustier c'est un corsaire mais qui croise dans la mer des Antilles, selon la définition donnée par Furetière dans son Dictionnaire à la fin du XVII^e). Pour courir sus aux Espagnols, les flibustiers recevaient des commissions du gouverneur de Jamaïque. Rien à voir avec les pirates qui s'attaquaient à n'importe quel navire, simples bandits mais en haute mer. A l'époque du séisme cette épopée est bien loin cf. Moreau Jean-Pierre, *Une histoire des pirates*, Paris, 2016.

Et en Guadeloupe maintenant ?

A partir de ce qu'on sait du patrimoine archéologique sous-marin de la Guadeloupe, quels pourraient être les lieux pour un développement du tourisme sous-marin mémoriel ou simplement culturel ?

J'en vois trois à privilégier :

1° L'Anse à la Barque

Le plus concret me semble être l'Anse à la Barque sur la Basse Terre. Le site est généralement à l'abri des mers fortes, il n'est pas très profond, l'eau est claire. Au moins 7 épaves plus ou moins bien conservées ont déjà été localisées dont la « *Seine* » et la « *Loire* »⁴, deux flutes napoléoniennes (et Dieu sait qu'en dehors du public antillais le nom « Napoléon » est très attractif pour les touristes du monde entier) qui se sont volontairement sabordées en 1809, pour ne pas tomber aux mains anglaises. Et attrait supplémentaire, parfum d'aventures, on raconte qu'elles transportaient une grosse somme d'argent qui n'aurait pas été récupérée intégralement. Je n'en crois pas un mot, mais cela a bien aiguisé la cupidité de certains, il y a quelques années. Après avoir confié ces épaves aux mains des archéologues les plus à même d'en tirer les informations disponibles, et récupérer le mobilier fragile ou précieux, on pourrait les aménager pour la visite du grand public. Il y a quelques années, une association, la Prepasub, président Bernard Vicens, avait commencé une exploration de ces épaves. Mais le DRASSM⁵, qui gère tout le patrimoine archéologique en France et dans l'outremer, face à la multiplication des vestiges, avait arrêté les travaux.

En effet, en dehors des deux navires napoléoniens et d'après les archives, on devrait trouver le « *Saint Bernard* »⁶ de Nantes, 120 tonneaux, 8 canons, capitaine Lafitte naufragé en 1713 à la suite d'un cyclone à la pointe ouest.

En 1727, un évêque s'embarque pour Saint Martin avec tout son mobilier, mais une voie d'eau se déclare pendant la nuit, l'équipage jette un à un ses meubles pour s'alléger, mais rien n'y fait. Le bateau est tellement fatigué

4 AN (Archives nationales) Fonds colonies C7A69 f°148, C7A70 f°21
Fonds marine BB3 340 f°256, 256 verso, BB4 307 f°44,45.

5 Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines fondé par Malraux en 1966, 147 plage de l'Estaque, 13016 Marseille, tel : 0491142851, Directeur Michel l'Hour, directeur adjoint Frédéric Leroy en charge de l'outremer.

6 AD (Archives départementales) Loire Atlantique, Nantes, Rapports des capitaines de mer B4576 f° 99.

qu'ils finissent par se réfugier à l'Anse à la Barque, où il est bien possible qu'il ait coulé sur ses ancres⁷.

Le cyclone du 29 août 1738 provoque la perte du bâtiment du greffier Letang qui se croyait à l'abri⁸. Six ans plus tard cinq vaisseaux et deux bateaux anglais le 1^{er} avril s'approchent du mouillage, s'en détachent 9 ou 10 chaloupes bien armées qui mettent le feu aux 3 bâtiments présents⁹. Il y a également ceux du XIX^e siècle que je n'ai pas recensés.

Autre atout du site, les ruines d'une indigoterie du XVII^e que l'on visite déjà. Par contre, avant toute initiative d'aménagement, pour en faire un lieu de tourisme mémoriel/culturel, une prise de contact avec le DRASSM est incontournable. En l'occurrence il est décisionnaire.

2° le deuxième site potentiel

Ce deuxième site aurait un impact mémoriel plus fort puisqu'il s'agit de l'épave du « *Marquis de Narbonne*¹⁰ », un bâtiment négrier de 400 tonneaux naufragé à Pointe à Pitre le 19 avril 1776. Dans mon *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives* en 1988, j'avais indiqué des sources documentaires supplémentaires à La Rochelle et Rochefort que je n'avais pas consulté. Entretemps, pour prévenir les risques de destruction de patrimoine archéologique sous-marin que pourrait faire courir les besoins d'agrandissement du port de Pointe à Pitre, une étude historique de ce patrimoine présent dans la rade a été demandée à l'université. C'est l'historien Jean-Sébastien Guibert qui s'en est chargé. Etude complétée ensuite par une thèse remarquable. Peut-être a-t-il des renseignements supplémentaires sur les circonstances du naufrage et la localisation de l'épave ? A-t-on de bonnes chances de retrouver ce site ?

Pour mon *Guide* qui s'arrête à la fin du XVIII^e, je n'ai pas recensé d'autres négriers naufragés sur l'île. C'est dire son importance. Après localisation, s'il est en bon état de conservation, cela aurait un impact émotionnel

7 AN (Archives nationales) Fonds Moreau de Saint- Méry, F3 89, f°222, Lettre de l'intendant Mesnier, 4 décembre 1727.

8 AN (Archives nationales) Fonds Colonies C7A13 f°148, Etat des bateaux péris et échoués dans le ressort de l'amirauté de l'île Guadeloupe par l'ouragan arrivé le vendredi 29 août 1738, idem C8A51, f°325 verso.

9 AN (Archives nationales) Fonds Moreau de Saint-Méry F3 18 f°555 verso.

10 Moreau, Jean-Pierre, *Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnoles, françaises des XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles*, Clamart, 1988, page 134.

important. Si ce n'est pas le cas, il serait toujours possible d'ériger en face un monument aussi puissant que celui sculpté par Laurent Valère à l'anse Caffard en Martinique. Dans tous les cas il pourra s'intégrer à la route de l'esclave.

3° piste : L'attaque caraïbe et le naufrage de la nef capitane en août 1603¹¹

Le 1^{er} août 1603, pour faire aiguade (se ravitailler en eau), la flotte espagnole, composée d'une trentaine de navires, vient mouiller en fin de journée entre la rivière des Pères (appelée au début de la colonisation française rivière de la Pointe des galions), la rivière des herbes, la rivière du galion (anciennement rivière des galets) et dans le prolongement le long de la côte.

Le lendemain matin, une partie des passagers descend à terre, accompagnée de mousquetaires qui en profitent pour s'entraîner au tir. Quelques guerriers caraïbes descendent des hauteurs par la rivière des Herbes et commencent à attaquer les espagnols à coups de flèches. Les survivants regagnent comme ils peuvent leur bord, mais il y a une trentaine de blessés et une vingtaine de morts. Parmi eux, des dominicains qui se destinaient à évangéliser aux Philippines, et qui s'étaient regroupés vers la rivière la plus à l'ouest, qui deviendra la rivière des Pères. A peine l'attaque terminée, un grand vent du sud se lève, causant la perte de 3 galions qui n'arrivent pas à regagner le large, dont la nef capitane du marquis de Montesclaros, dont l'équipage était sûrement réduit et désarmé après l'attaque indienne. Il semblerait que la nef capitane située à l'avant-garde en face de la rivière des Pères ait dérivé, poussé par le vent du sud jusqu'à toucher terre au nord de la rivière de Vieux habitants, vers la plage de l'étang. C'est en tous cas ce qu'indique une carte que j'ai retrouvée à la Bibliothèque nationale de Madrid¹², dessinée par Nicolas de Cardona en 1614 lors d'une expédition de récupération de vestiges des galions naufragés dans la mer des Antilles (carte reproduite en deuxième page de couverture dans mon *Guide des trésors archéologiques sous-marins des*

11 Moreau, Jean-Pierre, 1988, op.cit., pages 120–128.

12 Biblioteca Nacional, Madrid, Département des manuscrits, ms n°2468, Nicolas de Cardona, Descripciónes geograficas e hidrograficas de muchas tierras y mares del norte y sur en las Indias, en especial del descubrimiento del reino de la California hecho con trabajo e industria por el capitan e cabo Nicolàs de Cardona dirigidas al exmo. D Gaspar de Guzmàn, conde de Olivares... 1614–1632.

Petites Antilles). Les deux autres galions se perdent face à l'actuelle ville de Basse-Terre.

Ce récit maritime tragique pourrait donner naissance à un lieu de mémoire officiel. On pourrait voir le bord de mer entre la rivière des herbes et la rivière des pères comme un lieu symbolisant la résistance caraïbe contre l'invasion européenne. Ce n'est évidemment pas le seul cas de résistance. Je pense par exemple au 15 juillet 1515 quand le conquistador Juan Ponce de Leon débarque sur l'île, avec l'intention de « punir » les Indiens, mais que ces derniers lui tuent 4 hommes et en blessent 11 autres, l'obligeant à reprendre vite fait le chemin de Porto Rico¹³. Mais on ne sait pas où eurent lieu cet événement et les autres faits de résistance. On est en face du seul lieu bien identifié.

Pour les religieux dominicains morts, considérés comme des martyrs pour les gens de l'époque, c'est également un lieu de mémoire, et d'ailleurs très tôt un couvent avait été construit à proximité de la rivière des Pères.

On pourrait donc installer un panneau imagé, par exemple à proximité de la rivière des pères rappelant le lieu où les flottes espagnoles venaient mouiller pendant les XVI^e et débuts XVII^e siècles et l'attaque caraïbe de 1603, premier fait de résistance amérindienne bien localisé.

Et pourquoi pas un autre panneau face au lieu présumé de la perte de la nef capitane vers la plage de l'étang. On pourrait reprendre la recherche de l'épave avec un équipement électronique (magnétomètre et pénétrateur de sédiments) plus sophistiqué (car la zone est volcanique et génère des anomalies, ce qui rend la recherche plus difficile). Mais sans illusions, on retrouvera au mieux les restes d'une carène (le fond du bateau) car il a naufragé par petits fonds, donc très exposé, et beaucoup de cyclones sont passés par là depuis 4 siècles. Après le naufrage, l'épave éventrée a relâché de grandes quantités de pots de mercure, qui ont envahi les plages à proximité. Des flibustiers nord-européens ont récupéré les canons de bronze, les Indiens Caraïbes de la toile de Rouen présente dans les cales pour faire des voiles. L'expédition de secours de 1614, à qui nous devons cette carte, a bien dû récupérer quelques restes également, comme les ancres.

13 Moreau, Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu, 1493–1635*, Paris, 1992, pages 34–35.

Conclusion

Pour valoriser ce patrimoine archéologique sous-marin auprès du public et en recevoir les légitimes retombées économiques, grâce au développement du tourisme sous-marin, il faudrait d'abord le recenser. Compléter la base de données tirées des archives, en particulier pour le XIX^e siècle que j'avais négligé à l'époque, estimant que l'abondance des sources écrites rendait moins pertinente l'approche archéologique.

Après ce recensement sur le papier, se lancer dans une grande campagne de localisation des sites sur le terrain. Cela avait été fait en Martinique dans les années 90, avec le GRAN¹⁴ (groupe de recherche en archéologie navale).

Mais il ne suffit pas de recenser, ensuite il faut gérer, d'où la nécessité d'avoir un service spécialisé autonome. Aujourd'hui, nous avons un archéologue du DRASSM, Frédéric Leroy, directeur adjoint, en charge des DOM et des TOM, mais il n'est pas en Guadeloupe et il n'y a pas un vrai service capable de recenser, étudier, protéger, conserver, valoriser les sites. Et pourtant, c'est déjà un vrai progrès par rapport à l'époque héroïque où j'ai chaussé mes palmes en Guadeloupe pour la première fois. Le directeur du DRASSM était alors Bernard Liou, un archéologue, antiquisant érudit, spécialiste de l'épigraphie, reconnu par ses pairs, mais qui ne plongeait pas et qui semblait penser qu'il n'y avait rien d'intéressant en dehors de l'antiquité méditerranéenne.

Mais moi-même, je ne suis pas meilleur. Déjà concentré sur la période espagnole (1493-1635) de l'histoire des Petites Antilles et découragé d'avance par l'accueil que je risquais de recevoir auprès du DRASSM de l'époque, je n'avais pas signalé l'épave potentielle¹⁵ qui était présente sur le Banc des couillons, au large de Pointe à Pitre, là où un informateur m'avait amené pour me montrer sur le fond des assiettes et fragments de facture rouennaise du XVIII^e siècle. Et je ne l'ai pas suivi quand il m'a proposé d'aller voir les restes de ce qui devait être le bateau du domaine perdu sur les cayes de l'îlet Blanc en 1765¹⁶.

14 Groupe ayant mené également une prospection et une fouille archéologiques à la recherche des vestiges laissés par les « oubliés de Tromelin » ces esclaves malgaches abandonnés en 1761 sur l'île de l'océan Indien pendant 15 ans.

15 Peut-être ce bâtiment marchand prêt à partir pour la France, fracassé sur un récif à une demi lieue de l'entrée du chenal et une demi lieue du fond du port de Pointe à Pitre lors de l'ouragan du 25-26 juillet 1770.

16 AN (Archives nationales) Fonds Colonies C7A25 f°44, A26 f°14, C8 A67 f°287.

Quand j'ai proposé à Bernard Vicens (Prepasub) il y a 4 ans de visiter le site du Banc des couillons par prospection visuelle, il n'y avait plus aucune trace.

Le site a-t-il été pillé ? C'est probable. Comme est sûrement pillé en ce moment un site dans le Petit ou Grand Cul de sac. L'été dernier, j'avais reçu un mail d'un chasseur sous-marin qui me signalait avoir découvert une épave avec canons et ancres et me demandait de l'aide pour identifier certains objets qu'il avait découverts. Ce que j'acceptais volontiers. Mais en décembre 2017, quand je suis arrivé pour un séjour en Guadeloupe et que je lui ai demandé de me faire visiter le lieu et de le déclarer officiellement s'il recelait un grand potentiel, je n'ai plus eu de réponse. Jean-Sébastien Guibert, qui est titulaire d'une autorisation de prospection dans la zone à qui j'ai donné ses coordonnées, n'a pas eu plus de succès.

Bref, un vrai service avec des compétences, bien identifié par le public s'impose, avec un vrai budget de fonctionnement. Sur ce point, la législation a évolué favorablement puisqu'il est demandé maintenant aux entrepreneurs de travaux sous-marins de financer des fouilles préventives avant tout chantier. Quelques bonnes volontés ici ou là ne peuvent suffire. Il serait temps que le patrimoine archéologique sous-marin soit enfin recensé et valorisé pour le grand public, avec ces nouvelles formes de tourisme sous-marin culturel voire mémoriel.

Si l'on souhaite quelques pistes supplémentaires.

Après la « Route de l'esclave », l'on pourrait dessiner la « route précolombienne » recensant les sites de roches gravées (pétroglyphes) et quelques sites précolombiens déjà fouillés que l'on aménagerait pour le public.

La « Route espagnole » avec les sites de la rivière des Pères, de la rivière de Vieux Habitants, de la plage de l'étang.

La « route du sucre » où le patrimoine archéologique sous-marin jouerait un rôle avec les vestiges de navires sucriers, les installations portuaires, le matériel de production engloutis vers le Moule ou Sainte Rose.

Annexe

Patrimoine archéologique subaquatique et tourisme culturel

Le patrimoine subaquatique, à la différence du patrimoine sous-marin concerne les eaux douces : lacs, marais, rivières.

Sur les bords des rivières, essentiellement en Basse-Terre on a localisé de nombreuses roches gravées, plus d'un millier, datées des IV^e au IX^e siècle, (comme celles présentées au public dans le parc des roches gravées à Trois Rivières). Plus un certain nombre de sites d'outillage lithique. Des ateliers avec des polissoirs sur le bord ou dans le lit de la rivière, permettant de dégrossir et d'affiner une future hache ou autres outils en pierre. Il serait donc possible, pour les touristes, d'aménager quelques sentiers de découvertes ici et là. Comme cela a déjà été fait le long de la rivière du Plessis. Mais ces rivières descendant des reliefs se transforment vite en torrents et ne sont guère navigables (quelques exceptions comme la rivière à Goyave...). En dehors des estuaires et de quelques centaines de mètres en amont, il est peu probable de retrouver des vestiges liés à la navigation. Mais il n'est pas exclu de découvrir, pour la période précolombienne, quelques objets isolés liés à la pêche par exemple. Et plus sûrement pour la période coloniale quelques vestiges d'anciens ponts ou d'habitations par exemple, ou des dépotoirs...

On aurait plus de chance de mettre la main sur des vestiges dans les petits lacs et étangs. Des prospections ont déjà été menées en Guadeloupe par le DRASSM en 2009 sous la direction d'Yves Billaud (qui dirige le département subaquatique au DRASSM). Le Bilan scientifique du DRASSM année 2009 page 11 parle de pistes intéressantes pour l'anse à la Barque (celle de Saint François), pour la rivière à Goyave... mais sans plus de détails. Frédéric Leroy m'a confirmé qu'il n'y a aucun rapport disponible pour le grand public. Il faudra attendre une reprise des travaux pour en savoir plus. En tous cas, dans ce type de milieux sur d'autres îles et en Floride, les archéologues ont ramené des pirogues monoxyles (creusées dans un seul tronc), des pagaies... et même des offrandes de biens précieux comme dans le lac de Guatavita en Colombie¹⁷.

17 Aux temps précolombiens, le cacique avait l'habitude, lors d'une cérémonie de s'enduire de poussières d'or et d'aller se baigner dans le lac pendant que les indigènes y jetaient des offrandes. C'est l'origine du mythe de l'Eldorado (l'homme doré) cf. Moreau Jean-Pierre, *Une histoire des chasseurs de trésors de la Renaissance à nos jours*, Paris, 2017, pages 32–33.

Bibliographie sommaire :

Atout-France, Cabinet traces TPI, Le tourisme de mémoire en France : mesure et analyse du poids et des retombées économiques de la filière, Paris, 2012.

Azevedo, Lillian, Using maritime archaeology and tourism to promote the protection of cultural heritage on land and underwater in Anguilla, BWI, 2014 (consultable sur Internet).

DRASSM, Bilan scientifique, année 2009, Ministère de la culture.

Guibert, Jean-Sébastien, Le patrimoine archéologique sous-marin de l'anse à la Barque : un site archéologique au regard des recherches historiques, parc naturel de la Guadeloupe, SD (consultable sur Internet).

Guibert, Jean-Sébastien, Etude historique sur le potentiel patrimonial sous-marin de la rade de Pointe à Pitre, 2010 (consultable sur Internet).

Guibert, Jean-Sébastien, Mémoire de mer, océan de papiers, naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII^e–mi XX^e, Thèse de doctorat d'histoire, Université Antilles Guyane, 2013.

Leshikar-denton, Margaret E, Erreguerena, Pilar, Luna, Underwater and maritime archaeology in latin America and the Caribbean, Londres et New York, 2016.

Moreau, Jean-Pierre, Guide des trésors archéologiques sous-marins des Petites Antilles d'après les archives anglaises, espagnoles, françaises des XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles, Clamart, 1988.

Rieutort, Laurent, Spindler, Jacques, sous la direction de, Le tourisme de mémoire : un atout pour les collectivités territoriales ? Paris, 2015.

Scott-Ireton, della A, Florida's underwater archaeological preserves, 2003 in Spirek, Jd, Scott-Ireton, D.A editeurs, Submerged cultural resource management. The plenum series in underwater archaeology, Springer, Boston, MA, 2003.

Vicens, Bernard, racines sous-marines, catalogue de l'exposition, 2011–2012, Petit Bourg, 2011.

Bibliographie sur l'histoire maritime de la Guadeloupe pour un projet de musée

Sur la navigation à l'époque précolombienne :

Bérard, Benoit, Billard, Jean-Marie, L'étang, Thierry, Lalubie, Guillaume, Nicolizas, Constantino, Ramstein, Bruno, Slayton, Emma, Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVI^e et XVII^e siècles, Journal de la Société des Américanistes, Paris, 2016, 102–1, pages 129–160.

Moreau, Jean-Pierre, Un flibustier français dans la mer des Antilles, 1618-1620, d'après le manuscrit n°590 de la Bibliothèque Inguimbertaine de Carpentras, dernière édition Paris, 2016.

Moreau, Jean-Pierre, Les Caraïbes insulaires et la mer aux XVI^e et XVII^e siècles d'après les sources ethnohistoriques, Journal de la Société des Américanistes, Paris, 1977, pages 63–75.

La navigation à l'époque coloniale :

Alamkan, Myriam, Histoire maritime des Petites Antilles, Matoury, 2002

Perotin-Dumon, Anne, La ville aux îles, la ville dans l'île. Basse terre et Pointe à Pitre, Guadeloupe, 1650–1820, Paris, 2000.

Sur la piraterie et la flibuste :

Moreau, Jean-Pierre, Une histoire des pirates, des mers du sud à Hollywood, 2016, Paris.

Sur les bâtiments négriers :

Boudriot, Jean, Traite, négrier l'Aurore, navire de 280 tonneaux, 1784, Paris, 1984.

L'épisode glorieux des corsaires guadeloupéens

Alamkan, Myriam, Vous irez porter le fer et la flamme. Les corsaires français de la Révolution française et du premier empire en caraïbe (1793–1810), Matoury, 2015.

Rodigneaux, Michel, La guerre de course en Guadeloupe, XVIII^e–XIX^e siècles ou Alger sous les tropiques, Paris, 2006.